

En caso de utilizar canteras abandonadas como vertedero de los materiales sobrantes de la obra, éstos deberán ser convenientemente restaurados y tratados en su superficie con una capa de tierra vegetal culminada con una siembra de gramíneas. De igual forma, se prohíbe expresamente la apertura de canteras para la obtención de materiales de cualquier tipo para esta obra.

Se desplazará convenientemente la ubicación del depósito de San Juan que figura en el proyecto con el fin de preservar en su totalidad las alineaciones de arbolado existentes en los límites de la parcela prevista para su construcción.

Se restaurarán oportunamente todas las superficies afectadas por la construcción del citado depósito, a cuyo fin se incorporará una capa de tierra vegetal de espesor suficiente y se revegetará con especies arbóreas, arbustivas y herbáceas de carácter autóctono y de bajo consumo de agua.

Análogamente, la cámara de rotura contará con su correspondiente tratamiento de integración paisajística, para lo cual se bordeará de una pantalla vegetal de altura y espesor adecuados a su geometría.

Con independencia de lo anterior se estudiarán soluciones para aprovechar racionalmente la energía presente en las aguas a su llegada a dicha cámara.

Deberá modificarse el trazado de la conducción en el tramo comprendido entre los perfiles P-362 y P-650, adaptándose a la traza de la tubería existente, al objeto de preservar los valores ambientales presentes en el área que quedaría afectada por la solución instrumentada en el proyecto, así como para evitar la creación de nuevas servidumbres de paso con sus correspondientes fenómenos de degradación ambiental asociados a las mismas.

El paso de la conducción sobre cauces y cursos de agua, y en particular, sobre el río Manzanares, se resolverán de forma tal que se garantice la preservación de los valores faunísticos y paisajísticos asociados a los mismos; por ello, se instrumentarán soluciones que requieran la ejecución de ninguna obra civil sobre los citados cauces.

La distancia entre los ejes de conducción proyectada y la ya existente no será mayor de 12 metros, con el fin de evitar la dispersión de la degradación ambiental producida por dichas conducciones y sus respectivos accesorios.

Las labores de revegetación arbórea o arbustivas abarcarán la totalidad del espacio comprendido entre las dos conducciones, si bien en los tramos en que discurren sobre vías pecuarias se estará a cuanto disponga el órgano competente en la gestión de las mismas.

Se presupuestarán, conjuntamente con las labores de siembra de gramíneas y leguminosas, las correspondientes a gradeo y pase de cultivador, así como la aplicación de una mezcla apropiada de abono. Las labores de siembra se realizarán en los periodos de octubre a noviembre o de febrero a marzo.

Las labores de plantación se realizarán en hoyos de 0,40 x 0,40 x 0,40 metros, utilizando encinas, quejigo y enebro, de dos o tres savias en maceta o bolsa, con una densidad de una maceta o bolsa cada 3 metros cuadrados, y en una proporción de 60 por 100 de encina, 20 por 100 de quejigo y 20 por 100 de enebro.

La siembra de bellota se realizará en hoyos de 20 centímetros de profundidad, en los que se colocarán tres bellotas, con hojarasca de encina de 8 centímetros de la superficie, y en una proporción de 80 por 100 de bellota de encina y 20 por 100 de bellota de quejigo; dichos hoyos se dispondrán en razón a uno por cada 3 metros cuadrados, como mínimo.

En cuanto a las épocas de plantación de arbolado y especies arbustivas anteriormente relacionadas, así como para la siembra de bellotas, se estará a lo que señala el estudio de impacto ambiental.

Con carácter previo a la realización de las mencionadas plantaciones de especies arbustivas, de romero, cantueso y mejorana, que se resolverá con ejemplares de al menos tres años de edad, distribuidas con una densidad de cuatro unidades por cada 10 metros cuadrados de superficie, como mínimo. En todo caso se evitará la adopción de disposiciones geométricas en las especies implantadas, tanto arbóreas como arbustivas.

El titular de las obras garantizará las operaciones de conservación o, en su caso, de reposición, de las siembras y plantaciones afectadas, para lo que preverá las pertinentes operaciones de riego y mantenimiento de aquellas hasta que alcancen condiciones de autosostenimiento.

En las partidas pertinentes del presupuesto de ejecución material del proyecto se incluirán los costes de las respectivas unidades de obra que deriven del condicionado anterior, que estarán convenientemente integrados con los de las restantes actuaciones definitivas en su documentación.

Respecto al programa de vigilancia ambiental, indica que por parte del titular de la actuación se realizará un seguimiento continuado de las obras, así como de las labores restauradoras correspondientes, efectúan-

dose controles de periodicidad adecuada al objeto de garantizar el cumplimiento de las condiciones contenidas en el estudio de impacto ambiental y en la declaración de impacto ambiental del mismo. A tal efecto, por parte del titular de las obras se elaborarán informes semestrales en los que se detallen los diferentes controles realizados así como los resultados obtenidos, referidos al seguimiento de las medidas de protección ambiental instrumentadas de acuerdo con la declaración de impacto ambiental del proyecto y a la comprobación de la eficacia de las mismas.

MINISTERIO DE EDUCACION Y CIENCIA

20980 *RESOLUCION de 8 de septiembre de 1994, de la Secretaría de Estado de Universidades e Investigación, por la que se establece el plazo de presentación de solicitudes de ayudas de acciones con cargo al Programa de Promoción General del Conocimiento, convocadas por Resolución de 24 de mayo de 1993.*

Por Resolución de 24 de mayo de 1993 («Boletín Oficial del Estado» de 1 de junio), se convocaba la presentación de solicitudes de ayudas para la utilización de grandes instalaciones y otros recursos científicos de carácter específico, dentro del Programa de Promoción General del Conocimiento.

El punto 5 de las normas generales de la referida Resolución de convocatoria indica que el plazo de presentación de solicitudes de ayuda permanecerá abierto en tanto no se dicte Resolución en contra.

Por considerar necesario la adecuación de las condiciones y requisitos del Programa a las prioridades científicas y disponibilidades presupuestarias actuales, he acordado:

Primero.—Establecer la finalización del plazo de presentación de solicitudes para la citada convocatoria en el próximo 30 de octubre de 1994.

Segundo.—Incluir las nuevas condiciones de concesión de ayudas al Programa de Utilización de Grandes Instalaciones en la próxima convocatoria de acciones del Programa de Promoción General del Conocimiento.

La presente Resolución pone fin a la vía administrativa.

Madrid, 8 de septiembre de 1994.—El Secretario de Estado de Universidades e Investigación, Elías Fereres Castiel.

Ilmo. Sr. Director general de Investigación Científica y Técnica.

MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL

20981 *RESOLUCION de 16 de agosto de 1994, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el Registro y publicación del texto del Convenio de la empresa «W. W. Marpetrol, Sociedad Anónima» y su personal de flota.*

Visto el texto del Convenio Colectivo de la empresa «W. W. Marpetrol, Sociedad Anónima», y su personal de flota (Código de Convenio número 9003370) que fue suscrito con fecha 4 de febrero de 1994 de una parte por los designados por la dirección de la empresa en representación de la misma y de otra por el Comité de empresa en representación del colectivo laboral afectado y, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, 2 y 3 de la Ley 8/1980, de 10 de marzo del Estatuto de los Trabajadores,

y en el Real Decreto 1040/1981, de 22 de mayo, sobre registro y depósito de Convenios Colectivos de trabajo.

Esta Dirección General de Trabajo acuerda:

Primero.—Ordenar la inscripción del citado Convenio Colectivo en el correspondiente registro de este centro directivo, con notificación a la Comisión Negociadora.

Segundo.—Disponer su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 16 de agosto de 1994.—La Directora general, Soledad Códova Garrido.

CONVENIO COLECTIVO ENTRE LA EMPRESA «W. W. MARPETROL, SOCIEDAD ANONIMA» Y SU PERSONAL DE MAR

I DISPOSICIONES GENERALES

1.1 *Ámbito de aplicación funcional.*

El presente Convenio tiene ámbito de empresa y, de conformidad con lo dispuesto en la vigente Ley, afectará a «W. W. Marpetrol, Sociedad Anónima» y a la totalidad de los buques de su propiedad, así como los fletados con tripulación propia.

1.2 *Ámbito de aplicación personal.*

El presente Convenio afecta a la totalidad de los trabajadores fijos y temporales que, en el momento de la entrada en vigor de éste, presten sus servicios en la flota de «W. W. Marpetrol, Sociedad Anónima», así como los que ingresen en la misma durante el período de vigencia, que ostenten alguna de las categorías profesionales que se reseñan en el artículo 3.4 «clasificación profesional» de este Convenio.

1.3 *Ámbito de aplicación temporal.*

El presente Convenio entrará en vigor a las cero horas del día 1 de enero de 1994, tendrá una duración de cuatro años, por lo que quedará resuelto el 31 de diciembre de 1997 a las veinticuatro horas, prorrogándose tácitamente para años sucesivos si no lo denuncia cualquiera de las partes, con una antelación mínima de un mes a la fecha de vencimiento, a la fecha de vencimiento, ante la autoridad laboral, no obstante, ambas partes acuerdan, específicamente, que determinados puntos entren en vigor en las fechas siguientes:

1 de agosto de 1994:

Seguro de vida.

Seguro extraprofesional de accidentes.

1 de febrero de 1994:

Hora extra personal de día.

1.4 *Unidad de flota.*

A los efectos de observancia y cumplimiento del presente Convenio, y de la prestación profesional de servicios por parte de sus tripulantes, se ratifica el principio de «unidad de flota», reconociéndose expresamente la facultad de la dirección de «W. W. Marpetrol, Sociedad Anónima» para decidir sobre transbordos de los tripulantes entre cualesquiera de los buques de la empresa o fletados por ella en bare-boat con tripulación propia, así como traslados a tierra en comisión de servicio a fin de satisfacer necesidades de servicio y/o formación profesional del tripulante, todo ello con sujeción a las condiciones pactadas en este Convenio y a los supuestos previstos en la legislación vigente.

1.5 *Integración y vinculación a la totalidad.*

El presente Convenio constituye un todo orgánico y las partes quedarán mutuamente vinculadas al cumplimiento de su totalidad.

Las partes firmantes reconocen que las condiciones del siguiente Convenio, consideradas en su cómputo, son más beneficiosas a lo establecido en la legislación vigente.

1.6 *Normas subsidiarias.*

En lo no previsto en este Convenio, se estará a lo dispuesto en el Estatuto de los Trabajadores y en la legislación que regula las relaciones laborales del trabajo en la mar.

1.7 *Revisión por coste de vida.*

En el caso de que el Índice de Precios al Consumo (IPC) establecido por el Instituto Nacional de Estadística, registrase al 31 de diciembre de 1994 una variación acumulada respecto al 31 de diciembre de 1993 superior o inferior al 3,5 por 100, se efectuará una revisión salarial tan pronto se constate esta circunstancia, sobre el exceso o defecto de la indicada cifra, en función de la misma que publique el Instituto Nacional de Estadística.

El porcentaje de revisión a efectuar, en su caso, será del 100 por 100 de dicho exceso o defecto.

El incremento o decremento que, de cumplirse el supuesto anterior, deba aplicarse tendrá efectos económicos desde las fechas de entrada en vigor de los conceptos salariales, de acuerdo con el contenido del punto 1.3, ámbito de aplicación temporal, y se efectuará sobre los salarios y demás conceptos económicos de repercusión directa utilizados para realizar los aumentos pactados en el presente Convenio Colectivo.

1.8 *Comisión Paritaria.*

Para interpretar y vigilar la aplicación del presente Convenio se establece, de acuerdo con el artículo 85.2, apartado d, del Estatuto de los Trabajadores, una Comisión Paritaria compuesta por un número de miembros variables, que será acordado por ambas partes en función a la naturaleza de los temas a tratar.

Las partes someterán cuantas dudas, discrepancias o conflictos pudieran derivarse de la interpretación o aplicación del presente Convenio a esta Comisión, que resolverá lo que proceda en el plazo más breve posible.

1.9 *Incremento salarial para 1995, 1996 y 1997.*

Se pacta un incremento igual al porcentaje que arroje el Índice de Precios al Consumo para el conjunto de 1995 aplicable al salario y demás conceptos económicos de repercusión directa.

De igual forma se pacta para 1996 el Índice de Precios al Consumo que resulte para este año.

Para 1997 se pacta un incremento igual al Índice de Precios al Consumo que resulte para este año.

Estos incrementos se aplicarán desde el 1 de enero de cada uno de los años que se contemplan, en función del porcentaje de inflación previsto por el Gobierno para el conjunto del año, sin perjuicio de su posterior revisión, una vez finalizado cada uno de los períodos al conocerse el Índice de Precios al Consumo obtenido.

II RETRIBUCIONES

2.1 *Percepciones.*

Las percepciones salariales brutas del personal incluido en el ámbito de aplicación de este Convenio, serán las siguientes:

Salario base.

Complementos salariales.

a) Personales: Premio de antigüedad.

b) De puesto de trabajo: Plus de tonelaje.

c) De vencimiento periódico superior al mes: Gratificaciones extraordinarias.

d) De calidad y cantidad de trabajo: Variables: Complemento de festivos, horas extraordinarias, plus de U. M. S., plus de día.

Fijo: Suplemento fijo.

2.2 *Salario base.*

Se devengará siempre que los tripulantes se encuentren en las siguientes situaciones:

a) Embarcado.

b) Comisión de servicio.

c) Vacaciones.

d) Licencia con derecho a salario.

e) Espera de embarque.

f) Órdenes de la compañía.

Tendrá los valores que figuran en la tabla salarial (anexo número 2) para cada categoría profesional.

2.3 *Complementos personales.*

2.3.1 Premio de antigüedad: Como premio a la antigüedad en la empresa, cada trabajador gozará de un trienio de 4.710 pesetas/mes y de quinquenios indefinidos de 9.420 pesetas/mes.

Estos premios de antigüedad tendrán los mismos valores para todas las categorías profesionales, devengándose a partir del día 1 del mes en que se cumplan los tres años de servicio en la empresa, el primer trienio y a partir del día 1 de los sucesivos períodos de cinco años, cada uno de los quinquenios.

2.4 Complementos de puestos de trabajo.

2.4.1 Plus de tonelaje:

2.4.1.1 Condiciones de devengo: Devengarán plus de tonelaje los tripulantes de cualquier buque que efectúe navegaciones a América y/o al sur del paralelo 6 norte, comenzando y terminando la percepción del plus en el meridiano 16 oeste y/o el paralelo 28 norte.

En caso de efectuar viajes consecutivos, a las zonas indicadas en el párrafo anterior, se devengarán plus de tonelaje el período completo de duración de los mismos.

Se considerará situación asimilada embarqué a estos efectos:

- 1) Al personal destacado a nueva construcción con devengo de plus de tonelaje.
- 2) Al personal que para cumplir una orden de embarque en estos buques permanezca fuera de su localidad de residencia.
- 3) Transbordos ordenados por la compañía incluyendo los del apartado 3.17, cuando en el buque de destino del tripulante transbordado se devengue plus de tonelaje.
- 4) Tripulantes en comisión de servicio procedentes de embarque en los buques mencionados y solo hasta completar la campaña máxima.

2.4.1.2 Cuantía del plus de tonelaje: La cuantía del plus de tonelaje se consigna en el anexo número 2.

Los barcos, que en un futuro puedan entrar al servicio de la empresa, se estudiará si procede su inclusión en el plus de tonelaje, con intervención del Comité de Empresa.

2.5 Complementos de periodicidad superior al mes.

2.5.1 Gratificaciones extraordinarias: Se percibirán dos gratificaciones extraordinarias, una en junio, referida al primer semestre, y otra en diciembre correspondiente al segundo semestre.

Su importe será igual al del salario base incrementado, en cada caso, con el premio de antigüedad, que a cada tripulante le corresponda.

La paga extraordinaria de junio se abonará junto a la del mes, el día 30 del mes de junio. Asimismo, la paga extraordinaria de diciembre se abonará, junto con la del mes, el día 22 de diciembre.

Se devengará siempre que el tripulante se encuentre en situación en la que perciba salario.

2.6 Complementos de calidad y cantidad.

2.6.1 Complemento de festivo: Este complemento se devengará en las siguientes situaciones:

El personal sujeto a guardia, señalado en el cuadro indicador que como anexo número 4, se incluye en este Convenio Colectivo, tendrá derecho a percibir cuatro pluses los sábados, y ocho los domingos y festivos, durante el tiempo embarcado, cualquiera que sea la situación del buque.

Asimismo, percibirá este complemento, el personal que, no estando sujeto a guardia, en algún momento, la realizase por ser reforzado este servicio en determinados puertos.

No obstante la garantía de esta percepción, el Capitán podrá eximir de guardia al personal que, aun siguiendo en el Cuadro Indicador, no lo considere necesario, dada la situación del buque.

Cuando el número de tripulantes de una categoría sea superior al número de puestos sujetos a guardias, se establecerá una rotación quincenal para que todos los tripulantes se beneficien por igual del descanso.

Tendrán los valores que, para cada categoría profesional figuran en la tabla (anexo número 2).

2.6.2 Horas extraordinarias.—Tendrán los valores que para cada categoría figuran en la tabla (anexo número 2).

El importe pactado en este Convenio del precio de las horas extraordinarias se establece como un pacto más del mismo, pero unido necesariamente a su totalidad.

Las horas extraordinarias se computarán como de sesenta minutos, abonándose como hora completa la fracción de dicho tiempo.

Para el personal de día, como consecuencia de tener un horario de trabajo cuyo cómputo anual es inferior al establecido, para llegar a éste, se establece que las horas extraordinarias tendrán el valor que se recoge en el anexo número 2, para la hora extra del personal de día.

2.6.3 Plus UMS.—El plus de UMS es el que se indica para cada categoría y tipo de buque en el anexo número 5, Norma de Régimen de Trabajo UMS.

2.6.4 Plus de día.—Se establece un plus de día para el personal de maestranza y subalternos que no perciban complemento festivo o plus UMS de 18.630 pesetas mes o prorrateada en situación de embarcado.

2.6.5 Suplemento fijo.—Se consolidan, como consecuencia de la asunción de funciones por parte de los tripulantes, dada la reducción de cuadros y de la supresión de la bonificación al consumo de cervezas y refrescos a bordo, dos suplementos fijos para todo el personal de la plantilla de Flota, en la cuantía que se establece en el anexo número 2, que se percibirán en los meses de marzo y septiembre, correspondiendo su devengo al primer y segundo semestre del año respectivamente.

Se devengarán siempre que el tripulante se encuentre en situación en la que perciba salario.

III. ORGANIZACION DEL TRABAJO

3.1 Escalafones.

La Dirección de la compañía confeccionará el escalafón cada dos años, comprometiéndose a la publicación del mismo durante 1994.

Las variaciones que se produzcan en el mismo serán comunicadas mensualmente al Comité de Empresa. Después de cada concurso, se actualizará el escalafón.

Como mejora al Cuadro Indicador establecido por la Dirección General de la Marina Mercante, en los buques «Mar Lucía» y «Mar Rebeca» se establece el Cuadro Indicador de este Convenio.

A los efectos oportunos, se considerará que los buques «Mar Lucía» y «Mar Rebeca» no llevan Capitanes ni Jefes de Máquinas titulares.

3.2 Oficiales Radiotelegrafistas.

La clasificación de los Oficiales Radiotelegrafistas, se realizará de acuerdo a los siguientes porcentajes:

- Primeros radiotelegrafistas: 40 por 100.
- Segundos radiotelegrafistas: 35 por 100.
- Terceros radiotelegrafistas: 25 por 100.

3.3 Cuadro Indicador.

Las tripulaciones mínimas con las que debe constar cada buque, serán las indicadas en el Cuadro Indicador que se acompaña (anexo número 3). Durante las reparaciones en astilleros, y siempre que no afecte a la seguridad, ni suponga recargo de trabajo para el resto de los tripulantes, se podrá reducir el Cuadro Indicador.

3.4 Clasificación profesional.

Las categorías profesionales de la Flota de «W. W. Marpetrol, Sociedad Anónima», serán las siguientes:

Oficialidad:

- 1.ª Capitán.
- 2.ª Jefe de Máquinas.
- 3.ª Piloto con Mando.
- 4.ª Oficial de Máquinas con Jefatura.
- 5.ª Primeros Oficiales.
- 6.ª Segundos Oficiales.
- 7.ª Terceros Oficiales.

Titulados de Formación Profesional Náutico-Pesquera:

- 8.ª Mecánico Naval con Jefatura.
- 9.ª Mecánico Naval Mayor y Patrón Mayor Cabotaje.
- 10.ª Primer Mecánico Naval y Patrón de Cabotaje.
- 11.ª Segundo Mecánico Naval.

Maestranza:

12.ª Contra maestre, Calderero, Bombero, Cocinero, Electricista y Operario Mecánico.

Subalternos:

- 13.ª Engrasador y Ayudante de Cocina.
- 14.ª Marinero, Camarero de Oficiales y Camarero de Tripulación.
- 15.ª Mozo.

Debido a la necesidad de cubrir en los buques los puestos de Terceros Oficiales, Mozos, Limpiadores y Marmitones, los Segundos Oficiales, Marineros, Engrasadores y Ayudantes de Cocina, deberán desempeñar, respectivamente, las funciones específicas de estos cargos, con los contenidos indicados para los mismos en las descripciones de funciones.

3.5 Jornada y horario de trabajo.

Dentro de lo establecido en la Ley 4/1983, de 29 de junio, que modifica el artículo 34 del Estatuto de los Trabajadores; Ley 8/1980, de 10 de marzo, y en el Real Decreto 2001/1983, de 28 de julio, que la desarrolla, la jornada de trabajo diaria a bordo, será la siguiente:

Lunes a viernes: Ocho horas diarias.
Sábados: Cuatro horas.

Horario: Para el personal de guardia de servicios se mantendrán los horarios tradicionales. Para el personal de día, el horario será:

En el mar:

Lunes a viernes: De ocho a once horas y de doce a diecisiete horas.
Sábados: De ocho a doce horas.

En puerto o reparación:

Lunes a viernes: De ocho a dieciséis horas.
Sábados: De ocho a doce horas.

En las zonas especiales, y de mutuo acuerdo, podrán modificarse estos horarios.

La jornada de trabajo anual, queda establecida en 1.810,66 horas.

Para compensar las horas de exceso y, concretamente, el descanso previsto en el artículo 22 del Real Decreto 2001/1983, se establece un descanso de 0,1126, que se devenga por cada día de embarque o situación asimilada de las definidas en el punto 3.6.3.

En el anexo número 17, se establecen las correspondientes normas que regulan el descanso compensatorio.

Tendrán carácter de fiestas laborables, las enumeradas en el Real Decreto 2530/1986, estableciéndose como fiestas de carácter local, los días 16 de julio (Nuestra Señora del Carmen) y 4 de diciembre (Santa Bárbara).

3.6 Vacaciones.

Las vacaciones se regirán por las siguientes normas:

3.6.1 Número de días.—El personal de flota embarcado en los buques de «W. W. Marpetrol, Sociedad Anónima», devengará 0,50 días de vacaciones por cada día de embarque o situación asimilada a ésta, tal como se define en el punto 3.6.3.

Se garantiza a todo el personal, un mínimo de treinta días naturales de vacaciones dentro de cada año.

3.6.2 Disfrute de vacaciones.—El disfrute de las vacaciones devengadas, se efectuará entre los ochenta y cinco y cien días de embarque, en todos los buques, siendo la campaña normal de noventa días.

La compañía dispondrá de dos días sobre el máximo de la campaña, para casos excepcionales.

Se pacta expresamente que, durante las vacaciones, incluido el descanso compensatorio, se podrá interrumpir el disfrute de las mismas siete días antes de su finalización, periodo durante el cual, el tripulante debe estar localizable, notificando su paradero en caso de encontrarse fuera de su domicilio, quedando los días pendientes acumulados al siguiente periodo de vacaciones.

A ningún tripulante se le podrá interrumpir el disfrute de sus vacaciones antes de los treinta y siete días, o de los cuarenta y seis, en caso de que disfrute el descanso compensatorio.

Semanalmente, se comunicará a los barcos las previsiones de desembarque.

3.6.3 Situaciones asimiladas a embarque a efectos de vacaciones: Se considera situación asimilada a embarque:

1. Las situaciones de ILT fuera de su localidad de residencia.
2. las esperas fuera de la localidad de residencia del tripulante y los viajes oficiales, cuando superen un día y sólo por el exceso.
3. Los transbordos ordenados por la compañía. Tendrán consideración de transbordo oficial los relacionados en el punto 3.17 de este Convenio Colectivo.
4. La Comisión de Servicio ordenada por la compañía exceptuando la recogida en el punto 5.13 de este Convenio.

3.7 Permisos particulares.

La compañía atenderá en la medida que las necesidades del servicio lo permitan, las solicitudes de permisos particulares que se produzcan.

Por lo que respecta a la cotización a la Seguridad Social durante el tiempo de duración de estos permisos, se estará a lo siguiente:

3.7.1 En los permisos particulares de duración inferior a treinta días, no se producirá baja en la Seguridad Social y la cotización se efectuará por la base de cotización, correspondiente a su categoría profesional.

3.7.2 En los permisos particulares de duración de treinta días o superior a treinta días, se producirá la correspondiente baja en la Seguridad Social.

3.8 Se concederán licencias retribuidas en los siguientes casos y hasta el máximo de días que se indica.

Matrimonio: Quince días acumulables a vacaciones.

Natalidad: Diez días no acumulables a vacaciones.

Enfermedad grave de familiar en primer y segundo grado, los días necesarios previa justificación.

Fallecimiento de familiar en primer y segundo grado: Diez días no acumulables.

Los gastos de desplazamiento serán por cuenta del permisionario y se computará como tiempo de licencia el desplazamiento.

Se exceptúa del anterior el caso de licencia por fallecimiento.

3.9 Período de prueba.

Se establecen en este Convenio, indicándolo siempre por escrito en los contratos de trabajo, los siguientes periodos de prueba:

Oficiales: Período máximo de campaña.

Maestranza y Subalternos: Sesenta días.

3.10 Promoción.

a) Oficiales:

1. Los ascensos a la categoría de Segundos Oficiales de Cubierta y de Máquinas, se efectuarán, alternativamente, por antigüedad y elección.

El turno de ascenso por elección, se realizará una vez fijado el número de vacantes, por votación secreta de todos los Capitanes, o Jefes de Máquinas, en su caso, según el Departamento de que se trate, y dos Inspectores, designados por la Dirección, de un número de candidatos equivalentes al número de puestos a cubrir.

Recibidas las listas de candidatos en la Jefatura de Transportes se efectuará un cómputo de los mismos, siendo elegidos los que obtengan mayor número de votos. En caso de empate, se decidirá por antigüedad.

2. Los ascensos a la categoría de Primeros Oficiales de cubierta y de Máquinas se cubrirán por elección entre los Oficiales.

El sistema a seguir será el siguiente:

Todos los Capitanes, o Jefes de Máquinas en su caso, según el Departamento de que se trate, propondrán dos candidatos por cada vacante.

Recibidas las listas de candidatos en la Dirección, ésta los ordenará de mayor a menor número de votos obtenido.

La dirección elegirá libremente: Si hay una vacante, entre los dos primeros; si hay dos vacantes, entre los cuatro primeros, y así sucesivamente, según el número de vacantes.

3. Los ascensos de Oficiales Radiotelegrafistas seguirán las siguientes normas:

Los de terceros a segundos Oficiales Radiotelegrafistas:

50 por 100 por rigurosa antigüedad.

50 por 100 por baremo establecido de la siguiente forma:

Informe Capitanes: 3 puntos.

Titulación adicional: 3 puntos.

Informe primeros radios: 2 puntos.

Historial de navegación: 2 puntos.

Para ascender a primeros Oficiales Radio será requisito indispensable la posesión del título de Oficial Radio de primera clase. Se utilizarán los mismos baremos establecidos para los ascensos a segundos Oficiales, haciéndose la selección de acuerdo a lo establecido en el presente Convenio para ascensos a primeros Oficiales.

Las actas de puntuación serán remitidas al Comité de Empresa.

b) Maestranza y subalternos: La provisión de los ascensos de estos grupos profesionales se realizará de acuerdo con la norma establecida en el anexo número 6.

c) Los ascensos se harán públicos, para general conocimiento, en la fecha que se produzcan.

3.11 Trabajos de categoría superior.

El desempeño de trabajos de categoría superior para cubrir vacantes enfermedad, accidentes, vacaciones, licencias, servicio militar y otras análogas, no dará lugar a la consolidación de la categoría, si bien el que desempeñe la plaza superior tendrá derecho, a todos los efectos, a la retribución correspondiente a la plaza que ocupa temporalmente.

3.12 Formación profesional.

3.12.1 Cursillo Capitanes y Jefes de Máquinas para Oficiales: Respecto a los cursillos para Capitanes y Jefes de Máquinas, se fija un cupo del 6 por 100.

a) El cupo del 6 por 100 se refiere, exclusivamente, a los Oficiales que vayan a realizar el curso por primera vez.

b) La matriculación y la asistencia a los exámenes, habrá de demostrarse documentalente.

c) Se concederá licencia retribuida para la realización de estos cursos y por una sola vez.

d) La duración de esta licencia será de tres meses.

e) En cuanto a la antigüedad, vinculación y selección, etc., se estará a lo previsto en el artículo 80 de la OTMM.

3.12.2 Exámenes para Oficiales de radio: Para la obtención del título de Oficial de radio de primera se concederá una licencia de tres meses como máximo, en las condiciones económicas establecidas para Capitanes y Jefes de Máquinas.

En cualquier caso, la matriculación y asistencia a exámenes habrá de demostrarse documentalente.

3.12.3 Cursillos formación profesional:

a) La empresa concederá las licencias retribuidas necesarias para la realización de los cursos que, por disposición de la Administración, se exijan para cargos de mando y jefatura de departamento.

b) Los cursos considerados por la empresa como necesarios para el desempeño del puesto de trabajo, correrán íntegramente a cargo de la empresa, siendo obligatoria la asistencia a los mismos.

c) La empresa sufragará el coste de los cursos, considerados por la dirección como de formación y promoción, a los tripulantes que lo soliciten.

d) La duración de estas licencias será igual a la duración de los cursos.

3.12.4 Ejercicios de adiestramiento sobre seguridad: La realización de los ejercicios de adiestramiento sobre seguridad se llevarán a cabo, siguiendo las directrices de la norma creada a tal efecto, durante la jornada de trabajo en días laborables. Será obligatoria la asistencia.

3.13 Puestos de trabajo en tierra.

Se pacta la oportuna norma (anexo número 7).

3.14 Excedencias especiales.

La dirección de la compañía concederá las peticiones de las excedencias que, con carácter especial, se soliciten para ocupar puestos de trabajo en tierra, siempre que se den los siguientes requisitos:

1. La duración de la excedencia será de doce, dieciocho o veinticuatro meses.

2. Esta excedencia especial podrá disfrutarse dos veces durante la vida profesional del tripulante, mediando, entre cada una de ellas, al menos cuatro años de servicio.

3. Las normas para petición de reingreso, cómputo de antigüedad y demás derechos y obligaciones de estas excedencias serán las establecidas, en la legislación vigente, para excedencias voluntarias.

4. Excedencias por maternidad, se estará a lo dispuesto en la legislación vigente.

3.15 Viajes.

En esta materia se estará a lo regulado en el anexo número 8.

3.16 Recargo por falta de tripulantes.

Cuando por causas imprescindibles o de causa mayor, un buque se hiciera a la mar sin tener completa la tripulación mínima de cuadro indicador, los emolumentos del tripulante ausente serán repartidos entre los tripulantes del departamento afectado.

Las vacantes se cubrirán en el próximo puerto de escala.

3.17 Estancias en zonas excluidas a efectos del Seguro de Guerra de Navegación.

Si se planteara la necesidad de enviar algún buque a un puerto situado en zona excluida a efectos del Seguro de Guerra de Navegación o, durante la estancia de un buque, se produjera en la zona declaración de guerra, entendiéndose como tal aquella en que la entidad aseguradora del buque exige una sobreprima igual o superior al 0,1 por 100, se tendrá en cuenta lo siguiente:

1. Caso de conocerse con antelación el hecho de ir a estas zonas, la compañía, comunicará al buque, en el último puerto, la sobreprima vigente en ese momento:

Los tripulantes podrán optar entre realizar el viaje o no hacerlo. En el primer caso percibirán una prima especial por cada día de permanencia en la zona, de acuerdo con el apartado número 3 de este punto.

Los tripulantes que optaran por no realizar el viaje serán transbordados a otro buque. En el supuesto de no ser posible el transbordo, el tripulante, disfrutará de las vacaciones que le correspondan, no pudiéndosele mantener en esta situación por un período superior a siete días, transcurrido el cual pasarán a la situación de expectativa de embarque.

2. En caso de producirse declaración de guerra, durante la estancia de un buque en alguna zona, o el buque se dirija a una zona declarada como excluida a efectos del Seguro de Guerra de Navegación, sin que ello se conociera antes de partir, los tripulantes percibirán una prima especial por cada día de permanencia en la zona, de acuerdo con el apartado número 3 del presente punto.

En todo caso, los tripulantes que lo deseen deben de tener opción a desembarcar del buque antes de la entrada en la zona declarada como excluida a efectos del Seguro de Guerra de Navegación.

3. Los tripulantes que realizaran viaje percibirán una prima especial, de acuerdo con el cuadro siguiente:

Sobreprima de la entidad aseguradora	Con opción a desembarcar	Sin opción a desembarcar
	Porcentaje	Porcentaje
De 0,1 a 0,24	50	100
De 0,25 en adelante	150	300

Estas sobreprimas están referidas al puerto de destino en la zona. Sus importes por categoría se recogen en el anexo número 9.

4. Se contratará una póliza de accidentes para riesgos de guerra, por el tiempo de permanencia en zona excluida a efectos del Seguro de Guerra de Navegación, por lo siguientes valores:

Muerte: 19.360.000 pesetas.

Invalidez: 38.720.000 pesetas.

5. En cualquier caso, si se produjera declaración de guerra, se comunicaría esta circunstancia al Comité de Empresa.

6. En la situación actual, y en caso de considerarse, de acuerdo con lo anterior, zona excluida a efectos del Seguro de Guerra de Navegación, el Golfo Pérsico, la prima, se devengará a partir del paralelo de Fujairah. Asimismo, la compañía, no cambiará el puerto de destino del buque a un puerto incluido en zonas de guerra, una vez sobrepasado el paralelo de Fujairah.

Si, excepcionalmente, lo hiciera, enviando el buque a uno de estos puertos las primas sin opción a desembarcar, se duplicarán.

3.18 Trabajos extraordinarios primados.

La norma sobre trabajos primados se recoge en el anexo número 10.

3.19 Familiar acompañante.

Se pacta (anexo número 11) una norma, que regula el embarque de familiares acompañantes de los tripulantes.

3.20 Ropa de trabajo.

Se pacta (anexo número 12) una norma, que establece las especificaciones de la ropa de trabajo y calendario de entrega de la misma.

3.21 Petición de cambio de tráfico.

Previo solicitud, realizada por escrito en el momento de su desembarco, los tripulantes que hubiesen afectado tres campañas seguidas en un mismo tipo de tráfico podrán, si lo estiman conveniente, realizar dos campañas en tráfico distinto.

3.22 Collas de aprovisionamiento.

Se contratarán «collas» de aprovisionamiento, siempre que sea posible y el volumen de aprovisionamiento, así lo requiera. Dichas «collas» se encargarán de la estiba de gambuza, paños, etc.

En los puertos nacionales se contratarán siempre.

En el caso de que la operación de embarque sea realizada por la tripulación, las condiciones económicas serán las pactadas en la norma de trabajos extraordinarios primados, anexo número 10.

3.23. Trabajos de categoría inferior.

Se estará a lo dispuesto en el artículo 23.4 del Estatuto de los Trabajadores. En casos excepcionales, conjuntamente con el Comité de Empresa, y en las reuniones periódicas ordinarias se decidirán las soluciones a tomar en cada caso particular.

Cuando en un buque haya más marineros o engrasadores que los recogidos en su cuadro indicador, el excedente tendrá derecho a la parte proporcional de los pluses correspondientes.

3.24 Transporte de tripulantes.

La compañía proporcionará transportes a los tripulantes en aquellos puertos donde no se disponga de transporte público regular, tales como Hondura, Dique Este, Tarragona (ENPETROL), Melanara, Lanzarote, Ceuta, Algeciras, Huelva, Muelle Sur y Superpuerto de Bilbao.

3.25 Servicio lanchas.

En los puertos de Algeciras y Tenerife el horario del servicio de lanchas se establecerá ateniéndose al de cambios de guardia, llegada y salida del buque, y demás necesidades del servicio, y se efectuará siempre que sea solicitado por algún tripulante.

En los demás puertos, tanto nacionales como extranjeros, este horario, se atenderá al del servicio local de lanchas, si lo hubiere, y siempre que se solicite.

3.26 Manutención.

La compañía proporcionará una alimentación adecuada a la vida de a bordo. A tal fin, la subvención será la necesaria en atención al tráfico y puertos de escala.

Los frigoríficos y oficios dispondrán de alimentos básicos para uso de los tripulantes.

3.27 Pérdida de equipaje a bordo.

En caso de pérdida total o parcial del equipaje, debido a siniestros producidos a bordo los tripulantes tendrán derecho a ser indemnizados por la compañía.

Esta indemnización, de un importe máximo de 156.000 pesetas, excluye la pérdida de dinero y artículos de valor tales como joyas, relojes de oro, etcétera.

IV. OBRA SOCIAL**4.1 Jubilación.**

La jubilación para el personal en activo queda regulada durante la vigencia del presente Convenio por las normas recogidas en el anexo número 13.

4.2 Viudedad.

Se garantiza a las señoras de los empleados de la Compañía que adquieran la situación de viuda una percepción anual bruta de 914.500 pesetas, durante la vigencia del presente Convenio. Esta cantidad será la resultante de sumar la pensión de la Seguridad Social y el complemento que deba aportar la Compañía.

4.3 Orfandad.

Con las condiciones que se establecen en el anexo número 14 al presente Convenio, los huérfanos de empleados de la Compañía, escolarizados y con edad comprendida entre los cuatro y 18 años, tendrán derecho a percibir el coste de la enseñanza que venían percibiendo en el momento del fallecimiento del padre o de la madre, así como los gastos de asistencia al comedor del centro escolar.

La prestación de orfandad, regulada en el anexo número 14 al presente Convenio, queda establecida en 29.857 pesetas, percibiéndose durante cada uno de los doce meses del año.

4.4 Seguro de vida.

Se establece el capital de este Seguro en 1.664.000 pesetas, aportando, a estos efectos, la empresa, los fondos necesarios para cubrir el 50 por 100 de la prima, regulándose el mismo, así como la calificación y graduación de los siniestros, por lo establecido en la póliza vigente.

A efectos de determinar la fecha de una invalidez permanente total o invalidez permanente absoluta, se estará a la reconocida como de efectos en el dictamen de la Comisión de Evaluación de Incapacidades, o de cualquier otro organismo competente de la Seguridad Social.

El personal que se jubile a partir del 1 de junio de 1984 continuará en la póliza, siendo a su cargo la prima promedio, salvo que desee, expresamente, ser dado de baja en la misma.

Cualquier ampliación futura de la póliza, afectará exclusivamente al personal en activo.

El saldo de la aportación del personal que resulte al efectuar la liquidación definitiva de los costes de la póliza será mantenido hasta la liquidación del período siguiente.

4.5 Seguro complementario de accidente.

Como complemento a las garantías establecidas en el Régimen General de la Seguridad Social, la Compañía establece un seguro de accidentes para el personal sujeto a Convenio, con las siguientes indemnizaciones:

Muerte: 5.200.000 pesetas.

Invalidez: 10.400.000 pesetas.

En el anexo 19 se regulan las condiciones por las que se registrará este seguro.

4.6 Ayuda escolar.

Se pacta expresamente esta norma en atención a las prestaciones que venían disfrutando en Convenios anteriores los tripulantes de «W. W. Marpetrol, Sociedad Anónima», con antigüedad en la empresa anterior al día 1 de diciembre de 1990. Se establece un fondo de 2.498.000 pesetas anuales brutas, que se pondrán a disposición del Comité de empresa, dentro de los primeros días de octubre. Las normas de reparto de este fondo son las siguientes:

a) Obtención del derecho: Tendrán derecho a la utilización de este fondo los hijos de empleados en activo de la flota de «W. W. Marpetrol, Sociedad Anónima», así como los hijos de los empleados en situación de jubilación e invalidez permanente total, comprendidos entre los seis y veintiséis años, y cursando estudios.

b) Solicitud y justificación: Para percibir la ayuda escolar será requisito imprescindible solicitarla con antelación al 31 de octubre de cada año, justificando el parentesco mediante fotocopia del libro de familia, y que se encuentran realizando los estudios correspondientes mediante fotocopia de la matrícula.

c) Importe de la ayuda: Una vez recibidas las solicitudes se dividirá el total del fondo entre todas ellas, abonándose las cantidades resultantes en nómina.

4.7 Ayuda de incapacidad laboral transitoria.

El personal en situación de incapacidad laboral transitoria percibirá las prestaciones establecidas por la Ley.

La empresa estudiará aquellos casos en que una manifiesta necesidad pueda justificar la adopción de algún tipo de ayuda para el personal en esta situación.

Todo el personal, en el momento de percibir el parte de baja o de alta médica, deberá comunicarlo inmediatamente a la Oficina de Personal de Madrid, y remitir, antes de cinco días, los correspondientes partes al Departamento de Personal Flota, Conde de la Cibera, número 6, 28040

Madrid. Los partes de confirmación de baja, se remitirán al Departamento de Personal Flota, como máximo, a los dos días de haberlos recibido. Asimismo, estos documentos podrán ser entregados en la Inspección de Flota de Algeciras.

4.8 *Invalidez provisional y permanente.*

Tanto la situación de Invalidez Provisional como la Permanente quedan reguladas en las normas que se establecen en el anexo número 16.

4.9 *Préstamos reglamentarios.*

Se pactan (anexo número 18) las normas por las que se regirá la concesión de préstamos reglamentarios.

4.10 *Ayuda para enseñanza especial.*

Se garantiza la ayuda especial complementaria, con la misma prestación que en 1986, para ayudar a los gastos de reeducación de todos los hijos de los trabajadores, incapacitados físicos y psíquicos. Estas prestaciones serán administradas por el Departamento de Personal Flota.

4.11 *Economato.*

El personal que resida en localidad donde no haya o no tenga derecho a Economato de Cepsa recibirá una asignación mensual de 5.000 pesetas, cuya percepción es incompatible con la utilización del mismo.

4.12 *Aval para vivienda.*

La Compañía avalará préstamos hasta un importe global de 11.913.000 pesetas para adquisición, cambio o mejora de vivienda.

La concesión de estos avales se regirá por las normas establecidas por la Compañía a este respecto.

En cuanto a la cuantía individual de estos avales, será establecido en cada caso por la Comisión de Préstamos de Flota (extrarreglamentarios), a la vista de los ingresos anuales del solicitante, el plazo concedido por la entidad de crédito y el mantenimiento de una rotación razonable que permita atender la demanda de créditos futuros.

Cuando la compañía avale al empleado cifras superiores a 500.000 pesetas, éste se obliga a suscribir, con gastos a su cargo, una póliza de seguro de vida, por el importe de la diferencia entre la cuantía del préstamo y la mencionada cifra, designando beneficiaria a aquélla.

La compañía, primará con 5 puntos el tipo de interés establecido, en cada caso, por la entidad de crédito.

A efectos de simplificar el trámite administrativo en la obtención del préstamo con aval, y evitar los gastos ocasionados por la póliza del seguro de vida, el empleado podrá solicitar la bonificación de los 5 puntos de interés establecido, gestionando un préstamo personal por la cifra concedida, en cualquier entidad de crédito.

Entre la recepción de la solicitud del préstamo y su resolución por la comisión mediará como máximo un período de tiempo de dos meses.

V. DERECHOS SINDICALES

Independientemente de lo establecido en el artículo 64 del Estatuto de los Trabajadores, se pactan los siguientes derechos sindicales:

5.1 Los miembros del Comité de Empresa y Delegados de Buque serán informados, si lo solicitan, de los resultados de los inventarios de la Gamba, pudiendo asistir a dichas operaciones.

5.2 Los modelos de contratos de trabajo serán conocidos por el Comité de Empresa. Todo trabajador, con carácter general, podrá exigir al inicio de su relación laboral el contrato de trabajo por escrito, así como certificado de trabajo al finalizar éste, haciendo constar el tiempo de servicio en la empresa y clase de trabajo prestado.

5.3 Los miembros del Comité de Empresa dispondrán de una reserva de hasta cuarenta horas laborales mensuales, dentro del marco legal actualmente establecido y/o que en un futuro se establezca, para asistir a congresos, asambleas, juntas o cualquier clase de reuniones a que fueran reglamentariamente convocados como miembros del Comité de Empresa, así como para la realización de estos actos de gestión que debe realizar cada miembro del Comité de Empresa por encargo de éste o por razón de sus obligaciones específicas.

No se computará, en el tiempo legalmente establecido, el que se destine a actuaciones y reuniones llevadas a cabo por la iniciativa de la empresa.

5.4 Se pondrá a disposición del Comité de Empresa, en cada una de las Unidades de la Flota, un tablón de anuncios que ofrezca posibilidades de comunicación fácil y espontánea con los tripulantes y adecuado para colocar comunicaciones e informaciones de contenido sindical o de interés laboral.

Las comunicaciones se fijarán siempre autorizadas por el Comité de Empresa, bajo la firma de cualquiera de sus miembros y/o sello de dicho Comité, debiendo conocerlas previamente el Capitán del buque, a los efectos de que pueda publicar sus oposiciones a las mismas o exigir responsabilidades a que hubiera lugar.

Igualmente, las comunicaciones que con este carácter publica la Compañía serán trasladadas al Comité de Empresa, a efectos de que éste proceda convenientemente.

En la Inspección de Algeciras existirán tabloneros de anuncios a los fines expuestos en el párrafo anterior, pudiendo utilizar el Comité o cualquiera de sus miembros las salas de reuniones de dicha Inspección, a los fines que estimen más adecuados para el desempeño de su misión, así como la utilización de teléfonos, télex, fotocopiadoras y material de oficina, previa comunicación al Inspector responsable o persona que le represente.

Asimismo, tendrá acceso a la utilización de los medios de comunicación del buque para los mismos fines.

5.5 Se garantiza plenamente, y hasta dos años después del cese en el cargo, que no existirá discriminación o represalias por la actividad sindical de los miembros del Comité de Empresa, realizada conforme a las normas legales.

5.6 Se advertirá al personal, en el supuesto de que se le impute falta grave o muy grave, que puede solicitar asesoramiento al respecto del Comité de Empresa o de cualquiera de sus miembros, desde que la compañía inicie el proceso para que éste pueda informar al respecto.

5.7 Los miembros del Comité de Empresa podrán disponer de las excedencias previstas en la legislación vigente.

5.8 Asimismo, los miembros del Comité de Empresa dispondrán de permisos sin retribución, hasta diez días al año, para asistir a congresos y asambleas a las que fueran reglamentariamente convocados por las Centrales Sindicales o por los órganos de la Administración, en atención a su condición sindical.

Dispondrán de excedencias sin retribución, por elección en su Central Sindical, para desarrollar labores de su cargo representativo, fuera del ámbito de la empresa, reintegrándose a su puesto de trabajo, al término de la misma, comunicándolo por escrito y sin más trámites.

5.9 Los miembros de las secciones sindicales legalizadas, representativas en el seno de la Flota, tendrán los derechos de información relacionados en el apartado 5.4.

Asimismo, los miembros responsables de estas secciones sindicales dispondrán de permisos sin retribución hasta diez días al año para asistir a congresos y asambleas a los que fueren reglamentariamente convocados por las Centrales Sindicales u organismos de la Administración, en atención a su condición sindical.

Dispondrán de excedencias por elección en su Central Sindical en iguales condiciones a las indicadas en el punto 5.8.

5.10 Trimestralmente se informará al Comité de Empresa de las actividades económicas de la compañía.

5.11 La compañía pondrá un local adecuado a disposición del Comité de Empresa, que reúna las condiciones debidas, con el correspondiente mobiliario y teléfono, en el que pueda desarrollar sus actividades sindicales representativas, deliberar entre sí y comunicarse con sus representantes, facilitándoseles el material de oficina necesario.

5.12 La empresa descontará de la nómina de los tripulantes que lo soliciten por escrito las cuotas sindicales que le sean indicadas.

5.13 Dadas las características de la Marina Mercante, durante la vigencia del Convenio, el Comité de Empresa elegirá a uno de sus miembros que permanecerá continuamente en tierra como coordinador. Estará sujeto al régimen de percepciones de su categoría laboral, sin percepción de plus de tonelaje, disfrutando de treinta días naturales de vacaciones dentro del año. Las horas de exceso sobre las cuarenta de garantía, establecidas en el punto 5.3, se rebajarán a prorrata de las de los restantes miembros del Comité.

5.14 El Delegado de buque será el miembro de la tripulación elegido por la misma. Tendrá capacidad para convocar asambleas, estar presente en la valoración de la gamba, y ser miembro de los Comités de Seguridad e Higiene, podrá usar los medios del buque para comunicarse con el Comité de Empresa, y presenciar los exámenes de ascenso, no siendo discriminado por los actos que realice en función de su cargo. En lo referente a las comunicaciones tendrá las mismas prerrogativas que los miembros del Comité de Empresa.

En los buques donde hubiese un miembro del Comité, éste asumirá, necesariamente, las funciones de Delegado de buque.

5.15 Todo lo anterior queda supeditado a lo establecido en la Ley Orgánica 11/1985, del 2 de agosto, de Libertad Sindical.

VI. GARANTIA DE ESTABILIDAD DE EMPLEO DURANTE LA VIGENCIA DEL CONVENIO

Durante la vigencia de este Convenio la compañía no despedirá a ningún trabajador fijo de plantilla, por ninguna causa, excepto por expediente sancionador.

VII. GARANTIA DE MEJORAS

En el caso de que por la disposición oficial acuerdo entre empresarios y Sindicatos, Gobierno y empresarios se produjeran modificaciones que supongan a juicio de las partes una mejora global del Convenio se recogerían éstas inmediatamente.

ANEXO I

Conceptos económicos de repercusión directa

Remuneraciones fijas:

Salario base.
Antigüedad.

Remuneraciones eventuales:

Complemento de festivos.
Plus de UMS.
Plus de día.
Horas extraordinarias.
Suplemento a superior categoría.
Gratificación zona conflictiva.

Importes periodificados:

Gratificación extraordinaria.
Suplemento fijo.

Dotaciones sociales:

Viudedad.
Ayuda escolar, artículo 4.6.
Orfandad. Cuantía de la prestación.
Compensación economato.

Complementos empresa Seguridad Social:

Pago único jubilación.

ANEXO II

Tabla salarial

Nivel	Pagas extras - Pesetas	Fijo - Pesetas	Tonelaje - Pesetas	Horas extras - Pesetas	Horas extras personal de día - Pesetas	Complemento festivos - Pesetas
Capitán	458.300	298.627	4.819	1.612	—	1.374
Jefe de Máquinas	449.232	293.633	4.819	1.518	—	1.292
Primeros Oficiales	313.388	218.738	2.675	1.277	—	1.136
Segundos Oficiales	277.854	199.143	2.544	1.107	—	990
Terceros Oficiales	274.216	197.135	2.477	1.003	—	900
Maestranza	184.207	147.513	1.464	862	820	778
Engrasador/Ayudante Cocina	162.308	135.435	1.379	790	—	722
Marinero/Camarero	161.013	134.726	1.201	776	746	715
Mozo	159.409	133.840	1.066	761	700	637

ANEXO III

Cuadro indicador

Buques	Eloísa	Leticia	M						Totales
			Sofía	Caterina	Patricia	Victoria	Lucía	Rebeca	
Capitanes	1	1	1	1	1	1	1	1	8
Primeros Oficiales	1	1	1	1	1	1	1	1	8
Segundos Oficiales	1	1	1	1	1	1	1	1	8
Terceros Oficiales	1	1	1	1	1	1	—	—	6
Oficiales Radio	1	1	1	1	1	1	1	1	8
Contra maestres	1	1	1	1	1	1	1	1	8
Bomberos	2	2	2	2	2	2	2	2	16
Marineros	3	3	3	3	3	3	2	2	22
Mozos	1	1	2	2	2	1	—	—	9
Camareros tripulación	—	—	1	1	1	—	—	—	3
Jefes Máquinas	1	1	1	1	1	1	1	1	8
Primeros Oficiales	1	1	1	1	1	1	1	1	8
Segundos Oficiales	1	1	1	1	1	1	—	—	6
Terceros Oficiales	1	1	1	—	—	1	—	—	4
Caldereteros	1	1	1	1	1	1	—	—	6
Electricistas	—	—	—	1	—	—	—	—	1
Operarios mecánicos	—	—	1	—	1	1	—	—	3
Engrasadores	3	3	3	2	2	2	3	3	21
Cocineros	1	1	1	1	1	1	1	1	8
Ayudantes Cocina	1	1	1	1	1	1	—	—	6
Camareros Oficiales	1	1	2	2	2	1	1	1	11
Totales	23	23	27	25	25	23	16	16	178

ANEXO IV

Cuadro plus guardia

Buques	Eloísa	Leticia	M						Totales
			Sofía	Caterina	Patricia	Victoria	Lucía	Rebeca	
Capitanes	—	—	—	—	—	—	1	1	2
Primeros Oficiales	1	1	1	1	1	1	1	1	8
Segundos Oficiales	1	1	1	1	1	1	1	1	8
Terceros Oficiales	1	1	1	1	1	1	—	—	6
Oficiales Radio	1	1	1	1	1	1	1	1	8
Contra maestres	—	—	—	—	—	—	1	1	2
Bomberos	2	2	2	2	2	2	2	2	16
Marineros	3	3	3	3	3	3	2	2	22
Mozos	1	1	—	—	—	1	—	—	3
Camareros tripulación	—	—	1	1	1	—	—	—	3
Jefes Máquinas	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Primeros Oficiales	1	1	1	—	—	1	—	—	4
Segundos Oficiales	1	1	1	—	—	1	—	—	4
Terceros Oficiales	1	1	1	—	—	1	—	—	4
Caldereteros	1	1	—	—	—	1	—	—	3
Electricistas	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Operarios mecánicos	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Engrasadores	2	2	3	—	—	2	—	—	9
Cocineros	1	1	1	1	1	1	1	1	8
Ayudantes Cocina	1	1	1	1	1	1	—	—	6
Camareros Oficiales	1	1	2	2	2	1	1	1	11
Totales	19	19	20	14	14	19	11	11	96

ANEXO V

Normas de régimen de trabajo UMS

Objeto de la norma.—Debido al régimen especial de trabajo y mantenimiento en los buques dotados con sistemas de UMS se requiere establecer un procedimiento de disponibilidad a efectos de atender los trabajos que pudieran surgir fuera de la jornada laboral.

De acuerdo con lo anterior, se pacta la siguiente norma:

1. Cuadro indicador afectado.

1.1 Buques tipo «Mar Caterina»:

Un Primer Oficial de Máquinas.
Un Segundo Oficial de Máquinas.
Dos Engrasadores.

1.2 Buques tipo «Mar Lucía»:

Un Primer Oficial de Máquinas.
Un Segundo Oficial de Máquinas.
Un Calderero.
Tres Engrasadores.

2. Jornada de trabajo y disponibilidad.—Como excepción al horario general, pactado en el punto 3.5 de este Convenio Colectivo, el personal indicado en el punto 1 del presente anexo realizará su jornada de trabajo de acuerdo con los siguientes horarios:

2.1 Buques tipo «Mar Caterina»:

2.2.1 Horario de la jornada laboral:

Categorías	En la mar	En puerto
Oficiales.	Horario de personal de día.	Horario de personal día. En operaciones de descarga sistema general de guardias.
Caldereros y Engrasadores.	Horario de personal de día.	Horario de personal de día.

2.2.2 Horario de la disponibilidad.—Cuando el buque se encuentre en la mar, un Oficial estará, un día de cada dos, en situación de disponibilidad, con el siguiente horario:

De cero a ocho, de once a doce y de diecisiete a veinticuatro.

El Calderero y los dos Engrasadores estarán turnándose un día de cada tres, en situación de disponibilidad, con el siguiente horario:

De cero a ocho, de once a doce y de diecisiete a veinticuatro.

2.3 Buques tipo «Mar Lucía».

Horario de la jornada laboral:

Categorías	En la mar	En puerto
Oficiales.	Horario de personal de día.	Horario de personal de día. En operaciones de descarga sistema general de guardias.
Engrasadores.	Horario de personal de día.	Horario de personal de día.

2.3.2 Horario de la disponibilidad.—Cuando el buque se encuentre en la mar, un Oficial estará, un día de cada dos, en situación de disponibilidad, con el siguiente horario:

De cero a ocho, de once a doce y de diecisiete a veinticuatro.

Los tres Engrasadores estarán turnándose un día de cada tres, en situación de disponibilidad, con el siguiente horario:

De cero a ocho, de once a doce y de diecisiete a veinticuatro.

3. Condiciones económicas.—Como contrapartida a la situación de disponibilidad, el personal afectado por esta norma percibirá un plus mensual en el concepto «Plus de UMS», por los siguientes valores:

Esta cantidad engloba la disponibilidad y atención a alarmas, cuando no suponga realización de trabajos, en caso contrario, se abonará horas extraordinarias.

Este «Plus de UMS» no se devengará durante las reparaciones.

Durante los períodos en los que se establezca el sistema general de guardias a bordo, el personal percibirá la correspondiente compensación festivos, con independencia de no estar incluidos en el Cuadro Indicador de Personal de Guardia.

En régimen de UMS, el personal en atención a la máquina lo estará fuera de la Sala de Máquinas y, si es necesaria su presencia en la misma, devengará horas extras siempre y cuando realice un trabajo distinto a la aceptación de alarmas.

ANEXO VI

Normas sobre concurso de ascensos de Maestranza y Subalternos

Con objeto de regular y proveer los ascensos a puestos de categoría superior, dentro de los grupos de Maestranza y del de Subalternos al de Maestranza, se establece la siguiente normativa:

1. Ascensos de Subalternos a Maestranza.—Las plazas a considerar son las siguientes:

Contraestre.
Calderero.
Cocinero.
Operario Mecánico.
Bombero.
Electricista.

2. Ascensos dentro del grupo de Subalternos.—Las plazas a considerar son las siguientes:

Ayudante de Cocina.
Marinero.
Engrasador.
Camarero.

3. Condiciones básicas para todo tipo de ascensos.—Los aspirantes a cubrir plaza de categoría superior habrán de responder a las siguientes condiciones básicas:

3.1 Haber estado en activo en la compañía por un período no inferior a tres años ininterrumpidos.

3.2 Saber leer y escribir.

3.3 Conocimiento de las cuatro reglas aritméticas elementales.

3.4 Tener acreditado, en su expediente personal, contrastadas cualidades de profesionalidad, responsabilidad y competencia.

3.5 Probadas dotes de mando, para ocupar plazas de Contraestre, Calderero, Bombero y Cocinero.

4. Condiciones específicas para los ascensos.—Los aspirantes a cubrir plazas de categoría superior habrán de superar unas pruebas teóricas y prácticas, que versarán sobre las específicas materias afines a los puestos a cubrir, y que se exponen a continuación:

4.1 Ascenso a Contraestre:

Conversión de medidas lineales métricas-inglesas-métricas usuales en la Marina Mercante, con la posibilidad de la utilización de tablas.

Cálculo de superficies planas.

Conocimientos generales sobre pintado de superficies metálicas.

Preparación y manejo de molinetes y maquinillas de maniobra.

Guarnido de puntales, guindolas y andamios.

Confección de gazas en estachas y cables, y corte y costura de lona.

Capacidad organizativa en la distribución de los trabajos al personal de cubierta.

4.2 Ascenso a Calderero:

Conversión de medidas lineales métricas-inglesas-métricas usuales en la Marina Mercante, con la posibilidad de la utilización de tablas.

Cálculo de superficies planas y de volúmenes.

Conocimientos generales sobre pintado de superficies metálicas.

Encendido y comunicado de calderas.

Preparado y manejo de carros-grúas, aparejos, etc., para el movimiento y suspensión de grandes pesos y piezas.

Conocimiento de todo tipo de herramientas de uso en los buques.

Capacidad organizativa para la distribución de trabajos al personal de máquinas.

4.3 Ascenso a Bombero:

Conversión de medidas lineales métricas-inglesas-métricas usuales en la Marina Mercante, con la posibilidad de la utilización de tablas.

Cálculo de volúmenes y capacidades de cuerpos geométricos regulares.

Manejo de tablas de sondas.

Interpretación de planos de líneas de carga, achique, etc.

Ajuste de válvulas, colocado de empaquetaduras, etc.

Interpretación de programas de carga/descarga y limpieza de tanques.

Conocimientos generales sobre bombas de descarga y secado y eyeectores.

4.4 Ascenso a Cocinero:

Saber programar un pedido de víveres para un determinado viaje.

Confeccionar siete menús para siete días de navegación en zona de invierno y otros siete para zona de trópico.

Saber inventariar y valorar las existencias de una gamba, agrupando los artículos por géneros afines.

Conocer las mermas naturales que puedan tener los artículos alimenticios y el período de utilización, con garantías de salubridad, de los perecederos.

4.5 Ascenso a Operario Mecánico:

Conversión de medidas lineales métricas-inglesas-métricas usuales en la Marina Mercante, con la posibilidad de la utilización de tablas.

Conocimientos de herramientas manuales y máquinas-herramienta.

Ajuste de superficies planas y curvas.

Tornear para ajustar un casquillo cilíndrico.

Tornear una rosca interior tipo husillo.

Soldaduras por sistema autógeno y eléctrico.

4.6 Ascenso a Electricista:

Interpretación de líneas.

Conocimiento y manejo de aparatos de medida.

Conocimiento y unidades básicas eléctricas.

Bobinar.

Se valorará conocimientos de electrónica.

Conocimientos de motores eléctricos.

4.7 Ascenso a Ayudante de Cocina:

Saber elaborar el pan del día.

Conocer calidades y cantidades de los artículos necesarios para la preparación del menú diario.

Saber seleccionar calidades, cantidades y estado de los artículos, que componen la provisión de víveres para un viaje.

4.8 Ascenso a Marinero:

Sabrán hacer timón.

Guarnido de guindolas y puntales.

Abozado de cables y cabos.

Arriado de botes y lanzamiento de balsas salvavidas.

Conocimiento de las luces de situación de los buques e ideas generales sobre luces y balizamiento.

4.9 Ascenso a Engrasador:

Conocimiento de las herramientas más usuales del Departamento de Máquinas.

Conocimientos sobre lecturas de pirómetros, manómetros, vacuómetros y sondas.

Conocimientos de los aparatos en funcionamiento y su régimen normal de trabajo, así como de los tanques de combustible, aceites, agua y de los sistemas de traseigo, achiques de sentina, etc.

4.10 Ascenso a Camarero:

Montar y servir la mesa.

Conocimiento general de ropa y menaje de fonda.

Tener acreditado aseo personal.

Manejo de los elementos y aparatos del oficio.

Convocatoria

El concurso para cubrir plazas vacantes, si procede, se convocará una vez al año. Las vacantes a cubrir se harán públicas para conocimiento general en los buques e Inspección de Algeciras y en la Oficina del Comité.

Las solicitudes se cursarán al Departamento de Personal de Flota, en un plazo no superior a sesenta días a partir de la fecha de convocatoria.

A los treinta días de cerrar la admisión de solicitudes comenzarán las pruebas teóricas y prácticas, que se llevarán a cabo a bordo de los buques, teniendo la duración suficiente para que puedan acceder a ellas todos los solicitantes. El período máximo que estará abierta la realización de las pruebas será de dos meses.

Forma de realización de las pruebas

Las pruebas teóricas a realizar serán remitidas por el Tribunal a los diferentes barcos en sobre cerrado y en número suficiente como para poder realizar pruebas en distintas fechas. Una vez realizadas las pruebas se devolverán en sobre cerrado al Tribunal a fin de que éste lleve a cabo la evaluación correspondiente.

Las pruebas prácticas, que se realizarán también a bordo de los buques, y que habrán sido remitidas, conjuntamente con las teóricas por el Tribunal, se llevarán a cabo en presencia de un Tribunal delegado, que estará formado para los puestos de cubierta (Contraaestre y Marinero), por el Capitán, Primer Oficial de Cubierta y Contraaestre.

Para los puestos de Calderero, Operario Mecánico, Electricista y Engrasador, el Tribunal delegado estará formado por el Jefe de Máquinas, Primer Oficial de Máquinas y Calderero, Operario Mecánico o Electricista (si los hubiere), según se trate del puesto a cubrir. Para la plaza de Bombero, lo compondrán el Capitán, el Jefe de Máquinas y Bombero. Para la de Cocinero, Ayudante de Cocina y Camarero, por el Capitán, Jefe de Máquinas y Cocinero.

En todos los casos, el Delegado del buque y/o miembros del Comité, formará parte del Tribunal delegado como observador. Los candidatos, en ningún caso, podrán ser miembros del Tribunal delegado.

El Tribunal delegado calificará las pruebas prácticas de acuerdo con el baremo que se haya establecido. Estas calificaciones serán enviadas en sobre cerrado junto con las pruebas teóricas al Tribunal.

Tribunal

Estará compuesto por:

Un Presidente (Jefe de Flota o personal delegado por éste).

Un Secretario, nombrado por el Presidente, sin derecho a voto.

Un Vocal (Inspector de Cubierta o Máquinas) designado por el Presidente.

Dos Vocales, designados por el Comité de Empresa.

El tripulante se reunirá una vez cerrado el plazo de solicitudes y preparará las pruebas que se han de remitir a los buques. Se reunirá nuevamente dentro de los quince días siguientes a la recepción de todas las pruebas, para la calificación y ascensos.

Baremo y cuadro de puntuación

La calificación de los concursantes se realizará de acuerdo con el siguiente baremo:

a) Antigüedad: Un punto por año o fracción como fijo en plantilla, hasta un máximo de 10 puntos.

b) Prueba teórica: De cero a 25 puntos.

c) Prueba práctica: De cero a 40 puntos.

d) Interinaje: De cero a 15 puntos.

e) Historial profesional (valorado por el Tribunal): De cero a cinco puntos.

f) Cursillos: De cero a cinco puntos.

Para poder ser declarados aptos, los concursante deberán obtener más de un 50 por 100 de la puntuación total, siempre y cuando en la prueba práctica se haya obtenido un mínimo de 25 puntos. Las vacantes serán cubiertas por los concursantes que hayan obtenido mayor puntuación, dentro de los declarados aptos.

En caso de igual puntuación entre varios candidatos se ascenderá por el siguiente orden:

1º El tripulante con mayor tiempo de interinaje en la empresa, en el puesto a cubrir.

2º El de mayor antigüedad en la empresa.

Ascensos

El personal declarado apto y que, de acuerdo con lo indicado en esta norma, tiene derecho a cubrir las vacantes, consolidará la categoría cumplida una de las condiciones siguientes:

1. Tener acreditados tres interinajes en la categoría, con informes satisfactorios y con anterioridad a la realización de los exámenes, en cuyo

caso, el ascenso tendrá efectividad desde el día 1 del mes siguiente al de la calificación.

2. Acreditar dos interinajes en la categoría con informes favorables, de un máximo de tres interinajes, con posterioridad a la realización de los exámenes, en cuyo caso el ascenso tendrá efectividad desde el día 1 del mes siguiente al del segundo informe favorable.

La compañía se compromete, en la medida de sus posibilidades a embarcar al personal aprobado sin derecho a cubrir vacante en puestos de la categoría para la que se ha examinado.

Los resultados de los exámenes efectuados por el personal aprobado sin derecho a cubrir vacantes caducarán a los tres años de su calificación.

ANEXO VII

Normas de ingreso en «W. W. Marpetrol, Sociedad Anónima», de personal procedente de Flota

1. El personal de Flota tendrá las mismas oportunidades que el resto del personal de «W. W. Marpetrol, Sociedad Anónima», para optar a la ocupación de puestos de trabajo que se creen o queden vacantes en tierra, siempre que los mismos no sean cubiertos por rotación del personal del propio centro de trabajo.

2. Desarrollo de la norma.

2.1 El Departamento de Personal de Flota publicará en los buques que componen la flota «W. W. Marpetrol, Sociedad Anónima», Inspección de Flota y en la sede del Comité de Empresa, e informará al personal en vacaciones las vacantes a cubrir, con expresión de:

Nombre del puesto.

Centro de trabajo.

Categoría.

Régimen del trabajo.

Emolumentos establecidos.

Características de los solicitantes.

Conocimientos requeridos.

Fecha tope de la admisión de solicitudes y de la realización de los exámenes.

2.2 Los tripulantes que reúnan los requisitos establecidos, lleven cinco años en la Flota y deseen optar a la/s vacante/s convocada/s, deberán comunicarlo por carta o por telegrama al Departamento de Personal Flota, en el plazo que se fije según el punto anterior.

En caso de que no se cubrieran las plazas, podrá optar a las mismas cualquier tripulante, sin tener en cuenta el requisito de antigüedad.

2.3 Los tripulantes que por cualquier causa no realicen las pruebas dentro del plazo fijado, se les examinará posteriormente, y caso de obtener resultados satisfactorios, se les tendrá en cuenta para ocupar otras vacantes de similares características, sin necesidad de efectuar un nuevo examen, siempre que se produzcan en el mismo centro de trabajo para el que fueron examinados.

2.4 Los resultados de la selección efectuada se comunicarán al Comité de Empresa mediante las calificaciones siguientes:

Muy adecuado.

Adecuado.

No adecuado.

Asimismo, se comunicará a los tripulantes examinados la persona o personas que obtuvieron plaza.

2.5 La compañía podrá cubrir la plaza convocada por libre designación dentro del personal de la Flota o del exterior de la empresa, en el supuesto de que la convocatoria quedara desierta, ningún candidato reúna las condiciones exigidas o las personas examinadas no hayan obtenido la calificación de «Muy adecuado» o «Adecuado».

2.6 La compañía, en tanto se cubra definitivamente la plaza convocada, podrá asignar provisionalmente al puesto a las personas que estime conveniente, teniendo preferencia las personas ya examinadas y que hayan obtenido como mínimo la calificación de «Adecuado».

2.7 A los tripulantes que sean asignados a los puestos a cubrir en tierra, se les mantendrá con los devengos y en situación de alta en Flota durante el período estipulado por el centro de tierra al que se incorpore. La resolución del período de adaptación al puesto podrá producirse a instancia de cualquiera de las partes, durante el transcurso del referido período.

2.8 Los gastos de desplazamiento del personal, para participar en las pruebas, serán por cuenta de los solicitantes, no devengándose dietas por tal concepto, y tendrán carácter de licencia retribuida los días no trabajados por asistencia a la misma.

2.9 En caso de producirse vacantes para ingreso en tierra, en puestos de niveles superiores, se aplicará lo previsto en los apartados 2.1, 2.2, 2.7 y 2.8 de la presente norma, optando la compañía por el sistema de selección que considere más adecuado.

ANEXO VIII

Normas de viajes

1. *Objeto de la norma.*—El contenido de esta norma, tiene por objeto establecer las condiciones y procedimientos a seguir cuando, por necesidades del servicio, se realicen viajes por cuenta de la compañía.

2. *Ambito de aplicación.*—Esta norma, es de aplicación a todo el personal de la compañía, incluido en el ámbito de aplicación de este Convenio.

3. *Autorización del viaje.*—Tiene capacidad para instruir y/o autorizar viajes:

Departamento Personal Flota.

Inspección de Flota.

Capitanes a bordo de los buques.

4. Procedimiento.

4.1. En caso de embarque, el tripulante recibirá directamente del Departamento Personal Flota o a través de la Inspección de Flota, las instrucciones del viaje, entre las que se indicarán los medios de locomoción reservados y el lugar donde están depositados los billetes. En caso de que la compañía o sus representantes no puedan realizar estas reservas, por tratarse de medios de locomoción locales o no disponer de representantes en la zona y resultar imposible desde la central, el tripulante, las gestionará directamente.

En caso de desembarque, las instrucciones se recibirán a través del Capitán, y la reserva de los medios de locomoción será realizada por los Consignatarios, cuando el desembarque se produzca en territorio nacional, o por la compañía, cuando se produzca en territorio extranjero.

Las expediciones a/o desde el extranjero, serán atendidas tanto en su punto de origen como de destino, por los representantes de la compañía.

En todos los casos, se actuará de acuerdo con las siguientes normas generales:

Viajes en avión: Se utilizarán, billetes de clase turista. En casos excepcionales y cuando no existan billetes de clase turista se utilizarán billetes de clase superior.

Viajes en tren: Se utilizarán, billetes de primera clase. Si los viajes se realizaran de noche, la compañía abonará el suplemento de coche-cama.

Viajes en automóvil: Excepcionalmente, se podrá utilizar para los desplazamientos, automóviles propios, o alquilados, con la autorización previa del representante de la compañía. En estos casos, el precio del kilómetro será de 25 pesetas.

Otros medios de locomoción: Comprenden los transportes desde el domicilio del tripulante, hotel o buque, a los aeropuertos, estaciones, etcétera, o viceversa. Estos desplazamientos, se realizarán en medios de transporte colectivos y en caso de no existir éstos, en taxi.

Excepcionalmente, y previa autorización de la empresa, se podrá efectuar el desplazamiento en coche propio. En estos casos, el precio del kilómetro se abonará a 25 pesetas.

Reserva de hoteles: Las reservas y abono de hoteles, las hará directamente el tripulante. No obstante, se podrá solicitar a la compañía la gestión de la reserva de hoteles.

5. Liquidación del viaje.

Dietas: Los gastos de alojamiento y manutención en que incurran los tripulantes, serán liquidados por medio de dietas.

El tripulante que pernocte fuera del buque, o de su domicilio, devengará el 100 por 100 de la dieta y del desplazamiento en ciudad, en caso contrario, el devengo será del 50 por 100.

Desplazamientos en ciudad: Los gastos de desplazamiento en ciudad en que incurran los tripulantes, serán liquidados por medio de una cantidad fija diaria.

Gastos de locomoción: La compañía, abonará al tripulante los gastos de locomoción en que incurra durante la realización del viaje.

Viajes al extranjero: Los viajes al extranjero, se liquidarán con el sistema de gastos por cuenta de la compañía.

Asimismo, se abonará una cantidad diaria en concepto de gastos de bolsillo.

6. *Tramitación de la liquidación.*—El tripulante, una vez finalizado el viaje, deberá enviar la nota del mismo para su liquidación.

En los casos de embarque y/o transbordo, el tripulante, entregará al Capitán del buque los justificantes del viaje (tanto de los gastos abonados directamente por él mismo, como los abonados por la compañía), que los enviará al Departamento Personal Flota.

En los casos de desembarque, el tripulante enviará la nota de viaje y los justificantes, bien directamente o a través de la Inspección.

7. *Anticipos.*—La compañía facilitará anticipos a cuenta de la liquidación del viaje, hasta el 100 por 100 de los gastos realizados, o que supuestamente se realizarán, durante el viaje. Estos anticipos, serán entregados por:

Departamento de Personal Flota.
Inspección de Flota.
Capitanes a bordo de los buques.
Consignatarios (con autorización de los anteriores).

En el caso de que el desembarque se produzca en puerto extranjero, el tripulante tendrá derecho a un anticipo, en la divisa del país, equivalente a 100 dólares.

El personal que por su lugar de residencia no tenga opción a solicitar, durante las vacaciones, anticipos a cuenta de viaje en la Inspección Flota y/o Consignatarios, podrá solicitar del Departamento de Personal Flota, que le sea transferida, la cantidad de 25.000 pesetas a cuenta de viaje. Las solicitudes serán atendidas de forma inmediata.

En todo caso, cualquier tripulante, podrá solicitar, en el momento de su desembarque, un anticipo de 25.000 pesetas a cuenta de su próximo embarque.

En caso de que los anticipos no sean justificados con los gastos de viaje, en un período máximo de tres meses, desde el momento de su embarque, serán descontados de la nómina.

8. *Cuantía de las dietas.*—Los valores a efectos de la liquidación de viajes, serán los siguientes:

Viajes nacionales:

Dieta: 8.784 pesetas.

Desplazamientos en ciudad: 3.007 pesetas.

Durante los dos primeros días de viaje se cobrará una cantidad complementaria a la dieta de 1.305 pesetas.

El desplazamiento en ciudad engloba, tanto los desplazamientos que sean necesarios realizar en el interior de las ciudades, como los necesarios para trasladarse a los terminales de carga y puertos, cercanos a la ciudad, que tengan dificultades en cuanto a transportes colectivos.

Viajes al extranjero:

Gastos de bolsillo: 20,00 dólares.

A estos efectos, no se considerará viaje al extranjero las estancias que se produzcan en Fujairah, con motivo de los desembarcos voluntarios, para no entrar en zona de guerra, de acuerdo con lo previsto en el punto 3.17 del presente Convenio Colectivo.

9. *Agenda de servicios.*—La compañía confeccionará una agenda en la que se incluirá la relación de Consignatarios, hoteles bonificados y cuanta información sea de utilidad para la realización de los viajes, que entregará a cada uno de los tripulantes.

Asimismo, se confeccionará un carné de empresa, a efectos de identificación ante los representantes de la compañía.

10. *Enfermedad fuera del domicilio.*—En los supuestos de que el personal en Comisión de Servicio o en espera de embarque, caiga enfermo fuera de su domicilio, y no fuera concedida por el ISM, la hospitalización o el traslado a su domicilio, la compañía cubrirá la diferencia entre la dieta recogida en esta norma y la concedida por el ISM.

Para tener derecho a este complemento de dietas, el tripulante está obligado a comunicarlo al Departamento de Personal Flota, el mismo día de la baja, para que se le indiquen los trámites a seguir.

11. *Personal en Comisión de Servicio.*—Al personal en Comisión de Servicio, a órdenes de la compañía, o situaciones asimiladas, que no cobre dietas y que resida fuera de la localidad en donde se realiza el servicio, le serán abonados los gastos de desplazamiento en los que incurrirán, previa justificación de los mismos. Estos desplazamientos se realizarán de acuerdo con lo indicado en el apartado «otros medios de locomoción», punto 4, de la presente norma de viajes.

ANEXO IX

Tablas primas especiales diarias por permanencia en zonas excluidas a efectos del Seguro de Guerra de Navegación

IMPORTES DIARIOS

Categorías	Tablas							
	50 por 100 sin plus	50 por 100 con plus	100 por 100 sin plus	100 por 100 con plus	150 por 100 sin plus	150 por 100 con plus	300 por 100 sin plus	300 por 100 con plus
	Tonelaje	Tonelaje	Tonelaje	Tonelaje	Tonelaje	Tonelaje	Tonelaje	Tonelaje
Capitán	8.194	10.900	16.336	21.800	23.673	32.700	49.008	65.400
Jefe de Máquinas	8.007	9.179	16.017	18.358	23.208	27.537	48.049	55.074
Primeros Oficiales	6.416	7.930	12.826	15.860	18.592	23.790	38.479	47.580
Segundos Oficiales	5.706	7.154	11.424	14.308	16.548	21.462	34.275	42.924
Terceros Oficiales	5.619	7.022	11.234	14.044	16.284	21.066	33.703	42.132
Maestranza	3.526	4.353	7.043	8.706	10.211	13.059	21.127	26.118
Engrasador/Ayudante Cocina	3.330	4.022	6.664	8.044	9.655	12.066	19.990	24.132
Marinero/Camarero	3.307	3.991	6.620	7.982	9.589	11.973	19.857	23.946
Mozo	2.942	3.546	5.882	7.092	8.527	10.638	17.645	21.276

ANEXO X

Trabajos extraordinarios primados

Trabajos extraordinarios: Se considerarán como tales, aquellos que no corresponden a los que de modo tradicional se entienden como conservación y mantenimiento, y que se precisan efectuar por exigirlo la propia explotación del buque, o necesidades extraordinarias que puedan presentarse.

Tal clase de trabajos serán primados económicamente y cabe clasificarlos y distinguir la cuantía de las primas como se indica a continuación:

1. Trabajos tipo «A» sucios y penosos.

1.1 Limpieza extraordinaria de tanques de carga, previa a la entrada del buque en reparación general, incluyendo tanques de lastres, confedams, cuartos de bombas, dobles fondos y piques.

1.2 Limpieza parcial durante las navegaciones o en puertos, de algunos de los espacios recogidos en el apartado anterior.

1.3 Limpieza de tanques de combustibles, aceites, cárteres de motores principales, sentinas, torres de lavado, sellos de agua y trabajos en el interior de las calderas.

1.4 Limpieza en el interior de las galerías de barrido, condensadores en buques de vapor, rotativas y picado en el interior de evaporadores en los buques de vapor.

1.5 Cambio de culatas, pistones y camisas, en la mar, cuando la temperatura en el lugar de trabajo exceda de 43 °C. Cualquier otro trabajo de reparación en la cámara de máquinas cuando la temperatura exceda de 43 °C.

1.6 Cementado y encalichado de tanques de agua dulce, cementado y encalichado de cajas de cadenas y limpieza de las mismas.

2. Trabajos tipo «B» penosos.

2.1 Reparación de serpentines en tanques de carga, reparación de líneas de carga, lastre, secado, válvulas afines, chupones y transmisiones de válvulas, siempre que estos trabajos sean efectuados dentro del tanque.

Los trabajos realizados en el cuarto de bombas y bombas de carga y secado, por encima de los techos de sentinas, serán considerados como trabajos habituales de Bombero.

2.2 Limpieza de tanques de compensación y observación.

2.3 Colocación de ánodos en tanques de carga y lastre.

3. Trabajos de limpieza en tanques que transportan productos químicos.

3.1 Limpieza y secado de tanques en buques superiores a 10.000 toneladas.

3.2 Limpieza y secado de tanques en buques: «Eloísa», «Leticia», «Mar Rebeca» y «Mar Lucía».

4. Recargo de trabajo para el personal de Fonda.

4.1 Recargo de trabajo para el personal de Fonda por embarque de collas, garantías y técnicos ajenos a la compañía.

4.2 Embarque de provisiones por la tripulación, cuando resulte imposible la contratación de collas.

4.3 Lavado y clasificado de ropa, que será efectuado por el personal subalterno, preferentemente por los Camareros.

5. Trabajos fuera del propio departamento.

5.1 Trabajos realizados en un departamento distinto al que se pertenece, que no están recogidos en los puntos anteriores, y que no son inherentes al cargo que se ocupa.

Estos trabajos se realizarán para efectuar reparaciones urgentes por averías durante la navegación, o cuando surjan situaciones que, por su naturaleza, hagan peligrar la seguridad de las personas, del buque o de la carga.

6. Tipo de primas.—Los trabajos antes citados, serán primados en metálico con las siguientes cantidades brutas:

6.1 Trabajos tipo «A» (punto 1.1):

Buque «Mar Victoria»: 640.500 pesetas.

Por cada día que se acorten los trabajos por debajo de siete días, se incrementará la prima anterior en 72.841 pesetas.

Buques: «Mar Sofia», «Mar Caterina» y «Mar Patricia»: 500.200 pesetas.

Por cada día que se acorten los trabajos por debajo de cuatro días, se incrementará la prima anterior en 72.841 pesetas.

Buque: «Mar Almudena»: 549.600 pesetas.

Por cada día que se acorten los trabajos por debajo de seis días, se incrementará la prima anterior en 72.841 pesetas.

Buques: «Mar Lucía» y «Mar Rebeca»: 319.500 pesetas.

Por cada día que se acorten los trabajos por debajo de tres días, se incrementará la prima anterior en 72.841 pesetas.

Buques: «Eloísa» y «Leticia»: 364.000 pesetas.

Por cada día que se acorten los trabajos por debajo de tres días, se incrementará la prima anterior en 72.841 pesetas.

6.2 Trabajos tipo «A» (punto 1.2). Se concederá una prima, cuya cuantía corresponderá proporcionalmente al volumen de los espacios tratados, tomando como base la cantidad fijada para la limpieza total. A estos efectos, se considerará tanque completo cualquier limpieza parcial efectuada en ese tanque.

6.3 Trabajos tipo «A» (punto 1.3). Se concederá una prima global, equivalente al producto de:

a) 1.194 pesetas por el número de horas empleadas por cada tripulante que haya intervenido en la operación en tanques laterales de combustible, aceites y sentinas.

b) 1.386 pesetas por el número de horas empleadas por cada tripulante que haya intervenido en las operaciones de limpieza de cárteres de motor principal, tanques de doble fondo de cámara de máquinas, torres de lavado o sellos de agua, o en trabajos en el interior de calderas.

6.4 Trabajos tipo «A» (punto 1.4). Se concederán las siguientes primas, a repartir entre las personas que intervengan en la operación:

Galerías de barrido: 55.424 pesetas.

Condensadores: 38.800 pesetas.

Picado evaporadores: 9.666 pesetas.

Rotativas: 9.666 pesetas.

6.5 Trabajos tipos «A» (punto 1.5). Se concederá una prima, equivalente al producto de 1.386 pesetas por el número de horas empleadas por cada tripulante que haya intervenido en la obra.

6.6 Trabajos tipo «A» (punto 1.6). Se concederá una prima, equivalente al producto de 1.385 pesetas por el número de horas empleadas por cada tripulante que haya intervenido en la obra.

6.7 Trabajos tipo «B» (punto 2.1). Se concederá una prima, equivalente al producto de 972 pesetas por el número de horas empleadas por cada tripulante que haya intervenido en la obra en tanques de lastre, y 1.386 pesetas para tanques de carga y cámara de bombas.

6.8 Trabajos tipo «B» (punto 2.2). Se concederá una prima, equivalente al producto de 839 pesetas por el número de horas empleadas por cada tripulante que haya intervenido en la obra.

6.9 Trabajos tipo «B» (punto 2.3). Se concederá una prima, de 2.493 pesetas, por ánodo colocado o renovado.

6.10 Trabajos punto 3.1. Se concederá una prima de 2.639 pesetas a cada tripulante que tome parte en cada secado manual de los tanques de carga de los buques de 15.000 toneladas. Entiéndase por cada limpieza, sin tener en cuenta el número de tanques.

6.11 Trabajos punto 3.2. Se concederá una prima de 2.340 pesetas a cada tripulante que tome parte en cada secado manual de los tanques de carga de los buques inferiores a 15.000 toneladas. Entiéndase por cada limpieza, sin tener en cuenta el número de tanques.

6.12 Trabajos punto 4.1. Cuando el personal ajeno al buque exceda del 10 por 100 de la tripulación, según cuadro indicador, se concederá para repartir entre el personal de Fonda implicado, una prima de 840 pesetas/día por el número de hombres que excedan del cuadro indicador.

No entra en este capítulo los familiares acompañantes.

6.13 Trabajos punto 4.2. Se concederá una prima, equivalente al producto 839 pesetas por el número de horas empleadas por cada tripulante que haya intervenido en el trabajo.

6.14 Trabajos punto 4.3. El lavado y clasificado de ropa será primado con 37 pesetas/pieza.

6.15. Trabajos punto 5.1. Se concederá una gratificación de 864 pesetas por el número de horas empleadas por cada tripulante que haya intervenido en el trabajo.

6.16. Trabajos en caja de cadenas. Se gratificará la estiba de cadenas, cuando se esté en maniobra y haya que introducirse para esta operación dentro de la caja, con una hora extra si se realizara el trabajo dentro de la jornada y con dos horas si es fuera de la misma.

7. Información para los tripulantes que materialicen los trabajos antes citados.—El Capitán y, cuando corresponda, el Jefe de Máquinas, informará a los tripulantes sobre las cantidades que podrán percibir en base a los trabajos que se van a ejecutar.

8. Informe de los trabajos.—Para los trabajos recogidos en los apartados 1.1 y 1.2, el Capitán elevará a Dirección un informe que recogerá de modo conciso la siguiente información:

Definición de los trabajos realizados.

Tiempo empleado en la realización de los mismos.

Horario diario observado.

Relación nominal de tripulantes y horas trabajadas por cada uno de ellos.

Información sobre el peso de los residuos extraídos.

Respecto a los demás trabajos, informará a Dirección sobre la naturaleza de los mismos, los nombres de los tripulantes que intervinieron y el tiempo utilizado para su realización.

9. Pago de los trabajos.—Al finalizar los trabajos, el Capitán entregará a los tripulantes que los hayan efectuado, y lo soliciten, a la llegada a puerto español, la totalidad de la cantidad acordada, en concepto de anticipo que será descontado en la nómina que refleje el pago.

La forma de reparto queda establecida por las propias tripulaciones. De no existir acuerdo, el reparto se hará en base a las horas trabajadas por cada tripulante.

10. Condiciones generales:

10.1 Esta norma se ha hecho en atención a la suciedad o penosidad del trabajo. Las partes, conscientes de la dificultad de una norma que recoge exhaustivamente la descripción de los mismos, acuerdan que previa

la realización de cualquier trabajo que se pueda asimilar a éstos, o incluso los que en la norma se recogen, y los que no estén claramente recogidos, se establezca, previa consulta del Capitán o Jefe de Máquinas, si procede, un diálogo entre el Jefe de Departamento y el personal implicado en la realización del trabajo, a fin de llegar a un acuerdo, se examinará el asunto en la primera reunión ordinaria entre el Comité de Empresa y la Dirección.

10.2 Los tiempos a emplear en los trabajos que sean primados por hora se establecerán previo acuerdo, antes de la realización de los mismos.

10.3 En cualquier caso, el trabajo deberá efectuarse sin perjuicio de su posterior calificación.

ANEXO XI

Embarque de familiar acompañante

La compañía autorizará el embarque de familiares acompañantes de los tripulantes, incluidos en el punto 1.2, ámbito de aplicación personal, cualquiera que sea su grado, en la forma que se puntualiza a continuación:

1. *Familiar acompañante.*—Se entenderá como tales, la esposa e hijos de los tripulantes incluidos en el punto 1.2, ámbito de aplicación personal, del capítulo I del presente Convenio Colectivo.

2. *Solicitud de embarque.*—Los tripulantes deberán cursar las solicitudes de embarque para sus familiares, en la forma que se señala en los apartados 4 y 5 de la presente.

2.1 Condiciones básicas:

Que ninguna señora se encuentre en estado de gestación y que su salud sea de todo punto satisfactoria.

Que el estado de salud de los hijos sea de todo punto satisfactorio.

Que los familiares acompañantes dispongan del correspondiente pasaporte, así como los documentos que puedan ser exigidos por las autoridades de puerto o sanitarias.

3. *Pólizas de seguros.*—Los familiares acompañantes habrán de suscribir, previamente, las correspondientes pólizas de seguros que cubran todo tipo de riesgos como: Muerte, invalidez y accidente de cualquier clase que pudieran sufrir a bordo y antes o después en el período que íntimamente se considera relacionado con dicho embarque.

4. *Solicitud de embarque.*—La hará el tripulante por escrito, en duplicado, dirigido a la compañía y se la entregará al Capitán del buque en donde se encuentre embarcado.

A dicho escrito se acompañará la carta de exoneración de responsabilidad de la compañía que se cita en el apartado siguiente.

5. *Exoneración de responsabilidad.*—Los familiares acompañantes dirigirán un escrito, en duplicado, a la compañía, exonerando a la misma de toda responsabilidad que pueda relacionarse con sus respectivos embarques. Dichos escritos serán firmados también por el titular y entregados por el Capitán.

6. *Viajes y período de permanencia.*—Teniendo en cuenta los distintos tipos de navegación que efectúan los buques de la compañía, la permanencia a bordo de los acompañantes irá en consonancia con las siguientes rutas:

Tenerife/Algeciras/Tenerife.

Tenerife/Algeciras-Estados Unidos-Mar Caribe-Tenerife/Algeciras.

Tenerife/Algeciras-Mar Caribe-Tenerife/Algeciras.

Otras navegaciones. Máxima estancia a bordo, dos meses por campaña.

7. *Limitaciones.*—La compañía, y por delegación del Capitán, admitirá las correspondientes solicitudes hasta los límites de dos familiares de tripulantes por cámara, que constituyen el uso y costumbres dentro de la misma, y sin que, en ningún caso, pueda sobrepasarse el marco de las normas de «SEVIMAR».

(En todo momento, se dará prioridad a los embarques de garantías, técnicos, expertos, etc., que, por necesidad de la empresa, tengan que efectuar el viaje.)

El Capitán, según las circunstancias y sin sobrepasar los límites antes aludidos, establecerá un turno de embarque en el que se dará preferencia, dentro de cada año, al tripulante que nunca haya sido acompañado en el mismo período.

8. *Convivencia a bordo.*—Los acompañantes ocuparán el camarote de su familiar, siempre que el mismo sea de tipo individual.

Si no se diera tal circunstancia y la habilitación del buque lo permitiera, el Capitán dispondrá el acondicionamiento de otro camarote que esté situado en la misma zona en que se encuentre el titular.

Si el camarote del titular careciera de baño anexo, previa autorización del Capitán y disponibilidades, podrá efectuarse el correspondiente cambio.

Los acompañantes harán sus comidas en el mismo comedor y turno que el de su familiar.

Ningún acompañante podrá ordenar petición alguna a los servicios del Departamento de Fonda.

Los Camareros quedarán exentos del cuidado de los camarotes ocupados por esposas y/o hijos de los tripulantes.

9. *Disciplina a bordo.*—Los acompañantes quedarán sujetos a las normas de disciplina y costumbres de a bordo.

10. *Seguridad a bordo.*—Durante el primer día de embarque, los familiares acompañantes recibirán, directamente del Capitán o por conducto del Primer Oficial de Cubierta, unas instrucciones escritas, indicando el puesto o sitio al que deben acudir en caso de cualquier emergencia, y pondrá a disposición de cada uno de los mismos un chaleco salvavidas.

El tripulante tendrá la obligación de instruir a sus familiares acompañantes sobre las órdenes que, en materia de emergencia, pueda dar el Capitán.

11. *Resolución de solicitudes de embarque.*—Será el Capitán quien autorice los embarques y, tan pronto como conceda los mismos, informará telegráficamente a la Dirección. Simultáneamente, enviará a la misma los originales de la documentación que se cita en los apartados 2, 3, 4 y 5.

La documentación que se cita en el párrafo tercero del apartado 2.1 será controlada por el Capitán, que observará también si los pasaportes se encuentran en regla. En caso de que tal tipo de documentos no estén en perfecto orden será causa para que el Capitán no permita el embarque y, ante casos de esta naturaleza, tanto el Capitán como la compañía, declinarán cualquier tipo de responsabilidad.

12. *Régimen económico.*—Los gastos de manutención a bordo, correspondientes a los familiares acompañantes, serán sufragados por la compañía.

13. *Gastos de viaje.*—La compañía abonará los gastos de viaje en los que incurran los familiares acompañantes cuando desembarquen por las siguientes causas:

Transbordo del tripulante, ordenado por la compañía, a excepción de lo recogido en el punto 3.17 del presente Convenio Colectivo.

Desembarque del tripulante, ordenado por un facultativo, debido a enfermedad o accidente, cuando se produzca en el extranjero.

ANEXO XII

Ropa de trabajo

Para su uso durante el servicio, la empresa se compromete a que, dentro de los seis primeros meses de cada año, todos los tripulantes fijos, cualquiera que sea su grado, dispongan de su equipo reglamentario de ropa de trabajo.

Las prendas que se entregarán serán las siguientes:

1. *Oficialidad.*—Se entregará a cada Oficial:

Dos camisas blancas, manga larga: Anualmente.

Una camisa blanca, manga corta: Anualmente.

Dos pantalones azul marino: Anualmente.

Un jersey azul marino: Anualmente.

Un chaquetón de mar: Cada tres años.

2. *Resto tripulación.*—Se entregará a cada uno:

Cuatro camisetas color blanco: Anualmente.

Dos pantalones color azul oscuro: Anualmente.

Un chaquetón de mar: Cada dos años al personal del Departamento de Cubierta y tres al restante.

Dos jerséis color azul marino: Anualmente.

3. *Complementos para personal Departamento Fonda.*—Además de lo indicado en el párrafo 2, se entregará a los interesados:

3.1 Camareros:

Cuatro camisas blancas de manga corta: Anualmente.

Dos pantalones negros: Anualmente.

3.1.1 Camareros tripulación:

Tres camisas blancas, manga corta: Anualmente.

Dos pantalones negros: Anualmente.

3.2 Personal de Cocina:

Cuatro camisas blancas, manga corta.
Dos gorros de cocina: Anualmente.

4. *Monos*.—Se adoptó el color naranja para esta clase de prendas, y su entrega será como sigue:

Dos a Oficiales y tripulantes del Departamento de Cubierta: Anualmente.
Tres a Oficiales y tripulantes del Departamento de Máquinas: Anualmente.
Uno al personal de Fonda: Anualmente.

Para el caso de trabajos sucios, en tanques, cárteres, sentinas, etc., se dispondrá a bordo de prendas de tal clase, para ser suministradas a los tripulantes que materialicen los mismos.

5. *Botas*.—Se suministrará, anualmente, a cada miembro de la tripulación:

Un par de botas de seguridad para el trabajo.
Un par de zapatos de seguridad para el personal de Fonda.

Previa entrega de un par de botas en malas condiciones, por parte de cualquier tripulante, se le proporcionará otro par, hasta un máximo de dos pares/año.

6. *Varios*.—En los buques se dispondrá de suficiente cantidad de guantes de trabajo de todo tipo, cascos protectores de cabeza y cascos amortiguadores de sonido.

7. *Reparto de prendas*.—Los repartos básicos se materializarán en los buques.

Los tripulantes desembarcados, carentes del equipo de ropa de trabajo reglamentario, o parte del mismo, en los que concurren algunas de las circunstancias aludidas anteriormente, solicitarán, con una antelación razonable, de la Inspección, las prendas a que haya lugar. Se fija el jueves de cada semana para retirar de la Inspección la ropa en cuestión.

A los tripulantes que utilicen tallas no usuales en Flota se les remitirán las ropas correspondientes a sus domicilios.

Si algún tripulante no hubiera recibido su equipo de ropas, o parte del mismo, antes del fin de cada año, pondrá ello en conocimiento del Departamento Personal Flota, y éste, previas las comprobaciones que juzgue necesario, dispondrá de las mejores medidas, para que en el plazo de dos meses se suministren al mismo las prendas correspondientes.

8. *Tallas de confección*.—Habida cuenta que los pedidos de las prendas son cursados por la compañía a distintos fabricantes, a tenor de los precios, calidades, etc., y que los mismos pueden emplear, y emplean, tallajes no estándares, se informará de las equivalencias correspondientes a los tripulantes, para que, con conocimiento de causa, puedan hacer sus requerimientos.

A estos efectos, se remitirá a los buques un impreso mediante el cual los tripulantes deberán indicar las tallas que utilizan para cada tipo de prenda, entendiéndose las tallas de la ropa suministrada por la compañía y no de la que se adquiere particularmente.

La compañía se compromete a efectuar el pedido de la ropa de acuerdo con las tallas comunicadas por el personal, y a mantener un archivo permanente de las mismas, por lo que, en el futuro, los tripulantes deberán comunicar las modificaciones que deseen.

En el caso de personas a las que por su alta o baja complexión no se les pueda servir alguna prenda, la compañía, previo acuerdo directo con los interesados o a través de los Capitanes, abonará a los mismos el importe correspondiente a las prendas en cuestión, previa entrega de las correspondientes facturas. Ello lleva consigo que los tripulantes se ocupen directamente de las correspondientes adquisiciones.

9. *Control de entregas*.—Para el control de las entregas se establece un impreso que será firmado por los interesados, a los que se les entregará una copia, y remitido a Departamento Personal Flota.

La entrega de las prendas, que se realizará de acuerdo a lo indicado en el apartado 7 de la presente norma, se efectuará a petición de los interesados y sin necesidad de comprobar si hubiera sido efectuado anteriormente.

En caso de que algún tripulante efectuase la solicitud de un número de prendas superior a las reconocidas en la presente norma, el importe de las recibidas en exceso le será descontado de su nómina, sin perjuicio de que la compañía adopte las medidas disciplinarias que estime procedentes.

10. *Personal con contrato temporal*.—Al personal con contrato temporal le será entregado, a criterio del Capitán y en función de las necesidades del servicio, las siguientes prendas: Monos, botas de seguridad, guantes de trabajo y cascos protectores.

ANEXO XIII

Normas de jubilación

Primera.—

a) Aquellos trabajadores fijos que vayan a cumplir los sesenta años o los que habiéndolos cumplido acrediten veinte años de servicios ininterrumpidos en la compañía, no considerándose interrupción, a estos efectos, los períodos de excedencia o permisos particulares, aun cuando no computaran como de servicio, podrán solicitar a la Dirección de la misma, tres meses antes del cumplimiento de dicha edad, o en un plazo de tres meses a partir de la firma del presente Convenio, los beneficios otorgados en estas normas, el pase a la situación de jubilación.

b) Los trabajadores fijos y en activo, que hayan cumplido cincuenta y cinco años y lleven prestando servicios ininterrumpidos veinticinco años en la empresa, no considerándose interrupción, a estos efectos, los períodos de excedencia o permisos particulares, aun cuando no computaran como de servicio, podrán solicitar en el plazo de tres meses a partir de la firma del presente Convenio, la jubilación en las condiciones establecidas en estas normas, solicitando de forma fehaciente ante el Instituto Social de la Marina, el pase a la situación de jubilación.

Los que cumplieran las condiciones indicadas en los párrafos anteriores, después de iniciar su vigencia el Convenio y durante el mismo, también podrán hacer uso de esta petición de jubilación, siempre que lo solicitaran en el plazo máximo de tres meses a contar de la fecha en que cumplieran la edad de cincuenta y cinco años.

c) Aquellos trabajadores en estas situaciones, que no hagan oportunamente esta petición, perderán los derechos a las prestaciones que, para ellos, se establecen en estas normas durante la vigencia del Convenio.

d) A los trabajadores que cumplan los requisitos establecidos en estas normas, les será aceptada automáticamente su petición de jubilación por la compañía, previos los trámites oportunos ante el Instituto Social de la Marina y una vez sea reconocida la situación por esta entidad.

Segunda.—Las prestaciones que establece la compañía con carácter complementario a las del Régimen Especial de la Seguridad Social para la Marina Mercante —para los que se retiren conforman estas normas— son las siguientes:

1. Derecho a percibir una cantidad complementaria a la pensión de jubilación, que otorgue el Instituto Social de la Marina, y que sumadas ambas (pensión y complemento), garanticen, al productor jubilado, una cantidad bruta anual, según se establece en estas normas. Esta cantidad bruta anual permanecerá invariable durante toda la situación de jubilación.

El mencionado complemento bruto se percibirá en doce mensualidades, haciéndose efectiva la primera cantidad complementaria desde el cobro de la primera mensualidad de la pensión de jubilación.

2. Entrega al jubilado de una cantidad de pago único en el momento de habérselo reconocido la jubilación por el Instituto Social de la Marina, según se indica en estas normas.

3. Los jubilados, si no percibieran inmediatamente después de su jubilación, sustituyendo a su retribución, la pensión de retiro, podrán solicitar anticipos a cuenta de la misma.

Tercera.—Los trabajadores que cumpliendo cincuenta y cinco años durante la vigencia del Convenio, acrediten quince años de servicios ininterrumpidos en la empresa, no considerándose interrupción, a estos efectos, los períodos de excedencia o permisos particulares, aun cuando no computaran como de servicio, podrán solicitar la jubilación de la compañía, siendo optativo de ésta aceptarla o no.

En todo caso, la aceptación estaría condicionada a que le fuera reconocido el derecho de jubilación, por el Instituto Social de la Marina.

De aceptarse por «W. W. Marpetrol, Sociedad Anónima», la jubilación, las prestaciones números 1 y 2 del apartado segundo de estas normas, serían concedidas en el mismo porcentaje que otorgase el Instituto Social de la Marina, de la base reguladora, al jubilado.

Cuarta.—La compañía admitirá solicitudes de jubilación anticipada, a aquellos tripulantes que, habiendo cumplido cincuenta y cinco años, su precario estado de salud así lo aconseje. Será preceptivo el informe del Servicio Médico de empresa, y a la vista del mismo, la compañía, resolverá lo que proceda.

Quinta.—El contenido de las presentes normas sólo se aplicará al personal que se jubile a partir del 1 de enero de 1994, fecha de entrada en vigor de las mismas.

Sexta.—Todas las situaciones de jubilación que se contemplan en estas normas serán documentadas de forma fehaciente y en los modelos que se establezcan a estos efectos.

Los impuestos que puedan originarse con y por ocasión de la concesión de complementos, revisiones y/o cantidades de pago único, serán abonados por las partes de acuerdo con la Ley.

ANEXO XV

Situaciones de invalidez

Tabla de jubilación

Grupos	Categorías	Cantidad bruta de pago único a la jubilación — Pesetas	Cantidad bruta anual garantizada en catorce mensualidades — Pesetas
1	Mozo	1.170.800	1.232.200
2	Camarero/Marinero	1.268.500	1.290.300
3	Engrasador/Ayudante Cocina	1.366.500	1.319.000
4	Maestranza	1.660.000	1.468.500
7	Tercer Oficial/Segundo Oficial	2.607.000	2.336.000
8	Primer Oficial	2.730.000	2.489.500
9	Jefe de Máquinas	3.245.000	3.610.300
10	Capitán	3.317.000	3.661.000

ANEXO XIV

Norma de orfandad

Se abonará la prestación de orfandad establecida en el punto 4.3 del Convenio Colectivo e acuerdo con las siguientes condiciones:

Beneficiarios:

- Hijos del personal fallecido estando en activo o jubilado.

Condiciones del beneficiario:

- Menores de dieciocho años o incapacitados. Solteros y sin estado religioso.

Cuantía de la prestación: 29.857 pesetas/mes.

Otras ayudas

Coste de la enseñanza y del comedor del centro escolar, en el momento del fallecimiento del padre o de la madre permanecerá invariable hasta el final del período que contempla estas normas.

2. Se concederá la prestación de orfandad o la prórroga de la misma, de acuerdo con las siguientes condiciones:

Beneficiarios: Hijos del personal fallecido estando en activo o jubilado.

Condiciones del beneficiario:

- Mayores de dieciocho y menores de veintitrés años.
- Cursar estudios indicados.
- No repetir curso.
- No cambiar estudios tres años consecutivos.
- Solteros y sin estado religioso.
- Sin medios de vida propios.

Cuantía de la prestación: 29.857 pesetas/mes.

Tipo de estudios:

- Graduado Escolar.
- BUP o COU.
- Formación Profesional.
- Enseñanza Universitaria.

Con independencia de lo citado anteriormente, a las personas que hubieran conseguido acceso a estudios universitarios a la edad de dieciocho años, se les mantendrá la prórroga hasta la finalización de éstos siempre y cuando se mantengan las siguientes condiciones:

- No repetir curso.
- No cambiar de estudios.
- Ser soltero y sin estado religioso.
- No disponer de medios de vida propios.

Se concederá la ayuda para enseñanza y gastos de comedor, con la regulación establecida en el punto 4.3 del Convenio Colectivo, a los hijos de personal jubilado con ingresos inferiores a 1.162.000 pesetas/anuales entre la pensión de la Seguridad Social y el complemento de empresa.

Todas las condiciones, situaciones, estudios, etcétera, que se mencionan en esta norma deberán ser documentadas fehacientemente.

1. *Objeto de la norma.*—Se pacta expresamente esta norma en atención a las prestaciones que venían disfrutando en Convenios anteriores los tripulantes de «W. W. Marpetrol, Sociedad Anónima», con antigüedad en la empresa anterior al día 1 de diciembre de 1990.

Esta norma afectará a todos los trabajadores de «W. W. Marpetrol, Sociedad Anónima», sujetos a este Convenio que el 1 de enero de 1994 acrediten una antigüedad mínima en la empresa de tres años; para el cálculo de dicha antigüedad no se computarán los períodos de permiso particular, excedencia y todos aquellos otros que no se consideran situaciones asimiladas a embarque a efectos de vacaciones. Asimismo, deberán tener declarada el 1 de enero de 1994 la situación de invalidez provisional o haber presentado expediente de invalidez provisional en sus diferentes grados de calificación.

También tendrán derecho a las prestaciones de esta norma los que, cumpliendo el requisito de antigüedad indicado en el párrafo primero, adquieran la calificación de invalidez durante la vigencia del presente Convenio.

2. *Regulaciones de las prestaciones.*—Las prestaciones que establece la compañía para el personal que se menciona en el punto anterior, con carácter complementario a las del régimen de la Seguridad Social, son las siguientes:

2.1 Personal en situación de invalidez provisional (hasta seis años, en los que están incluidos los dieciocho meses de ILT).—Aquellos tripulantes que tengan declarada la invalidez provisional el 1 de enero de 1994 o los que la adquieran durante la vigencia del presente Convenio percibirán un complemento igual al 30 por 100 de la base reguladora que tenga el tripulante en esa fecha, abonado en doce mensualidades.

2.2 Incapacidad permanente parcial para el trabajo habitual.—El personal calificado en este grado de incapacidad con carácter definitivo no tendrá derecho a la percepción de complemento alguno con cargo a la compañía, dado que continúa en activo en su trabajo y puesto habitual.

2.3 Invalidez permanente total para su profesión habitual. Invalidez permanente absoluta para todo trabajo. Gran invalidez.—Con la fecha de la calificación definitiva, según resolución dictada por el organismo competente de la Seguridad Social, se extinguirá de pleno derecho el contrato de trabajo que une el trabajador con la compañía, de acuerdo con la legislación laboral vigente.

Declarada en firme la situación de invalidez permanente del trabajador, éste tendrá derecho a percibir:

Una cantidad de pago único igual a la establecida para los casos de jubilación en el anexo XIII.

Una cantidad complementaria a la pensión de invalidez que otorgue el Instituto Social de la Marina y que, sumadas ambas (pensión y complemento), garanticen al productor inválido una cantidad bruta igual a las recogidas para los casos de jubilación en la norma segunda, 1, del anexo XIII. Esta cantidad bruta anual permanecerá invariable durante toda la situación de invalidez.

La mencionada cantidad complementaria se percibirá en doce mensualidades, haciéndose efectiva la primera cantidad desde el cobro de la primera mensualidad de la pensión de invalidez.

3. *Otras consideraciones.*—Todas las situaciones de invalidez que se contemplan en estas normas serán documentadas en forma fehaciente y en los modelos de contratos que a tal fin se establezcan.

Los impuestos que puedan originarse con y por ocasión de complementos o cantidades de pago único serán abonados por las partes de acuerdo con la Ley.

Los incrementos y condiciones pactados en este Convenio no se aplicarán al personal que ya se encuentre en esta situación de invalidez total o absoluta antes del 1 de enero de 1994. A este personal se le aplicará la norma del Convenio anterior, que establece que el complemento será igual a la diferencia entre el 100 por 100 del salario base, antigüedad y complementos salariales de vencimiento superior al mes en el momento de la calificación definitiva, quedando esta cantidad fija y la prestación que corresponda otorgar al ISM que se computará a todos los efectos con las variaciones que corresponda según la legislación que exista en cada momento.

ANEXO XVI

Normas que regulan el descanso compensatorio

De acuerdo con el Real Decreto 2001/1983, de 28 de julio, se establecen las siguientes normas:

Primera.—El descanso compensatorio se disfrutará en los periodos de vacaciones correspondientes a cada campaña de embarque.

Segunda.—En el supuesto de que cualquier tripulante opte sustituir el descanso compensatorio por percibir la compensación económica, deberá ponerlo en conocimiento de la compañía durante el transcurso de los primeros quince días de sus vacaciones, abonándose su importe en la nómina del mes siguiente a su petición. En caso contrario, de no solicitarlo, se entenderá que opta por su disfrute.

Tercera.—La compañía se compromete a enviar una relación nominal al Comité de trabajadores, durante el mes de enero, de los tripulantes que hayan optado por el cobro del descanso compensatorio.

Cuarta.—La diferencia económica entre el disfrute

$$\frac{\text{(Salario anual fijo)}}{365}$$

y el cobro del descanso compensatorio

$$\frac{\text{(Salario mensual fijo)}}{30}$$

revertirá en los trabajadores.

Quinta.—Se establece expresamente en este Convenio Colectivo como un pacto más del mismo, pero unido necesariamente a su totalidad, que la compensación económica consistirá en un treintavo del salario base y antigüedad por día de descanso no disfrutado.

ANEXO XVII

Instrucciones sobre concesión de préstamos reglamentarios

Se entiende por préstamo reglamentario la cantidad que la empresa concede a los tripulantes, distinta a los anticipos, a los préstamos extraordinarios y a los préstamos con aval de la compañía. Estos préstamos son para atender necesidades.

1. Condiciones para su concesión.

1.1 Saldo deudor.—Es condición indispensable que el tripulante no tenga saldo deudor con la compañía, procedente de un préstamo reglamentario anterior no amortizado.

1.2 Amortización.—El plazo máximo de amortización será de un año.

Las cantidades se amortizarán mensualmente, dividiendo el importe del préstamo por el número de meses a amortizar, sin que se cobren intereses.

1.3 Fondo.—Se establece un fondo de 9.000.000 de pesetas para atender estos préstamos.

2. Cuantía.—La cuantía máxima será de 300.000 pesetas para todas las categorías.

3. Forma de solicitud.

3.1 El préstamo debe solicitarse, si se está embarcado, por escrito, a través del Capitán del buque en donde se encuentre enrolado, indicando la cantidad y el motivo.

3.2 Si el solicitante estuviera desembarcado, solicitará por escrito, dirigido al Departamento de Personal Flota, bien directamente o a través de la Inspección de Flota, dicho préstamo, indicando la cantidad y el motivo.

4. Concesión.

4.1 La solicitud será contestada por escrito en un plazo máximo de una semana a partir de su recepción.

4.2 El abono correspondiente se realizará mediante su inclusión en la nómina o transferencia desde esta central.

ANEXO XVIII

Seguro complementario de accidentes para el personal embarcado y personal desembarcado

1. Personal embarcado.

1.1 Como complemento a las garantías establecidas en el Régimen General de la Seguridad Social, la compañía establece un seguro de accidentes para el personal de Convenio de alta en nómina, que está regulado

por la oportuna póliza suscrita por «W. W. Marpetrol, Sociedad Anónima», y la compañía aseguradora.

1.2 Las coberturas son las siguientes:

1.2.1 Los accidentes de trabajo que puedan tener los asegurados con ocasión o consecuencia del trabajo que ejecuten por cuenta de «W. W. Marpetrol, Sociedad Anónima», incluyéndose los ocurridos «in itinere».

1.2.2 Los accidentes no laborales que puedan tener los asegurados con ocasión o consecuencia de las actividades que realicen en su vida privada.

1.3 Los capitales base contratados para ambas coberturas son los siguientes:

Muerte: 5.200.000 pesetas.

Invalidez permanente: 10.400.000 pesetas.

1.4 Garantías, baremos y porcentajes indemnizables:

1.4.1 Muerte: 100 por 100 de capital base de muerte.

1.4.2 Gran invalidez: 100 por 100 de capital base de invalidez permanente.

1.4.3 Invalidez permanente absoluta: 100 por 100 de capital base de invalidez permanente.

1.4.4 Invalidez permanente total de profesión habitual: 100 por 100 de capital base de invalidez permanente.

1.4.5 Invalideces parciales: Tanto por ciento según baremo de la póliza de la compañía aseguradora sobre capital base de invalidez permanente.

2. Personal desembarcado.

2.1 Como complemento a las garantías establecidas en el Régimen General de la Seguridad Social, la compañía establece un seguro de accidentes para el personal de Convenio de alta en nómina que está regulado por la oportuna póliza suscrita por «W. W. Marpetrol, Sociedad Anónima», y la compañía aseguradora.

En la referida póliza está incluida la tripulación de relevo.

2.2 Las coberturas son las siguientes:

2.2.1 Tripulación de relevo: Cobertura 1.2.2.

2.3 Los capitales base contratados son los siguientes:

Muerte: 5.200.000 pesetas.

Invalidez permanente: 10.400.000 pesetas.

2.4 Garantías, baremos y porcentajes indemnizables: Lo indicado en 1.4.

3. Aclaraciones a ambas pólizas.

3.1 En cuanto a la determinación de los grados de invalidez, se estará a la resolución definitiva de la Comisión de Evaluación de Incapacidades o cualquier otro órgano competente de la Seguridad Social.

3.2 Expresamente se hace constar que el capital, en caso de muerte, será el vigente en póliza al ocurrir el accidente.

Para el caso de invalidez, el capital será el vigente en la fecha de efectos reconocida en el dictamen de la Comisión de Evaluación de Incapacidades o cualquier otro órgano competente de la Seguridad Social.

ANEXO AL CONVENIO COLECTIVO PARA EL PERSONAL DE FLOTA 1994-1997

DISCIPLINA LABORAL, NORMAS COMPLEMENTARIAS DE SEGURIDAD E HIGIENE, DESCRIPCIÓN DE FUNCIONES

Infracciones y sanciones

1. Clasificación de las faltas.—Las faltas se clasificarán en leves, graves y muy graves, de acuerdo con los siguientes criterios:

Gravedad de la infracción. Grado de voluntariedad: Imprudencia, intención, malicia y circunstancias.

Reincidencia y reiteración.

Perjuicio causado a personas o bienes.

2. Faltas leves.—Son faltas leves:

a) Las de puntualidad inferior a quince minutos, siempre que el retraso no se derive, por la función especial del tripulante, perjuicio objetivamente apreciable para el servicio que haya de prestar, en cuyo caso se considerará falta grave.

b) Abandonar el trabajo sin que medie autorización o motivo justificado.

c) Incurrir en pequeños descuidos que afecten de forma objetivamente apreciable a la conservación de los materiales, útiles o efectos que el trabajador tenga a su cargo, incluidos camarotes y servicios comunes.

d) La omisión en la cumplimentación de documentos, correspondencia, etc., si ello no comporta perjuicios de consideración a personas o al buque, como demoras, gastos, etc., en cuyo caso tendrán la consideración de falta grave.

e) No comunicar a la empresa con la puntualidad debida los cambios experimentados en la familia que puedan afectar a la Seguridad Social, así como los cambios de residencia o domicilio habitual.

f) Las discusiones a bordo con los compañeros de trabajo que alterasen la normal convivencia en el buque.

g) Todas aquellas que vulneren levemente las reglas normales de convivencia y trabajo.

h) La reincidencia manifiesta en el desconocimiento de sus funciones específicas.

i) La no asistencia a las reuniones del Comité de Empresa cuando el personal esté desembarcado en Comisión de Servicio para estos fines.

3. *Faltas graves.*—Se consideran faltas graves:

a) Más de tres faltas de puntualidad en la presentación en el puesto de trabajo, no justificadas y cometidas en un período no superior a treinta días. Cuando tuviera que relevar a un compañero bastará una falta no justificada. No obstante, previo acuerdo mutuo y con consentimiento del Jefe correspondiente, podrá alterarse el horario de los relevos.

b) Negligencia o descuido en el trabajo que afecte sensiblemente a la buena marcha del mismo.

c) La imprudencia en actos de servicio, si implicase riesgo de accidente para él o para sus compañeros o peligro de avería para las instalaciones del buque.

d) La desobediencia a las órdenes recibidas de los superiores en materia relacionada con el servicio, sin perjuicio de que las mismas, una vez cumplimentadas, pudieran ser objeto de inmediata reclamación. Si la urgencia del trabajo lo permitiera, podrá el tripulante manifestar su disconformidad con la ejecución del mismo, al Jefe del Departamento o, en su ausencia, al inmediato responsable.

Si alguna orden dada por un superior implicara la realización, por parte del subordinado, de un trabajo no recogido en su descripción de funciones, éste podrá exigir que dicha orden le sea comunicada por escrito, sin perjuicio de que esto, por razones de urgencia, pueda realizarse con posterioridad al cumplimiento de la orden.

e) La embriaguez o toxicomanía habitual fuera de servicio que altere la normal convivencia y seguridad de a bordo.

f) El no declarar en debida forma el manifiesto personal y la pacotilla.

g) La desconsideración a las autoridades y personas que se encuentren a bordo.

h) La reincidencia en la comisión de tres faltas leves en el período de treinta días.

i) No embarcar el tripulante en la fecha que le haya sido señalada por la empresa, sino media justificación suficiente.

j) Originar frecuentes riñas y pendencias a bordo con los compañeros de trabajo.

k) La transgresión grave de las normas de seguridad e higiene establecidas.

l) La falta de aseo y decoro durante la permanencia en los locales de servicios comunes.

m) La negligencia que ocasione mal estado de los elementos de seguridad.

n) La no asistencia reiterada a las reuniones del Comité de Empresa cuando el personal esté desembarcado en Comisión de Servicio para estos fines.

4. *Faltas muy graves.*—Se consideran faltas muy graves:

a) Hacer negociaciones de comercio o industria relacionadas con el tráfico marítimo por cuenta propia o de otra persona sin la expresa autorización de la Dirección.

b) Hacer desaparecer, inutilizar, destrozar o causar desperfectos intencionadamente en materiales, útiles, herramientas, maquinaria, aparatos, instalaciones, mercancías que se transporte, enseres y documentos.

c) La embriaguez o toxicomanía en acto de servicio.

d) Retener o violar el secreto de la correspondencia oficial, particular o documentos reservados de la empresa, así como revelar a elementos extraños al Armador datos de reserva obligada.

e) Ocultación maliciosa de errores propios que causen perjuicio al Armador, compañeros o buque y la ocultación al Jefe respectivo de los retrasos producidos en el trabajo causante de graves daños.

f) La simulación de accidente o enfermedad.

g) Solicitar permisos, licencias o excedencias alegando causas no existentes o excederse del tiempo concedido para los mismos sin causa justificada.

h) La ausencia de a bordo no estando franco de servicio, sin permiso del Jefe respectivo.

i) No cumplir la orden de embarque sin causa grave que lo justifique.

j) Quedarse en tierra por su culpa al salir el buque a la mar.

k) Causar accidentes graves por negligencia o imprudencia inexcusable.

l) La reiteración de faltas graves, siempre que se cometan dentro del período de embarque.

m) Los malos tratos de palabra u obra y la falta grave de respeto y consideración a los Jefes y Oficiales, así como a los compañeros y subordinados.

n) La reincidencia en faltas de subordinación, disciplina o incumplimiento del servicio.

o) El abuso de autoridad por parte de los Jefes o superiores respecto a los tripulantes que les estén subordinados.

p) El abandono del servicio de guardia, sin causa que lo justifique.

q) La estafa, robo o hurto cometidos dentro del buque o la comisión de cualesquiera otros delitos.

r) El contrabando o tenencia de mercancías, divisas o productos prohibidos por la Ley.

s) Observar conducta deshonesta a bordo.

t) La inobservancia de la norma de seguridad e higiene en el buque que afecte directamente a la integridad física de las personas, seguridad y deterioro de las instalaciones o dependencias del mismo.

u) La ocultación maliciosa del mal estado de los elementos de seguridad.

v) El incumplimiento de las funciones específicas de los puestos de trabajo.

5. *Sanciones por faltas leves.* —Serán las siguientes:

Amonestación verbal.

Amonestación por escrito.

Suspensión de empleo y sueldo de hasta dos días.

6. *Sanciones por faltas graves.*—Podrá imponerse alguna de las siguientes:

a) Inhabilitación por un período no superior a tres años para ascensos de categoría.

b) Suspensión de empleo y sueldo de hasta cinco días.

7. *Sanciones por faltas muy graves.*—Podrán imponerse algunas de las siguientes:

a) Suspensión de empleo y sueldo de hasta tres meses.

b) Postergación de hasta cinco años para el ascenso de categoría.

c) Despido.

8. *Procedimiento sancionador.*

8.1 *Faltas leves.* Las faltas leves que sean merecedoras de sanción serán impuestas por el Capitán, habiéndose de comunicar en todo caso por escrito a la empresa y al Delegado de buque, o representantes del personal, junto con una explicación de los hechos que han motivado la sanción.

En caso de no existir a bordo Delegado de buque, la comunicación se realizará directamente al Comité de Empresa.

En cualquier caso se advertirá al personal del derecho que le asiste en caso de disconformidad, de recurrir contra la sanción ante el Delegado de buque o cualquier representante del personal, quien de estimarlo oportuno pasará el informe al Comité, que tratará del asunto en la primera reunión ordinaria que se celebre.

8.2 En los supuestos de comisión de falta grave o muy grave, el Capitán o la representación de la empresa iniciará la correspondiente información, y necesariamente se seguirán los trámites siguientes:

Se informará al tripulante de la falta imputada dentro de los tres días siguientes al conocimiento de la misma por parte del Capitán, salvo casos justificados en que se ampliará este plazo. Posteriormente, el tripulante dispondrá de un plazo de tres días para presentar el correspondiente pliego de descargos, salvo casos justificados, en que se ampliará este plazo. Si el tripulante manifestara su incapacidad para confeccionarlo, el Capitán y el Delegado del buque, o miembro del Comité, de mutuo acuerdo, nombrarán al tripulante que consideren más idóneo para ayudar al presunto

infractor en esta tarea. El Capitán enviará a través del procedimiento que pueda resultar más rápido (télax, correo, etc.), el pliego de cargos y el pliego de descargos del tripulante, así como cualquier otra documentación relacionada con el caso de la Jefatura de Personal Flota.

Con posterioridad, y en el plazo de siete días contados desde la recepción de esta documentación, la Jefatura de Personal Flota enviará junto con su opinión sobre el asunto, toda la documentación referida al Comité de Empresa, y éste dispondrá, asimismo, de un plazo de diez días a fin de emitir el informe que corresponda, que enviará a la Jefatura de Personal Flota.

Conocidos todos los informes, la Jefatura del Departamento de Flota, resolverá lo que considere oportuno en el plazo de siete días, decisión que comunicará al interesado, Comité de Empresa y Capitán.

En cualquier caso, los plazos mencionados se contarán por días hábiles y comenzarán a contar desde el momento en que cada una de las personas o instituciones mencionadas reciban las correspondientes documentaciones.

8.3 Si en alguna fase del procedimiento mencionado no estuviese el tripulante a bordo, iniciará o continuará las actuaciones la Jefatura de Personal Flota.

8.4 Las presuntas faltas cometidas por todo el personal, sin exclusión de ninguna de las categorías de a bordo, serán tramitadas por conducto reglamentario.

9. *Prescripción de faltas.*—Las faltas leves prescribirán a los diez días a contar desde la fecha en que la empresa haya tenido conocimiento de su comisión; las graves a los veinte días y las muy graves a los sesenta días, y en todo caso, a los seis meses de haberse cometido.

Desde el momento en que se produzca la comunicación al interesado por presuntas faltas, que pudieran calificarse como graves o muy graves, hasta su resolución, quedarán interrumpidos los plazos de prescripción anteriormente referidos.

10. *Recurso contra sanciones impuestas.*—La valoración de las faltas y las correspondientes sanciones impuestas, en su caso, serán siempre revisables ante la jurisdicción competente, dentro de los términos y plazos legales establecidos al efecto.

11. *Disposición final.*—De acuerdo con lo previsto en la disposición transitoria segunda del Estatuto de los Trabajadores, Ley 8/1980, de 10 de marzo, estas normas sustituyen a las establecidas en las Ordenanzas de Trabajo de la Marina Mercante sobre faltas y sanciones, quedando, asimismo, sin vigor cualquier norma pactada con anterioridad sobre esta materia.

Normas de seguridad e higiene en el trabajo

En cada uno de los buques de la compañía «W. W. Marpetrol, Sociedad Anónima», existirá un Comité de Seguridad e Higiene, de acuerdo con las normas pactadas, en cuanto a constitución, composición y funciones de los miembros.

La compañía contestará por escrito, en un plazo máximo de diez días, desde la fecha de recepción de las actas, las peticiones que le hagan el Comité de Seguridad e Higiene y/o Comité de Empresa. En el caso de que el problema planteado se deba a la existencia de peligro para la integridad física de uno o la totalidad de los tripulantes, se contestará por el procedimiento de mayor urgencia, en el plazo máximo de veinticuatro horas de recepción de la noticia, suspendiéndose la actividad en la zona o departamento hasta la solución del problema.

La compañía exhibirá al Comité de Empresa y a petición de éste, copia de los certificados de la Dirección General de Navegación.

Para todas las consideraciones y puntos que en materia de seguridad no recojan estas normas, se estará a lo establecido en las normas internacionales de la «International Maritime Organisation» (IMO) y SEVIMAR.

NORMAS DE SEGURIDAD

1. Reglamentos Generales de Seguridad.
2. Extintores de incendios.
3. Seguridad de la vida.
4. Manipulación de la carga.
5. Compartimentos de cubierta.
6. Compartimentos de máquinas.
7. Gambuza.
8. Habilitación.
9. Maniobras.

1. Reglamentos generales de seguridad.

1.1 Seguridad.—Siempre se dará la máxima importancia a la seguridad del personal y tendrá preferencia sobre todas las demás consideraciones.

La seguridad de los petroleros depende de la observancia por todo el personal de la medidas de seguridad y equipamiento adecuado.

La responsabilidad de hacerlas cumplir recae en el Capitán, Jefe de Máquinas y Oficiales del buque, correspondiendo a toda la tripulación que se cumplan dichas medidas.

1.2 Fumadores.—Está terminantemente prohibido fumar o llevar cigarrillos o pipas encendidas en las cubiertas o en el muelle adyacente al buque.

En ningún caso se permitirá fumar en el exterior mientras el buque esté atracado en muelle de carga-descarga, amarrado a boyas de carga-descarga, durante las operaciones de carga o descarga del cargamento, lastre, trasiego, limpieza o desgaseificación de tanques.

En circunstancias objetivas el Capitán podrá prohibir fumar en alojamientos o lugares similares.

Nunca se arrojarán colillas o cerillas por los portillos.

Está prohibido el uso de encendedores a bordo; solamente se usarán cerillas de seguridad.

Está prohibido fumar en la cama.

Esta prohibido fumar a bordo en aquellos puertos en donde las regulaciones locales lo prohíban.

1.3 Trapos grasientos y residuos.—Se eliminarán inmediatamente todos los trapos y estopas grasientas para evitar la posibilidad de una combustión espontánea.

Cuando esto no sea posible, se meterán de momento en recipientes metálicos y se colocarán éstos en lugar seguro, lejos de zonas de calor hasta que puedan ser sacados del buque.

No se dejarán acumular en ningún sitio, residuos peligrosos de ignición. Se prestará especial atención y limpieza en las zonas de difícil acceso.

1.4 Vestimenta.—Los tripulantes llevarán la vestimenta adecuada al trabajo que desempeñen. Se considera inadecuado en trabajos de cubierta y máquinas el uso de zapatillas, sandalias, chanclos o similares.

El personal del Departamento de Máquinas en las proximidades de las calderas, tuberías de vapor o agua caliente, llevarán camisas de manga larga y pantalón largo de buzo, o buzo, para reducir el peligro de quemaduras.

El personal que trabaje en cubierta bajo sol fuerte, llevará vestimenta adecuada para protegerse contra quemaduras e insolación.

La vestimenta que esté saturada de petróleo o productos químicos deberá cambiarse inmediatamente para evitar irritaciones de la piel.

El personal que trabaje en las proximidades de máquinas, no deberá llevar trajes sueltos, desabrochados, corbatas, cadenas, etc. Se deberá llevar calzado de seguridad.

1.5 Embarque y desembarque de personas.—Se prohibirá la entrada a bordo a todas las personas que no posean el correspondiente permiso del Capitán.

Todas las personas que embarquen o desembarquen lo harán a través de los medios dispuestos a tal efecto. Será obligatorio el uso de una red en las planchas de acceso al muelle.

1.6 Piezas sueltas.—Los pasadizos, cubiertas y compartimentos se mantendrán libres de piezas, artefactos o equipos sueltos.

Durante las navegaciones se trincarán las piezas y elementos que puedan causar daño al personal o buque y evitar que con los movimientos del buque estén a la deriva.

1.7 Limpieza con gasolina, etc.—Está prohibido el uso de gasolina, nafta, tetracloruro de carbono y otros líquidos volátiles para la limpieza de trajes, ropa, etc., tanto a mano como a máquina.

1.8 Equipo de seguridad.—El equipo de seguridad se mantendrá siempre en buenas condiciones de trabajo.

Todos los tripulantes estarán provistos de él y llevarán el equipo adecuado, como gafas protectoras, casco, etc., siempre que por la naturaleza del trabajo puedan evitarse accidentes con su utilización.

Las protecciones de la maquinaria y los demás dispositivos de seguridad, deben mantenerse en buenas condiciones de trabajo.

1.9 Dispositivos protectores.—Los lugares expuestos y peligrosos, tales como engranajes de maquinarias, volantes, etc., tendrán dispositivos protectores.

Las escotillas, registros «butterworth», emparrillados, etc., serán debidamente protegidos para evitar accidentes, inclusive durante la reparación.

1.10 Linternas.—Solamente se usarán a bordo linternas de tipo aprobado por los organismos competentes.

1.11 Bañarse desde el buque.—Está prohibido bañarse desde el buque, tanto si está fondeado como atracado.

1.12 Aparatos eléctricos.—La reparación de aparatos o circuitos eléctricos, la efectuará solamente el personal del Departamento de Máquinas y el Radiotelegrafista. Los globos, defensas y otros instrumentos de protección de aparatos eléctricos, no serán desmontados o alterados por personal que no esté autorizado.

1.13 Subida a Palos-Machos, etc.—Solamente lo hará el personal que esté perfectamente calificado y se hará bajo la supervisión de un Oficial responsable y siguiendo todas las medidas de seguridad y protección personal.

1.14 Condiciones peligrosas.—Todos los tripulantes tienen la obligación de informar a sus respectivos Jefes de Departamento, de cualquier condición peligrosa que pueda causar daños al personal, buque o carga.

1.15 Temperaturas de trabajo.—Cuando la temperatura ambiente alcance los 40 °C, se evitarán los trabajos de tipo rutinario.

1.16 Trabajos con alto nivel de ruidos.—Todos los tripulantes deberán usar material protector homologado.

2. Extintores de incendios.

2.1 Condiciones.—El equipo contraincendios será mantenido de forma que cumpla con los requisitos SEVIMAR.

Los tipos, lugares de colocación y cantidades especificadas por dichos organismos, serán consideradas como mínimas y se observarán los requisitos de la compañía cuando éstos sean superiores a los requeridos por las autoridades gubernamentales.

2.2 Responsabilidad.—El Jefe del Departamento de Cubierta será responsable del mantenimiento y cuidado de todo el equipo de contraincendios portátil de cubierta y fonda, y relleno de dicho equipo en el Departamento de Máquinas.

El Jefe del Departamento de Máquinas será responsable de la inspección del material portátil de su Departamento y del mantenimiento, cuidado y control de todos los aparatos de contraincendios fijos, bombas de contraincendios, bocas de riego y cajas de arena de la sala de calderas. Esto incluye tuberías, válvulas, botellas, controles, alarmas, etc.

El pintado de aquellas partes fijas de los sistemas contraincendios fijos y que se hallen fuera del Departamento de Máquinas, será hecho por el Departamento de Cubierta. El pintado del equipo portátil de contraincendios del Departamento de Máquinas será hecho por personal de Máquinas.

Se tendrá especial cuidado en no pintar las partes articuladas al objeto de no bloquear su funcionamiento.

2.3 Prácticas contraincendios.—Todos los Oficiales están obligados a conocer los métodos y prácticas contraincendios en petroleros, y de adquirir formación con respecto a nuevas técnicas y procedimientos. La empresa facilitará esta formación e información complementaria.

Se instruirá a la tripulación en el manejo de los diferentes tipos de extintores y equipos de contraincendios.

2.4 Estado de conservación, inspecciones y pruebas.—Todo el equipo de contraincendios se mantendrá en buenas condiciones de trabajo y listo para su uso inmediato.

Inmediatamente antes o en el momento de la llegada a un terminal para manipular carga, deben extenderse y conectarse al colector las mangueras de contraincendios, una a proa y otra a popa de las conexiones de carga. Si es posible, debe haber una bomba contraincendios funcionando para mantener la presión en el colector, pero si esto no es posible, la bomba debe estar preparada para funcionar inmediatamente. Debe haber por los menos dos extintores de polvo seco convenientemente colocados cerca de las conexiones de carga.

Además de las inspecciones y pruebas exigidas por SEVIMAR o las normas de la compañía, se harán inspecciones y pruebas regularmente para asegurarse que se mantienen en buen estado.

2.5 Protección adicional contraincendios.—Los extintores portátiles se tendrán listos y a mano para su uso inmediato, cuando se efectúen operaciones que puedan presentar peligros mayores de lo normal.

Los extintores de incendios serán del tipo apropiado para extinguir la clase de incendios que puedan ocurrir en ese lugar y por tal operación.

2.6 Ejercicios de contraincendios y simulación.—Los ejercicios de contraincendios se efectuarán semanalmente, si el estado meteorológico lo permite. Semanalmente se instruirá y se darán charlas sobre el manejo y uso de todos los diferentes equipos y sistemas contraincendios, haciendo participantes directos en estos coloquios a los miembros de la tripulación.

3. Seguridad de la vida.

3.1 Aparatos de respiración.—Los tripulantes se entrenarán en el uso de estos aparatos y se harán demostraciones a intervalos frecuentes.

Cada aparato será probado al menos mensualmente.

Los aparatos de respiración autónoma se usarán siempre para entrar en tanque u otros compartimentos que se suponga no están desgasificados o tengan poco oxígeno.

Quando la distancia entre el punto de trabajo en el interior de un tanque u otro compartimento hasta el punto de suministro de aire fresco no exceda de 36 metros se podrá usar en sustitución de los aparatos de respiración autónoma, una vez en el puesto de trabajo, equipos de respiración a distancia que, provistos de una manguera resistente al agua y fuego, de suficiente resistencia mecánica y no se aplasten al aspirar.

El suministro de aire podrá hacerse con un fuelle, medios mecánicos, bomba de aire o conectando al colector de aire con un reductor-regulador.

En caso de emergencia, las botellas de aire comprimido se podrán llenar con los medios de a bordo, debiendo al llegar a tierra, enviarlas para su revisión y llenado.

Siempre deberá establecerse una comunicación permanente por VHF o UHF entre el punto de trabajo en el interior del tanque y el personal de rescate, notificándose cualquier anomalía o alteración en el régimen de trabajo y seguridad.

3.2 Resucitadores.—Los buques deberán estar equipados con un aparato resucitador de oxígeno para tratamientos de emergencia, por ahogos, «shock» eléctricos, envenenamientos por gases, ataques de corazón, etc. Se pueden usar para respiración artificial en casos de fallo completo de la misma.

El equipo se usará y conservará de acuerdo con las instrucciones del fabricante. Se usará con conocimiento del Capitán u Oficial encargado.

Todos los Oficiales conocerán el uso y trabajo del resucitador y harán ejercicios y demostraciones instruyendo a toda la tripulación.

El equipo se probará una vez al mes para mantenerlo en buen estado. Habrá siempre dos botellas de reserva.

3.3 Detector de gases.—Los detectores de gases se usarán para comprobar si los tanques o compartimentos se hallan libres de gases. Antes de entrar en un tanque se comprobará su atmósfera en varios puntos y a diferentes alturas.

No se permitirán trabajos en caliente o que produzcan chispas a no ser que se haya comprobado la desgasificación con el detector de gases.

Los tanques encontrados libres en el momento de la prueba, pueden no permanecer así debido a la liberación de los gases contenidos en residuos o cascarilla. Para mantenerlos en buenas condiciones es necesaria una ventilación continua y detección periódica de gases.

El Primer Oficial de Cubierta mantendrá bajo su custodia el aparato y es el responsable de las operaciones, hará personalmente las pruebas necesarias antes de enviar hombres a los tanques, cofferdam, etc. En ausencia del Primer Oficial es responsable el Oficial de Guardia.

Todos los Oficiales estarán familiarizados con el uso y manejo del detector de gases.

La ausencia de gases no indica la falta de oxígeno.

3.4 Botes salvavidas y equipo.—Los botes salvavidas y equipo se mantendrán de acuerdo con los reglamentos de SEVIMAR.

Los botes y equipo serán probados e inspeccionados tanto como sea necesario para asegurarse su puesta a punto.

Se realizarán ejercicios semanalmente, si las condiciones meteorológicas lo permiten, zallándolos.

En puerto, se deberán probar los botes echándolos a la mar; se aprovecharán las estancias fondeadas.

La tripulación tanto de cubierta, como de máquinas y fonda será ejercitada e instruida en el uso y manejo de los botes y pescantes.

Se probarán semanalmente los motores de los botes, siendo responsable de su buen funcionamiento el Departamento de Máquinas.

Los pescantes, alambres, roldanas, etc., deberán estar en perfecto estado, engrasados, aligerados, desprovistos de fundas, siendo responsable de su funcionamiento el Departamento de Cubierta.

3.5 Chalecos salvavidas.—Los chalecos salvavidas se usarán por todo el personal en los ejercicios de contraincendios y botes.

Serán usados cuando la naturaleza del trabajo así lo exija. Se usarán siempre que una persona suba a un bote salvavidas.

4. Manipulación de la carga.

4.1 Cumplimiento de Leyes y Reglamentos.—Se observarán estrictamente todas las Leyes y reglas sobre medidas de seguridad respecto a la carga y manipulación de la misma.

Antes de empezar toda manipulación de carga o lastre, el Oficial responsable debe asegurarse de que se toman las siguientes medidas:

Se ha avisado a todo el personal interesado, tanto de a bordo como de tierra, que se va a empezar la manipulación de la carga o lastre.

Se han colocado los letreros de aviso necesarios 5-1.

No hay personas a bordo no autorizadas 1-5.

No hay al costado embarcaciones no autorizadas 4-6.

No se está llevando a cabo trabajo alguno no autorizado 4-11.

Los utensilios contraincendios están en buen estado y disponibles para su empleo inmediato 2-4.

Se han situado los cables de remolque de emergencia 5-11.

Los equipos portátiles de radioteléfono del buque son de tipo apropiado y aprobados por los organismos competentes.

Se dispone de alumbrado seguro y adecuado 5-9.

No se están empleando luces sin protección 5-9.

No se fuma a bordo, excepto en los lugares autorizados 1-2.

Se observan las precauciones de seguridad en las cocinas.

Están cerradas las puertas y portillos y la ventilación es la correcta 4-4.

Están cerrados todo los tanques, aberturas de limpieza, escotillas, sondas, etc., excepto en cargas especiales que requiera permanezcan abiertos.

Los imbornales están bien taponados 5-12.

Están cerradas las válvulas de fondo y todas aquellas que no se vayan a usar de las líneas de carga.

Caso de tener descarga por popa, ésta estará cerrada y con brida ciega.

4.2 Clasificación de la carga.—Las clasificaciones, especificaciones y tipos de carga deben estudiarse antes de que empiece la misma.

4.3 Inspección antes del transvase de carga.—Debe asegurarse de que todas las precauciones de seguridad son observadas antes del comienzo del transvase y se hará una completa inspección del equipo de carga.

4.4 Puertas y portillos.—Durante la carga, descarga, lastre, trasiegos, limpieza y desgasificación de tanques deben mantenerse cerradas todas las puertas exteriores y portillos del buque.

La ventilación interior de habitación, aire forzado o aire acondicionado deberá ser de dentro a dentro, nunca tomar del exterior.

4.5 Cable de puesta a masa.—El Primer Oficial de Cubierta se asegurará antes de conectar las mangueras que el buque esté puesto a masa con la instalación del muelle. Si el terminal no está provisto de este equipo se utilizará un cable del buque, dicho cable permanecerá conectado hasta que se desconecten las mangueras.

La operación consiste en las siguientes fases:

1. Al conectar las mangueras:

- a) Abrir el interruptor.
- b) Conectar el cable al barco.
- c) Cerrar el interruptor.
- d) Conectar las mangueras.

2. Al desconectar las mangueras:

- a) Desconectar las mangueras.
- b) Abrir el interruptor.
- c) Desconectar el cable de conexión a masa.

4.6 Fuentes de ignición.—No se permitirá a ningún remolcador u otro buque o equipo que pueda ser una posible fuente de ignición de los gases del petróleo, acercarse o ir a lo largo del buque que contenga carga de los grados A, B o C o cuando esté lastrando tanques que hayan contenido esos productos, trasegando o cargando.

Antes de que se abaríe algún buque, equipo, etc., se pararán las operaciones y no se reanudarán hasta que el peligro haya desaparecido.

Se parará la descarga o carga, lastre, etc., y se cerrarán las aberturas de tanque cuando se observen chispas por la chimenea del buque o en buques próximos, durante las tormentas eléctricas, en caso de fuego en el buque o proximidades.

Durante la carga, descarga y lastre en puerto se prohibirán las transmisiones de radio, excepto VHF y UHF. Se prohíbe el empleo del radar.

4.7 Cargas envasadas.—No se llevarán en los buques de la compañía cargas envasadas con un punto de inflamación por debajo de los 150 °F.

Las cargas envasadas con un punto igual o superior a 150 °F se llevarán con permiso especial de la Dirección, que adoptará las medidas suplementarias de seguridad oportunas.

Durante la manipulación de carga a granel de hidrocarburos volátiles, no debe manipularse carga envasada, salvo con la autorización expresa del Oficial responsable y del representante de tierra.

Durante la manipulación de carga envasada el Oficial responsable debe asegurarse que:

a) De no haber protección permanente en la escotilla, se dispondrá de una protección temporal para impedir que las izadas golpeen las brazolas, escalas de la bodega, etc., e impedir el riesgo de producción de chispas.

b) Todas las izadas serán de tal tamaño que pasen por las escotillas con holgura.

c) Para manipular bidones se utilizarán eslingas de cabos de fibra, redes de carga o gafas con eslingas de cable o cadena.

d) Para manipular cajas o latas rectangulares se emplearán eslingas de cabos de fibra, bandejas de carga o redes de carga.

e) Para manipular cilindros (botellas) se utilizarán redes de mallas adecuadas; nunca utilizar eslingas.

f) Cada envase se inspeccionará antes de ser estibado para ver si tiene fugas o daños, rechazándose todo aquel que apareciese defectuoso.

g) No se arrastrarán por cubierta ni se les dejará deslizar ni rodar.

h) Las latas y bidones se estibarán con tapas y tapones hacia arriba.

i) La carga se trincará para evitar corrimientos. Los bidones en cubierta se estibarán en una sola tongada.

4.8 Transvase en condiciones desfavorables.—Durante tiempos de calma en los que los gases no pueden dispersarse y se manipulan cargas de los grados A y B, el Capitán u Oficial de Guardia tomará precauciones especiales de seguridad.

4.9 Paralización por emergencia.—Todo Oficial de Guardia de cubierta deberá saber cómo se paran las bombas si se presenta una situación de emergencia.

4.10 Carga o descarga en gabarras.—Cuando se carga o descarga en gabarras, se tomarán las mismas precauciones que cuando se hace en un terminal. El Oficial de Guardia rehusará el transvase, etc., en condiciones que exista riesgo razonable de peligro.

4.11 Reparaciones durante el transvase o lastre.—Durante la carga, descarga, lastre, limpieza, baldeo, desgasificación e inertización de tanque, se observarán las siguientes normas:

1. No se emprenderá ninguna reparación de tanques, trabajos en caliente.

2. No se efectuará ninguna reparación en las instalaciones eléctricas o mecánicas de las cubiertas.

3. No se usarán en cubierta herramientas eléctricas o mecánicas de la cubierta.

4. No se efectuará ninguna reparación en cubierta a menos que sea a una distancia segura de los espacios de carga.

4.12 Mangueras y conexiones.—No utilizar mangueras que se encuentren defectuosas. El Oficial responsable debe rechazar las mangueras que a su criterio estén en malas condiciones.

Las mangueras flexibles deben suspenderse con equipos adecuados y evitar que doblen excesivamente.

Cuando se monte una extensión en una toma del colector de carga se debe calzar la extensión para evitar un esfuerzo excesivo en el colector.

Los brazos metálicos deben reconocerse frecuentemente para asegurarse de la estanqueidad de las conexiones y que las juntas articuladas no estén forzadas.

Si hay pérdidas por las mangueras o conexiones, si es necesario, se parará la operación de carga o descarga por esa manguera hasta que se haya subsanado el defecto.

Las amarras deben estar atendidas para controlar el movimiento del buque y evitar tirones sobre las mangueras y conexiones. No se deben dejar las amarras autotensadas. 9.2.

Al conectar o desconectar las mangueras se deben tomar las medidas convenientes para evitar derrame. Si no hay sistemas fijos de recogida, se deben utilizar bandejas portátiles bajo las mangueras. Caso de producirse un derrame debe combatirse inmediatamente.

5. Departamento de Cubierta.

5.1 Señales de seguridad y placas de aviso.—Las señales de seguridad y placas de avisos requeridos por SEVIMAR o por la compañía, se colocarán en los lugares especificados.

Las señales escritas con pintura se mantendrán en buenas condiciones y, si fuera necesario, repintadas lo más pronto posible.

5.2 Cubiertas resbaladizas, escalas, etc.—Si las cubiertas, escalas, etc., están resbaladizas a causa de derrames de aceite, se extenderá inmediatamente serrín, arena, etc., para asegurar el paso por ellas. Si esto no fuera factible se acordonará la zona y se colocarán avisos de peligro.

5.3 Trabajos en lugares altos.—Los trabajos en lugares altos se harán bajo la supervisión del Primer Oficial u Oficial responsable.

Los aparejos y dispositivos usados serán minuciosamente comprobados. Cualquier elemento que muestre deterioro será inmediatamente reemplazado.

Solamente subirá a palos o sitios altos el personal que esté perfectamente calificado, nunca podrá hacerlo el personal inexperto o inhábil.

Siempre que se trabaje en lugares altos se usará el cinturón de seguridad.

5.4 Trabajos en los costados.—Durante la navegación o en dique nunca se harán trabajos que necesiten hombres en los costados, excepto en emergencia en que peligre la vida de algún tripulante o el buque.

Los hombres que trabajen fuera del costado irán amarrados y con chaleco salvavidas.

5.5 Trabajos en la chimenea.—Cuando algún hombre deba trabajar en la chimenea, se cerrará el paso de vapor al silbato y se mantendrá cerrado hasta su finalización.

Antes de cerrar el vapor al silbato, el Oficial de Guardia de Máquinas comunicará al Oficial de Cubierta, quién tendrá en cuenta las condiciones de navegación u otras circunstancias que puedan requerir el servicio de silbato.

5.6 Trabajos próximos a la antena de radio.—Antes de enviar hombres a trabajar en las proximidades de las antenas de radio o sus bajadas, se avisará al Oficial de Radio, quien las desconectará y cerrará el transmisor hasta que finalicen los trabajos, y se reflejará en el «Diario de Navegación».

5.7 Trabajos en o próximos a las antenas de radar.—Antes de efectuar trabajos en las antenas de radar o sus proximidades, se deberán desconectar éstas hasta la finalización del trabajo.

Este trabajo está supeditado a las necesidades de la navegación y se reflejará en el «Diario de Navegación».

5.8 Trabajos en tanques y cuarto de bombas.—Nunca se bajará a un tanque que contenga carga que desprenda gases tóxicos o cuya temperatura sea perjudicial.

Nunca se bajará a un tanque que haya contenido carga sin tomar gases y comprobar que su atmósfera es respirable.

Si por una emergencia se debe bajar a un tanque sin desgasificar o parcialmente desgasificado, se hará siempre con los medios de respiración autónoma o a distancia, amarrado y siempre con gente en las proximidades para caso de emergencia e inmediata asistencia.

Siempre que se necesiten hombres para entrar o trabajar en tanques o cuarto de bombas, se dejará un hombre de vela en cubierta, que vigilará los trabajos y estará preparado para prestar asistencia en caso de que se necesite.

En la comunicación, caso de hacerla por radio, desde el interior de un tanque o cuarto de bombas, sólo se utilizarán aparatos aprobados por los organismos competentes.

Si se han de enviar herramientas al interior de un tanque, irán éstas dentro de un saquete de lona o similar.

Para tomar muestras nunca se utilizará una tira de fibra artificial.

Para echar el líquido de muestra al interior de un tanque siempre se apoyará el recipiente en la boca del tanque.

Se deberá tener especial cuidado y siempre aligeradas las válvulas de presión/vacío.

Siempre que se hallen los tapines de un tanque de carga abiertos deberán tener puestas las rejillas.

Siempre que se vaya a baldear con máquinas butterworth, se deberá comprobar la continuidad de la toma de tierra. Antes de introducir las máquinas en el interior de un tanque deberán conectarse a la toma de agua, al finalizar el baldeo sacarlas antes de desconectarlas.

En los tanques de lastre limpio o peacks, caso de que vayan a entrar, deben ser ventilados, pues debido a su permanencia cerrados pueden tener falta de oxígeno.

No se debe entrar en los tanques que hayan contenido gas inerte hasta que se haga una ventilación completa para restablecer el oxígeno.

Antes de entrar en los cuartos de bombas deben ventilarse con los medios apropiados y permanecer éstos en servicio mientras se hallen en su interior.

5.9 Iluminación de cubierta.—Durante la manipulación de la carga en puerto y de noche, la cubierta estará iluminada.

En la mar se encenderán luces protegidas, de manera que permitan al Oficial de Guardia hacer ésta sin riesgos y no se encenderán luces que puedan confundirse con las prescritas para la navegación.

5.10 Portalones, planchas, escala real y escala de práctico.—Hay que asegurarse que los portalones, plancha, escala real y de práctico están perfectamente aparejadas.

El Oficial de Guardia es responsable de que escalas y portalones, planchas, etc., estén perfectamente ajustados cuando cambie el calado del buque o las condiciones de la marea y que se mantengan libres de obstrucciones.

Durante la noche se colocarán luces adecuadas y del tipo aprobado.

Siempre se tendrá a mano en los portalones y escalas un aro salvavidas con su acollador.

Las escalas serán reparadas cuando sea necesario y mientras tanto se tendrán fuera de servicio.

En los buques con mucha obra muestra se colocará escala mixta formada por escala real y escala de práctico, debiendo ésta estar firme a la primera.

5.11 Cables de emergencia.—Siempre que el buque esté en puerto, en un muelle, fondeado o en boyas, tendrá tendidos los alambres de emergencia, según requieren las normativas locales y listos para su uso sin necesidad de enmienda.

5.12 Imbornales.—Durante la carga o descarga o toma de combustible deberán estar todos los imbornales taponados y cementados de forma que la estanqueidad sea perfecta.

5.13 Rejillas, manguerotes, juntas puertas estancas y portillos.—Deben estar en buenas condiciones todas las rejillas de manguerotes de ventilación, suspiros de tanques y exhaustación de los mismos, etc., y deberán ser del tipo aprobado.

Siempre que estén abiertos los tapines se colocarán rejillas.

Las juntas de puertas estancas, portillos, escotillas, tanques, registros butterworth, aberturas a tanque, lumbreras, gambuza, etc., deben estar en perfectas condiciones de estanqueidad.

5.14 Maniobras.—A las maniobras acudirá todo el personal de cubierta, de acuerdo con las normas del capítulo 9.

5.15 siempre que sea necesario asistir a un hombre que esté trabajando en el interior de un tanque, cofferdam, etc., el hombre de vigilancia avisará a otro antes de penetrar para prestar el servicio.

6. Departamento de máquinas.

6.1 Sala de calderas.—Los pisos de las salas de calderas deberán mantenerse siempre limpios para evitar resbalones. Debe estar bien iluminada y disponer de alumbrado de emergencia.

6.2 Precauciones al abrir las calderas y tuberías de vapor.—Antes de abrir una caldera, tubería de vapor, válvulas y otros montajes, el Jefe de Máquinas y Oficial de Máquinas encargado debe asegurarse que se ha bajado la presión, abriendo la válvula de descarga o la purga.

6.3 Acceso a calderas y colectores.—No se permitirá la entrada a la caldera a ningún hombre hasta que hayan sido desmontados los quemadores y se hayan puesto las válvulas de cierre en posición de cerrado.

Cuando algún hombre trabaje en los colectores o tanques de agua deberá haber fuera otro hombre para prestar ayuda inmediata si fuera necesario.

Se procurará que entren en calderas los hombres que estén más preparados.

6.4 Soplado de calderas.—No se deben soplar calderas durante la carga, descarga, lastre o desgasificación de tanques. En los buques con gas inerte durante la carga, desgasificación o lastre y siempre que las operaciones se hagan con tanques abiertos.

6.5 Fluidos para la limpieza de equipo eléctrico.—No se usarán fluidos de limpieza que contengan tetracloruros de carbono. Como consecuencia de los efectos tóxicos de la mayoría de estos fluidos para limpieza, durante su uso, es necesaria una ventilación adecuada.

6.6 Apertura de circuitos eléctricos.—No se harán reparaciones en circuitos o equipos eléctricos hasta que la energía de la parte afectada haya sido cortada.

Los interruptores se abrirán y marcarán con un aviso en el que se indique que el circuito está en reparación.

Los fusibles se desmontarán para abrir el circuito durante la reparación.

No se deben llevar lámparas al descubierto o con cables en malas condiciones.

6.7 Precauciones al cambiar fusibles.—Cuando se vayan a desmontar o recambiar fusibles de su caja, se empleará un extractor de fusibles.

Antes de sustituir fusibles, el circuito debe ser comunicado y efectuarse una investigación para determinar la causa del cortocircuito o sobrecarga.

Los fusibles fundidos deben ser sustituidos por otros del mismo tipo y tamaño. Nunca deben colocarse fusibles en un circuito que tenga corriente; en caso de que el fusible no esté protegido por un interruptor, se extraerá en primer lugar el extremo de alimentación, y cuando se coloque este extremo, se conectará primero.

6.8 Cuadro eléctrico.—El espacio de la parte posterior del cuadro no debe utilizarse para guardar cosas y debe estar limpio de basura.

Caso de haber puertas de acceso a la parte posterior del cuadro, deben mantenerse cerradas y estos lugares deben disponer de buena iluminación.

Siempre que manipule en un cuadro, el tripulante deberá encontrarse aislado.

Las puertas de los armarios de disyuntores y fusibles deben ajustarse bien y permanecer cerradas.

Todos los equipos eléctricos deben tener toma a tierra.

6.9 Herramientas.—Todas las herramientas con que se trabaje en equipos eléctricos deben estar aisladas.

6.10 Limpieza de pisos, teclas, pasamanos, etc.—Las planchas de pisos, escalones y pasamanos, etc., no se limpiarán nunca con petróleo o soluciones que lo contenga. deben mantenerse libres de petróleo, grasas u otros materiales que puedan hacerlos resbaladizos.

6.11 Almacenamiento de aparejos en espacios de máquinas.—No se almacenarán cabos de fibra puntual o artificial en el Departamento de Máquinas por el deterioro que sufren con el calor.

Cuando se manipulen grandes pesos se usarán solamente eslingas de cable o aparejos de cadenas.

6.12 Uso de equipo de soldadura y corte.—Para transportar las botellas se pueden hacer rodar sobre el borde de la base inferior, pero nunca arrastrarse.

Cuando las botellas vacías vayan a devolverse al provisionista, deben marcarse con tiza, indicando vacía. Cerrar las válvulas y colocar la protección de las válvulas (caperuza).

Deben ubicarse en zonas en donde la temperatura ambiente no sea elevada.

Mantener las botellas de oxígeno y accesorios alejados de aceite y grasas y no manipularlas con prendas, guantes o manos engrasadas.

Los soldadores deben usar gafas de seguridad, casco y pantalla protectora a los ojos, guantes largos y delantales de piel resistentes a las llamas, chispas y calor irradiado y polainas de cuero.

Todos los equipos de soldadura oxiacetilénica estarán provistos de válvulas anti-retroceso, éstas se colocarán a la entrada del soplete entre el racord de cada manguera y el propio soplete.

Cualquier equipo de soldaduras nunca será usado en lugares donde puede haber vapores explosivos.

Cualquier botella que presente anomalías en su grifo debe ser devuelta.

Antes de acoplar el mano-reductor debe abrirse y cerrarse la botella para así arrastrar al exterior las materias sólidas que puedan existir en su interior.

Comprobar con agua jabonosa la estanqueidad de las juntas de apriete del mano-reductor.

Tener siempre puesta y sujeta en la botella que está en servicio la llave de apertura-cierre del grifo.

Operar con las presiones de gases recomendadas para cada tipo de boquilla y el diámetro de ésta, en función del trabajo que se va a efectuar.

Utilizar siempre boquillas limpias y asegurarse de que sus asientos ajustan perfectamente.

Desechar los mano-reductores cuando se observen anomalías en los mismos.

Las botellas de acetileno nunca deben vaciarse a un gasto superior de 1000 l/h, por lo que si se precisara un mayor consumo deben acoplarse en paralelo el número de botellas que sea necesario.

Cuando la presión de una botella de acetileno llegue a ser inferior a 5 kg/cm cuadrados debe dejar de utilizarse, y de hacerlo sólo se emplearán par sopletes con boquilla del número 0.

Para poner el soplete en funcionamiento, siempre se abrirá primero la válvula de oxígeno y luego la de acetileno.

Para apagar el soplete se procederá al contrario.

Nunca deberá manipular el equipo de soldadura oxiacetilénica personas alguna que no esté familiarizada con el mismo, y siempre de acuerdo con las instrucciones y precauciones de seguridad.

6.13 Falta de oxígeno en los tanques.—El aire de los tanques que han permanecido largo tiempo cerrados, se encuentra normalmente falto de oxígeno. Antes de entrar deberán ser ventilados o se usarán aparatos de respiración.

Cuando un hombre entre en un tanque, cofferdam, doble fondo, etcétera, debe permanecer otro de guardia en el exterior que vigilará los trabajos y estará preparado para prestar asistencia, en caso de que sea necesario.

6.14 Apertura de receptáculos de presión o tuberías.—Antes de abrir algún receptáculo de presión o tubería, el Jefe de Máquinas y Oficial de Máquinas encargado debe asegurarse de que el aire o líquido a presión ha sido sacado y los líquidos calientes evacuados del sistema.

6.15 Tanques agua potable.—Deberán limpiarse y cementarse siempre que sea necesario.

6.16 Siempre que se trabaje con lámparas portátiles, la tensión de iluminación deberá ser baja, 24 voltios máximo.

6.17 Siempre que sea necesario asistir a un hombre que esté trabajando en el interior de un tanque, cofferdam, etcétera, el hombre de vigilancia avisará a otro antes de penetrar para prestar el servicio.

6.18 Se estudiarán los niveles de ruido en los barcos y se adoptarán las medidas para atenuarlos.

7. Gambuza.

7.1 Equipo eléctrico.—Antes de limpiar un equipo eléctrico se cerrará el paso de corriente.

Los interruptores de los aparatos eléctricos que no se están usando estarán desconectados.

7.2 Lavandería.—Para evitar la combustión espontánea, las ropas limpias se sacarán de las bolsas y se guardarán tan pronto como se reciban a bordo.

La ropa limpia se guardará de forma que permita la circulación de aire y no amontonarla.

7.3 Frigoríficos.—Mientras se esté baldeando, limpiando o deshelando las puertas del frigorífico estarán bien sujetas.

Para introducir o sacar depósitos de los mismos se asignarán dos hombres.

Cerciorarse que el timbre de alarma funciona y avisar si se va a entrar en el frigorífico.

Siempre que se entre al frigorífico se deberá hacer con ropa de abrigo y adecuada.

7.4 Estiba de depósitos y provisiones.—Los depósitos y provisiones se estibarán y afirmarán para prevenir desplazamientos con mal tiempo.

7.5 Instrumentos cortantes.—Los cuchillos de cocina y otros instrumentos cortantes no se limpiarán conjuntamente con otros utensilios, sino separadamente, y se colocarán mientras no se usen en sitios adecuados para ellos.

7.6 Limpieza, gambuza y cocina.—Debe mantenerse una limpieza escrupulosa en suelos y mamparos de gambuza, cocina, así como de las escaleras, cámaras frigoríficas, etcétera, de estos locales.

7.7 Filtros extracción cocina.—Deben mantenerse limpios los filtros de aspiración de las cocinas, debiendo limpiarse o cambiarlos frecuentemente en evitación de obstrucciones, malos olores e incluso incendios por acumulación de grasas.

8. Habilitación.

8.1 Los espacios habituales comunes, comedores, aseos, duchas, deben mantenerse en perfecto orden y limpieza.

Está prohibido hacer comidas o el uso de cocinas o calentadores portátiles en los camarotes.

No se debe guardar comida o restos de ella en los camarotes.

Al salir del camarote deben apagarse las luces y aparatos eléctricos.

8.2 Cada tripulante es responsable de la habilitación, conservación y limpieza de su camarote, en el caso del Capitán, Jefe de Máquinas y Oficiales, la limpieza será efectuada por el Camarero.

8.3 Debe observarse la limpieza e higiene personal.

8.4 No se deben colocar antenas receptoras exteriores de radio desde camarotes o lugares comunes, a través de portillos, puertas estancas, etcétera.

8.5 No deben existir animales a bordo, por el peligro que pueden representar o la falta de higiene a que pueden dar lugar.

8.6 No se deben arrojar por los wateres o sumideros objetos que puedan obstruir los desagües.

8.7 No se debe usar bombillas de alto wataje.

9. Maniobras.

9.1 Maniobras de atraque, desatraque, abarloe, desabarloe, amarre a campo de boyas, monoboya, fondeo y levar, etcétera.—A las maniobras de atraque, desatraque, abarloe, desabarloe, amarre a campo de boyas, etcétera, deberá acudir todo el personal de cubierta con cascos de seguridad para la ejecución de las mismas, a las maniobras de fondeo, levar y amarre a monoboya, acudirá el personal de cubierta necesario para su ejecución. El Oficial responsable mantendrá comunicación constantemente con el puente, no pudiendo delegar su función en ningún otro tripulante.

En los buques de suministro y buques con tripulación reforzada puede este exceso de tripulantes no acudir a las maniobras, según lo pactado.

9.2 Chigres y maquinillas de amarre.—Cuando se está amarrado no se dejarán en autotensado, sino frenados y en punto muerto. Deberán ajustarse los frenos a intervalos frecuentes.

Las articulaciones del freno deben mantenerse limpias, engrasadas y no agarrotadas.

En los chigres o maquinillas hidráulicas no debe haber fugas de aceite.

Los cables deben estar enrollados en el tambor en el sentido correcto.

No usar directamente un cable que esté enrollado en un tambor diseñado únicamente para depósito.

No dejar un chigre o maquinilla desatendida durante su funcionamiento.

No subirse sobre estos equipos para ver mejor.

9.3 Cables de acero.—Los cables de acero debe engrasarse frecuentemente.

Nunca se usarán cabos para abozar cables.

No pasar cables contra esquinas de borde agudo.

No cruzar vueltas de cable sobre el tambor.

No retorcer o doblar los cables.

No pasar cables por guías que le hagan trabajar en ángulo demasiado agudo.

Antes de utilizar un cable comprobar si tiene alambres rotos.

Los cables deben manipularse con guantes.

9.4 Cabos.—Al manipular cabos de fibra sintética no trabajarlos contra bitas o guías en rodillos.

No enrollar demasiadas vueltas en el cabirón.

Nunca se debe saltar un cabo de fibra sintética en el tambor, usar la maquinilla.

No dejar los cabos expuestos al sol más de lo necesario.

Las bozas serán siempre de fibra sintética.

Nunca debe ser laboreado un cabo o cable por un solo tripulante, cuando se utilice una maquinilla para su manipulación. Debe haber otra persona para pasarle o cobrarle el cable o cabo libre.

Debe mantenerse alejado del tambor.

9.5 Equipo de fondeo.—Fondeados, ajustar los frenos o intervalos frecuentes.

Cuando el buque esté fondeado deben colocarse los estopores después de haber aplicado el freno.

Cuando el ancla esté en el escobén, los estopores deben estar puestos y aferrados.

Las cadenas deben estar claramente marcadas con pintura.

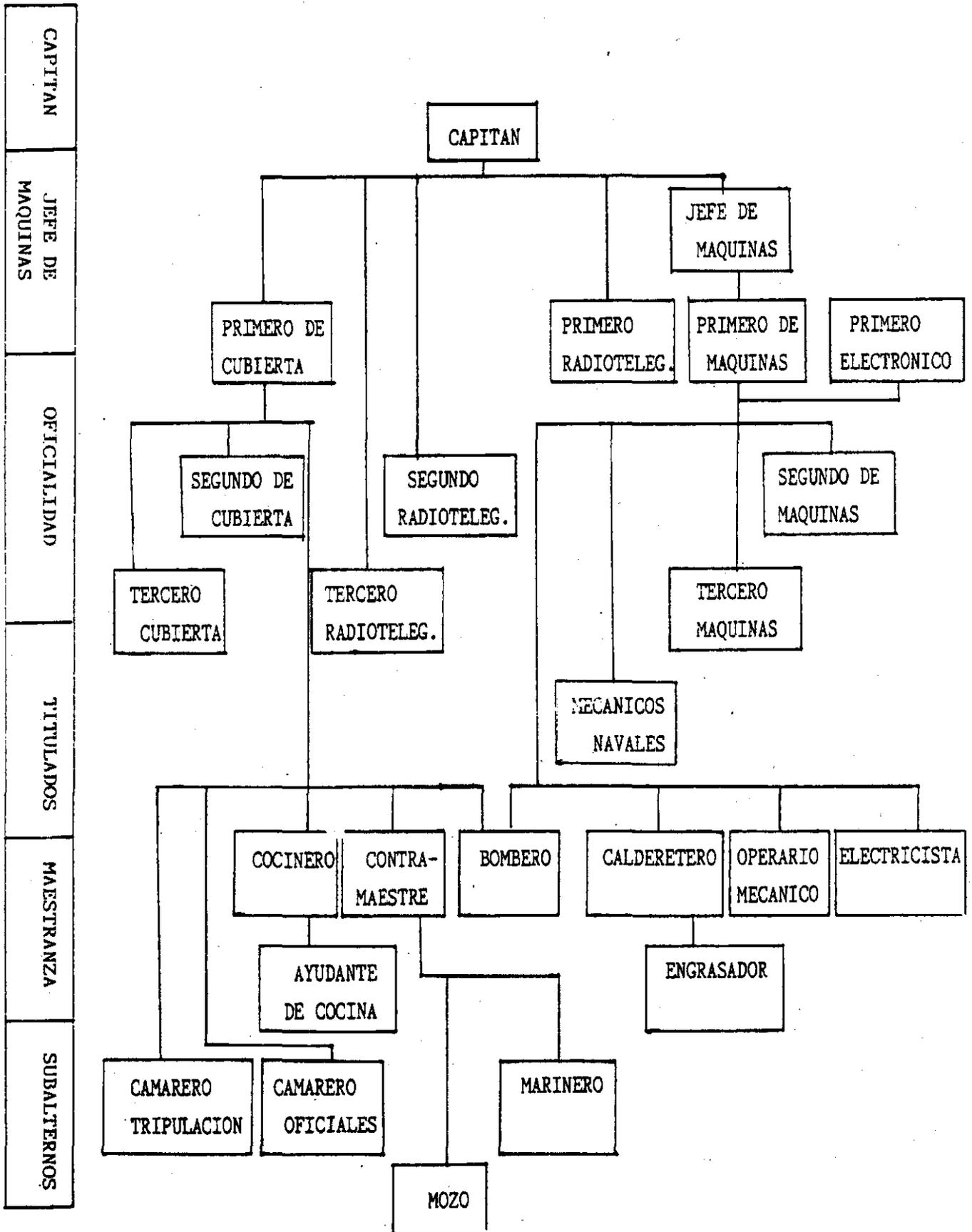
Las articulaciones del freno deben mantenerse limpias, engrasadas y no agarrotadas.

Todos los tripulantes deben mantenerse distantes de la cadena cuando está tesa, se esté fondeado o izando.

El operador del molinete debe usar gafas, casco de seguridad y calzado protector.

Las alteraciones de estas normas requerirán informe previo favorable del Comité de Empresa.

ORGANIGRAMA FUNCIONAL Y JERARQUICO



CAPITAN

JEFE DE MAQUINAS

OFICIALIDAD

TITULADOS

MAESTRANZA

SUBALTERNOS

DESCRIPCIÓN DE FUNCIONES

Capitán.—Es quien, designado por la empresa y en posesión de los títulos correspondientes, dirige, coordina y controla todas las actividades que se realizan a bordo, siendo responsable de la seguridad del buque, tripulación, cargamento y navegación, así como de la conservación y operatividad del mismo, adaptando las medidas legales al objeto de que a bordo se observe el grado de conducta requerido, debiendo cumplir las leyes, reglamentos y normas existentes, siendo representante del Armador frente a terceros.

Informará al Jefe de Máquinas de las órdenes que reciba de «W. W. Marpetrol, Sociedad Anónima», autoridades, etcétera, que puedan afectarle, y le notificará la situación del buque.

Tendrá en su poder los fondos del buque.

Atenderá a todas aquellas cuestiones que permitan el perfecto funcionamiento de los equipos, bienestar de los tripulantes, etcétera.

Será responsable de cumplimentar personalmente los Diarios de Navegación y llevará control de los certificados del buque. Periódicamente cambiará impresiones con el Primer Oficial de Cubierta sobre esta documentación.

Dirigirá personalmente todas las maniobras y recaladas.

En aquellas situaciones que por carácter de necesaria urgencia o peligro fuera preciso el concurso de los tripulantes para realizar trabajos en otros Departamentos requerirá esta cooperación. De estas situaciones, el Capitán elevará informe inexcusablemente a la Dirección de la empresa, y ésta al Comité.

En buques sin Tercer Oficial de Cubierta («Mar Rebeca» y «Mar Lucía»): Montará la guardia correspondiente con el siguiente horario: De nueve a doce y de diecinueve a veinticuatro.

No obstante lo anterior, dados los cometidos inherentes al cargo de Capitán, estos horarios se flexibilizarán de acuerdo a las necesidades del servicio.

DESCRIPCIÓN DE FUNCIONES

Jefe de Máquinas.—Es quien, designado por la Empresa y en posesión de los títulos correspondientes, dirige, coordina y controla las actividades que se realizan en el Departamento de Máquinas y Servicios dependientes de éste, siendo responsable de su buen funcionamiento y conservación.

Controlará los consumos de combustible, aceites y grasas de todo el buque.

Cumplimentará personalmente el diario de máquinas y todos los impresos y estadillos relativos a su Departamento.

Mantendrá informado al Capitán de todos los datos e incidencias que le permitan formar a éste un juicio exacto en que basar sus decisiones.

Velará por el cumplimiento y vigilancia de las normas de seguridad y deberá observar las instrucciones y precauciones necesarias para la prevención de accidentes.

En aquellas situaciones que, por su carácter de necesaria urgencia o peligro, se requiera su concurso en el trabajo de otro Departamento diferente al suyo acudirá en aras a la cooperación que debe existir en beneficio de personas y bienes.

En buques sin Tercer Oficial de Máquinas («Mar Rebeca» y «Mar Lucía»): Distribuirá el trabajo junto al Primer Oficial de Máquinas, así como las permanencias en UMS.

DESCRIPCIÓN DE FUNCIONES

Primer Oficial de Cubierta.—Es el Jefe del Departamento de Cubierta y de la Fonda, responsabilizándose de su supervisión, administración y operación.

Es responsable del mantenimiento y buena forma de trabajo del equipo completo de contraincendios y salvamento, excepto del que específicamente pertenezca al Departamento de Máquinas y quede bajo la responsabilidad y cuidado de dicho Departamento, según se recoge en la Norma de Seguridad e Higiene.

Es responsable de la carga, descarga, lastre, deslastre, limpieza, etcétera.

Será el responsable de hacer los pedidos de seguridad que sea preciso renovar, introducir o reponer, para lo cual será informado por cualquier tripulante, Primer Oficial de Máquinas u órganos creados a tal efecto.

En la mar: Efectuará la guardia de cuatro a nueve y de dieciséis a diecinueve.

En puerto: Efectuará la guardia de ocho a dieciséis, siempre que exista acuerdo con el resto de los Oficiales de Cubierta. En caso contrario, se establecerán los horarios de las guardias de mar.

Compete al Primer Oficial la distribución y supervisión de los trabajos de Cubierta y Fonda, debiendo considerar como su principal objetivo el mantener el buque, sus Departamentos y equipos en las mejores disposiciones de seguridad, buen estado, limpieza y aspecto, teniendo presente en todo momento que el factor fundamental para el mejor logro de los planes a desarrollar es la racionalización de los trabajos y la facilitación de las labores a los tripulantes.

Asistirá en el puente al Capitán en las maniobras de llegada, salida, cambio de amarre, etcétera. No obstante, en atención a la seguridad de personas y buque, podrá ser destinado a otro lugar.

Programará las operaciones de carga, descarga, lastre, deslastre, limpieza, etcétera.

Preparará las instrucciones para efectuar estas operaciones, las pondrá por escrito y, una vez visadas y aprobadas por el Capitán, las entregará a los Oficiales de Cubierta y una copia al Primer Oficial de Máquinas.

Estará presente y dirigirá las operaciones de relleno de tanques cuando por la velocidad de carga o circunstancias especiales se requiera su presencia como mejor conocedor que debe ser de las instalaciones.

La liquidación de final de carga será efectuada por el Primer Oficial, que las presentará al Capitán para su visto bueno antes de comunicar las cantidades a los cargadores, supervisores, etcétera.

Al objeto de poder confeccionar las instrucciones de carga y descarga contactará con cargadores/receptores, informando al Capitán de las condiciones y exigencias de éstos, comentando las posibilidades de efectuar las operaciones.

En limpieza de tanques, el Primer Oficial confeccionará las instrucciones, dando tiempos, número de máquinas a utilizar, períodos para arriado de máquinas, etcétera.

Dejará estas instrucciones una vez visadas por el Capitán a los Oficiales de Guardia, entregando una copia al Primer Oficial de Máquinas.

Pasará inspección a los tanques limpios, comprobando su estado e informando al Capitán.

Controlará las horas extraordinarias y trabajos primados de sus departamentos, confeccionando los partes correspondientes.

Supervisará todos los trabajos de sus departamentos, el perfecto estado de los servicios de cubierta, informando al Primer Oficial de Máquinas de las deficiencias que puedan existir y colaborando con éste para su solución.

Confeccionará los pedidos de sus departamentos. Asimismo se encargará de la confección del inventario de pertrechos y repuestos correspondientes al Departamento de Cubierta y Fonda.

Comunicará al Capitán los casos de enfermedad o accidente que surjan entre los tripulantes, así como de las supuestas infracciones de sus departamentos.

Es responsable de que se mantenga el buen estado de limpieza, aspecto y conservación de la habilitación del buque, para lo que pasará revisión de cámaras, camarotes, etcétera, con periodicidad nunca superior a los siete días.

Confeccionará la documentación de viajes, cargas y descargas, etcétera, que presentará a la aprobación y firma del Capitán.

Supervisará personalmente aquellas operaciones que puedan encerrar un peligro potencial.

Será el encargado de tomar gases en los tanques previamente a la realización de cualquier trabajo.

Velará por el cumplimiento y vigilancia de las normas de seguridad y deberá observar las instrucciones y precauciones necesarias para la prevención de accidentes.

En aquellas situaciones que por carácter de necesaria urgencia o peligro se requiera su concurso en el trabajo de otro Departamento diferente al suyo acudirá en aras a la cooperación que debe existir en beneficio de personas y bienes.

En buques sin Tercer Oficial de Cubierta («Mar Rebeca» y «Mar Lucía»): En puerto realizará el mismo horario de las guardias de mar.

DESCRIPCIÓN DE FUNCIONES

Primer Oficial de Máquinas.—Es el Jefe del Departamento de Máquinas y responsable de la administración, supervisión y operación de este Departamento y maquinaria adjunta al mismo.

En la mar: Realizará la guardia de cuatro a nueve y de dieciséis a diecinueve.

En puerto: Realizará la guardia de ocho a dieciséis, siempre que exista acuerdo con el resto de los Oficiales de Máquinas. En caso contrario, se establecerán los horarios de las guardias de mar.

Cuando por las condiciones o necesidades sea preciso, acudirá a maniobras.

Al distribuir los trabajos lo hará de forma que resulten lo más rápido y fácil de ejecutar para un mejor rendimiento y mínimo esfuerzo por parte del personal.

Informará al Jefe de Máquinas lo efectuado y las previsiones de los trabajos futuros.

Dejará instrucciones por escrito a los Oficiales de Máquinas sobre todo lo que se vaya a efectuar en sus guardias. En estas instrucciones concretará lo mejor posible los trabajos que se vayan a ejecutar, tanto en puerto como en la mar.

De acuerdo con la programación de operaciones informará al Primero de Cubierta del estado de los aparatos que pudieran ser utilizados en las operaciones de descarga y/o limpieza de tanques y equipos de maniobra.

Es responsable de los equipos y servicios de seguridad de su Departamento, sistema contraincendios, cierre automático de válvulas, alumbrado de emergencia, motores de botes salvavidas, etcétera, instruyendo a todo el personal en su manejo.

Informará al Jefe de Máquinas las averías que se produzcan.

Deberá conocer las existencias de respetos y provisiones de que dispone en todo momento, conservándolas en perfectas condiciones para su utilización inmediata y poniéndolo en conocimiento del Jefe de Máquinas para que proceda a tramitar el pedido correspondiente, el cual formalizará y tramitará el pedido oportuno, confrontando la recepción de pedidos y provisiones solicitadas.

Llevará el control de las horas extraordinarias y penosas del Departamento y confeccionará los impresos correspondientes.

En su guardia se realizará el soplado de calderas.

Velará por el cumplimiento y vigilancia de las normas de seguridad y deberá observar las instrucciones y precauciones necesarias para la prevención de accidentes.

En aquellas situaciones que, por carácter de necesaria urgencia o peligro, se requiera su concurso en el trabajo de otro departamento diferente al suyo acudirá en aras a la cooperación que debe existir en beneficio de personal y bienes.

En buques sin Tercer Oficial de Máquinas «Mar Rebeca» y «Mar Lucía»): En puerto realizará el mismo horario de las guardias de mar.

Asumirá directamente el control de repuestos.

En buques con sistema UMS: De acuerdo con el Jefe de Máquinas distribuirá entre el resto de los Oficiales los trabajos de mantenimiento a realizar en cada jornada, encargándose, conjuntamente con los demás Oficiales, de la planificación del personal necesario, así como de la forma y ejecución de los mismos.

En los buques «Mar Lucía» y «Mar Rebeca» se distribuirá la permanencia junto al Jefe de Máquinas.

DESCRIPCIÓN DE FUNCIONES

Segundo Oficial de Cubierta.—Estará impuesto en el funcionamiento y manejo de los equipos de navegación, servicios de carga y lastre, desgasificación y limpieza, equipos contra incendios y de seguridad.

En la mar: Realizará la guardia de cero a cuatro y de doce a dieciséis.

En puerto: Realizará la guardia de cero a ocho, siempre que exista acuerdo con el resto de los Oficiales de Cubierta. En caso contrario, se establecerán los horarios de las guardias de mar.

En maniobras estará en el puesto que le asigne el Capitán.

Será de su competencia la confección de datos variables, estado de caja y todo aquello relacionado con nóminas y devengos.

Recibirá del Capitán facturas y vales de anticipos, consumos de tripulantes para la inclusión en nómina y devengos.

Durante los días 1, 2, 13 y 14 de cada mes anotará los anticipos que requiera cada tripulante para hacerlos efectivos los días 3 y 15 de cada mes. Asimismo, facilitará aquellos tripulantes que embarquen o desembarquen y lo soliciten un anticipo a cuenta de su liquidación de viaje.

Los casos de extrema necesidad o urgencia quedarán exentos de las normas anteriores.

En los buques con rutas al Golfo Pérsico y América desde puertos españoles mantendrá la costumbre de facilitar al tripulante los anticipos de llegada y salida.

Facilitará a los tripulantes durante la permanencia en puertos extranjeros y a ser posible, a la llegada, la divisa requerida, dentro de los márgenes permitidos por la legislación vigente, en concepto de anticipo.

En puerto seguirá las instrucciones que le serán entregadas por el Primer Oficial, relativas a todas las operaciones a efectuar, de cuyo cumplimiento será totalmente responsable, pudiendo variar estas instrucciones cuando por imprevistos o averías sea necesario.

Confeccionará toda la documentación inmediata relativa a las operaciones que finalicen en su guardia, las someterá, si hubiere lugar al visto bueno del Capitán, y la presentará a la firma de cargadores, receptores,

etcétera, firmando él por orden o en su propio nombre, según esté confeccionado el impreso.

En la mar atenderá fundamentalmente a todo lo que atañe a la navegación. Recibirá instrucciones escritas sobre las operaciones a efectuar en su guardia, a las que atenderá siempre que lo permita la atención y necesidades de la guardia, a no ser que sea relevado por el Capitán, en cuyo caso lo hará constar en el Cuaderno de Bitácora. De estas operaciones será informado por el Contramaestre, Bombero, etc. Se entiende que están excluidos los trabajos de carácter administrativo.

Velará por el cumplimiento y vigilancia de las normas de seguridad y deberá observar las instrucciones y precauciones necesarias para la prevención de accidentes.

En aquellas situaciones que, con carácter de necesaria urgencia o peligro, se requiera su concurso en el trabajo de otro Departamento diferente al suyo, acudirá en aras a la cooperación que debe existir en beneficio de personas y bienes.

En los buques donde no haya Radiotelegrafista llevará el control de los gastos de gambusa de los tripulantes.

En buques sin Tercer Oficial de Cubierta («Mar Rebeca» y «Mar Lucía»): En puerto realizará el mismo horario de las guardias de mar.

Asumirá el trabajo de derrota.

DESCRIPCIÓN DE FUNCIONES

Segundo Oficial de Máquina.

En la mar: Realizará la guardia de 00:00 a 04:00 y de 12:00 a 16:00.

En puerto: Realizará la guardia de 00:00 a 08:00, siempre que exista acuerdo con el resto de los Oficiales de Máquinas. En caso contrario, se establecerán los horarios de las guardias de mar.

En su función velar por el correcto funcionamiento, atención y mantenimiento del equipo propulsor y auxiliar, así como de todos los accesorios que puedan producirse durante su guardia.

En puerto, el Primer Oficial de Máquinas, le entregará instrucciones sobre los trabajos a realizar, siendo responsable de la ejecución de los mismos. Se atenderá a las instrucciones recibidas que sólo podrá cambiar ante imprevistos o averías que lo justifiquen.

En la mar recibirá, asimismo, instrucciones de los trabajos a realizar en su guardia, siendo informado de la marcha de los mismos.

Será responsable del análisis y estado de las aguas.

Acudirá a las maniobras si se requiere su presencia.

Velará por el cumplimiento y vigilancia de las normas de seguridad y deberá observar las instrucciones y precauciones necesarias para la prevención de accidentes.

En aquellas situaciones que, con carácter de necesaria urgencia o peligro, se requiera su concurso en el trabajo de otro Departamento diferente al suyo, acudirá en aras a la cooperación que debe existir en beneficio de personas y bienes.

En buque sin Tercer Oficial de Máquinas: En puerto realizará el mismo horario de las guardias de mar.

Asumirá la responsabilidad de trasiego de combustible, que se realizará preferentemente en su guardia, así como las funciones del Electricista, a excepción del cambio de lámparas en los camarotes, que será realizado por los tripulantes que los ocupen.

DESCRIPCIÓN DE FUNCIONES

Tercer oficial de cubierta.—Estará impuesto en el funcionamiento y manejo de los equipos de navegación, servicios de carga, lastre, desgasificación y limpieza, equipos contraincendios y de seguridad.

En la mar: Realizar la guardia de 09:00 a 12:00 y de 19:00 a 24:00.

En puerto: Realizará la guardia de 16:00 a 24:00, siempre que exista acuerdo con el resto de los Oficiales de cubierta. En caso contrario, se establecerán los horarios de las guardias de mar.

En las maniobras acudirá al puesto que le asigne el Capitán.

Será el responsable de confeccionar la documentación de puerto, entregando la lista de necesidades al Primer Oficial de Cubierta. Así como tener al día los elementos de uso en derrota para la navegación.

Mantendrá el botiquín en estado reglamentario, entregando la lista de necesidades al Primer Oficial de Cubierta. Así como tener al día los elementos de uso en derrota para la navegación.

En puerto seguirán las instrucciones escritas que le serán entregadas por el Primer Oficial relativas a todas las operaciones a efectuar, de cuyo cumplimiento será totalmente responsable, pudiendo variar estas instrucciones cuando por imprevistos o averías sea necesario.

Confeccionará toda la documentación inmediata relativa a las operaciones que finalicen en su guardia, las someterá si hubiese lugar al visto bueno del Capitán y la presentará a la firma de cargadores, receptores, etcétera, firmando él por orden o en su propio nombre, según esté confeccionado el impreso.

En la mar atenderá fundamentalmente a todo lo que atañe a la navegación. Recibirá instrucción escritas sobre las operaciones a efectuar en la guardia, a las que atenderá siempre que las permita la atención y necesidades de la guardia, a no ser que sea relevado por el Capitán, en cuyo caso lo hará constar en el Cuaderno de Bitácora. De estas operaciones será informado por el Contramaestre, Bombero, etc. Se entiende que están excluidos los trabajos de carácter administrativo.

Velará por el cumplimiento y vigilancia de las normas de seguridad; y deberá observar las instrucciones y precauciones necesarias para la prevención de accidentes.

En aquellas situaciones que, por carácter de necesaria urgencia o peligro, se requiera su concurso en el trabajo de otro Departamento diferente al suyo, acudirá en aras a la cooperación que debe existir en beneficio de personas y bienes.

DESCRIPCIÓN DE FUNCIONES

Tercer Oficial de Máquinas.

En la mar: Realizará la guardia de 09:00 a 12:00 y de 19:00 a 24:00.

En puerto: Realizará la guardia de 16:00 a 24:00, siempre que exista acuerdo con el resto de los Oficiales de Máquinas. En caso contrario, se establecerán los horarios de las guardias de mar.

En su función velar por el correcto funcionamiento, atención y mantenimiento del equipo propulsor y auxiliar, así como de todos los accesorios que puedan producirse sobre su guardia.

En puerto, el Primer Oficial de Máquinas le entregará instrucciones sobre los trabajos a realizar, siendo responsable de la ejecución de los mismos. Se atenderá las instrucciones recibidas que sólo podrá cambiar ante imprevistos o averías que lo justifiquen.

En la mar, recibirá, asimismo, instrucciones de los trabajos a realizar en su guardia, siendo informado de la marcha de los mismos.

Preferentemente en su guardia será responsable de llevar a cabo los trasiegos de combustible.

Acudirá a las maniobras si se requiere su presencia.

Será el encargado de llevar el control de repuestos.

En los barcos donde no hubiera electricista asumirá las funciones de éste, excepto el cambio de lámparas en camarotes que será efectuado por los ocupantes de los mismos.

Velará por el cumplimiento y vigilancia de las normas de seguridad y deberá observar las instrucciones y precauciones necesarias para la prevención de accidentes.

En aquellas situaciones que, por carácter de necesaria urgencia o peligro, se requiera su concurso en el trabajo de otro Departamento diferente al suyo, acudirá en aras a la cooperación que debe existir en beneficio de personas y bienes.

DESCRIPCIÓN DE FUNCIONES

Oficial Radiotelegrafista.—Atenderá a su guardia, de acuerdo con los horarios establecidos internacionalmente.

Pasará y recibirá el tráfico durante sus períodos de guardia, y siempre que necesite pasar o recibir tráfico fuera de los horarios de guardia pedirá autorización al Capitán, quien a la vista de las circunstancias autorizará o no el servicio.

Recibirá los partes meteorológicos normales, así como los que con carácter extraordinario pueda solicitar el Capitán.

Atenderá el mantenimiento de los equipos de su departamento y de ayuda a la navegación.

Confeccionará los partes, estadillos y demás documentación de CRAME, o empresa contratada, así como la exigida por «W. W. Marpetrol, Sociedad Anónima».

Llevará el control de los gastos de gambuza de los tripulantes. Entre los días 1 y 3 de cada mes entregará al Capitán una relación del gasto de cada tripulante.

Entregará confeccionados los recibos correspondientes que adjuntará a los vales junto con los estadillos de consumo mensuales o bimensuales. El Capitán, dado el visto bueno, los entregará al segundo Oficial de Cubierta para su descuento o inclusión en nómina.

Pondrá en conocimiento del Capitán cualquier comunicación que atente contra la seguridad del buque, tripulación y sus intereses o contra aquello que atente contra las normas internacionales.

Tendrá informado en todo momento al Capitán del estado en que se encuentren los aparatos a su cargo, así como de las reparaciones que sean necesarias efectuar.

En puerto, su guardia será de 08:00 a 16:00. No obstante, el Capitán podrá autorizar la ausencia de a bordo en función del servicio.

Cuando se ausente de abordaje las llaves de la telegrafía las entregará al Oficial de Guardia.

Velará por el cumplimiento y vigilancia de las normas en materia de seguridad y deberá observar las instrucciones y precauciones a tener en cuenta para la prevención de accidentes.

En aquellas situaciones que, con carácter de necesaria urgencia o peligro, se requiera su concurso en el trabajo de otro Departamento diferente al suyo, acudirá en aras a la cooperación que debe existir en beneficio de personas y bienes.

En buques sin Tercer Oficial de Cubierta: Asumirá los trabajos administrativos correspondientes al Tercer Oficial de Cubierta (documentación en puerto, listas de tripulantes, enroles, Seguridad Social) y botiquín.

DESCRIPCIÓN DE FUNCIONES

Primer Oficial Electrónico/Electricista.—Dependerá directamente del Jefe del Departamento de Máquinas.

Colaborará con el Oficial Radiotelegrafista en el mantenimiento y reparación de los equipos asignados a éste.

Efectuará todos los trabajos, revisiones y mantenimiento de los equipos eléctricos y electrónicos de los departamentos de Cubierta y Máquinas.

Velará por el cumplimiento y vigilancia de las normas en materia de seguridad y deberá observar las instrucciones y precauciones a tener en cuenta para la prevención de accidentes.

En aquellas situaciones que, por carácter de necesaria urgencia o peligro, se requiera su concurso en el trabajo de otro Departamento diferente al suyo, acudirá en aras a la cooperación que debe existir en beneficio de personal y bienes.

DESCRIPCIÓN DE FUNCIONES

Contramaestre.—Dependerá directamente del Primer Oficial, aun cuando en determinadas circunstancias podrá recibir instrucciones de otro Oficial. Es el Jefe inmediato del personal Subalterno de Cubierta, disponiendo, con arreglo a las instrucciones recibidas, los pormenores para la ejecución de las labores y trabajos relacionados con el Departamento de Cubierta.

Vigilará personalmente la realización de los trabajos encomendados al personal que de él depende, valorando los conocimientos, aptitud y conducta de cada uno de ellos, así como su función específica, para, en cualquier momento, estar en condiciones de aprovechar óptimamente los servicios de todos.

Su jornada laboral será la que establece el Convenio Colectivo.

Tendrá a su cargo el control de pinturas, efectos de limpieza, cabos y cables de amarre, material de laboreo de jarcias, material de seguridad de cubierta y servicios. Se ocupará del mantenimiento de los paños de cubierta, controlando las entradas y salidas del material, pinturas, etc. guardadas en ellos. Retendrá las llaves de los paños a él encomendados, comprobando personalmente que están debidamente cerrados cuando no se hace uso de ellos, especialmente durante la permanencia del buque en puerto. Durante su ausencia las llaves de los paños las entregará al Oficial de Guardia.

En las maniobras de atraque y desatraque, tanto a muelles como a boyas, será el encargado de la faena de anclas, manipulación de molinetes, etcétera. Realizará los trabajos que por su especialización así lo requieran, tales como guarnir y levantar puntales, guindolas, escalas, planchas, etc.

Dirigirá las maniobras de embarque o desembarque de provisiones o piezas y será el responsable del trincaje de cualquier pieza sobre cubierta.

Contribuirá a la limpieza de tanques, preparando el material preciso, y a la extracción de sedimentos cuando sea necesario efectuar dicha operación.

Será el responsable del engrase de pescantes, pastecas, puertas estancas, portillos y demás elementos de cubierta, a excepción de molinetes, maquinillas y servicios de carga.

Mantendrá en buen estado las mangueras y máquinas de rascar y pintar.

Informará al Primer Oficial de Cubierta de los requerimientos de material y herramientas que necesite o prevea necesitar.

Dirigirá, bajo la supervisión del Oficial responsable, la maniobra de izado y arriado de mangueras de carga y combustible en puertos o terminales en los que las normas de los mismos exija sea la tripulación la que lleve a cabo dicha operación.

No se retirará del trabajo o de la maniobra de salida de puerto, sin antes comprobar personalmente que el buque se halla arranchado a son de mar y se han recogido los útiles de trabajo empleados. Del resultado de la inspección dará cuenta al Oficial de Guardia de Cubierta antes de abandonar el servicio.

Diariamente, en la mar, antes de finalizar la jornada de trabajo dará cuenta al Primer Oficial de los trabajos realizados y recibirá instrucciones para el día siguiente. En puerto, las instrucciones se recibirán al comenzar la jornada.

Si a juicio del Oficial de Guardia, y ante causas justificadas como enfermedades de familiares, gestiones personales auténticas y urgentes, es necesario, tendrá obligación de montar guardia normal.

Velará por el cumplimiento y vigilancia de las Normas en materia de seguridad y deberá observar las instrucciones y precauciones a tener en cuenta para la prevención de accidentes.

En aquellas situaciones que, por carácter de necesaria urgencia o peligro, se requiera su concurso en el trabajo de otro Departamento diferente al suyo, acudirá en aras a la cooperación que debe existir en beneficio de personal y bienes.

En buque tipo «Mar Rebeca» y «Mar Lucía»: Montará las guardias correspondientes al no disponer de los tres marineros.

DESCRIPCIÓN DE FUNCIONES

Calderero.—Depende directamente del Primer Oficial de Máquinas, aun cuando en determinadas circunstancias podrá recibir instrucciones de otro Oficial. Es el Jefe inmediato del personal subalterno del Departamento de Máquinas, disponiendo, con arreglo a las instrucciones recibidas, los pormenores para la ejecución de las labores y trabajos relacionados con el Departamento de Máquinas.

Su jornada laboral será la establecida en el Convenio Colectivo. En aquellos buques donde tuviera que montar guardia efectuará la misma guardia que el Primer Oficial.

Vigilará personalmente la realización de los trabajos encomendados al personal que de él dependen, valorando los conocimientos, aptitud y conducta de cada uno de ellos, así como su función específica, para, en cualquier momento, estar en condiciones de aprovechar óptimamente los servicios de todos.

Tendrá a su cargo el control de pinturas, efectos de limpieza, herramientas y demás pertrechos del Departamento, así como el material de seguridad y servicios. Se ocupará del mantenimiento de los paños de máquinas, controlando las entradas y salidas del material guardado en ellos. Retendrá las llaves de los paños a él encomendados, comprobando personalmente que están debidamente cerrados cuando no se hace uso de ellos, especialmente en puerto. Durante su ausencia entregará las llaves al Oficial de Guardia.

Informará al Primer Oficial de Máquinas de los requerimientos de material y herramientas que necesite o prevea necesitar.

Tiene la obligación de conocer la situación y sondas de todos los tanques de combustible, aceites, agua y derramas, así como los circuitos principales y auxiliares.

Periódicamente entregará al Primer Oficial de Máquinas las sondas de agua y las de los tanques de fuel, diesel y aceites.

Efectuará la operación de meter combustible y aceite y recepcionará las provisiones, respetos y materiales destinados al Departamento de Máquinas.

Estará obligado a la ejecución de los trabajos propios de su cargo que con carácter diario o de periodicidad le sean asignados por el Jefe del Departamento.

Debe estar familiarizado con los trabajos de montaje y desmontaje y maniobras precisas a realizar; con el funcionamiento de todos y cada uno de los equipos existentes en el Departamento, tales como calderas, distintas clases de bombas, compresores, depuradoras de combustible, contraincendios, etcétera.

Diariamente en la mar antes de finalizar la jornada de trabajo dará cuenta al Primer Oficial de los trabajos realizados y recibirá instrucciones para el día siguiente. En puerto las instrucciones se recibirán al comenzar la jornada.

Si a juicio del Oficial de Guardia, y ante causas justificadas como enfermedades de familiares, gestiones personales auténticas y urgentes, es necesario, tendrá obligaciones de montar guardia normal.

Velará por el cumplimiento y vigilancia de las normas en materia de seguridad y deberá observar las instrucciones y precauciones a tener en cuenta para la prevención de accidentes.

En aquellas situaciones que, por carácter de necesaria urgencia o peligro, se requiera su concurso en el trabajo de otro Departamento diferente al suyo, acudirá en aras a la cooperación que debe existir en beneficio de personal y bienes.

DESCRIPCIÓN DE FUNCIONES

Operario mecánico.—Dependerá del Primer Oficial de Máquinas, aun cuando en determinadas circunstancias podrá recibir instrucciones de otro Oficial.

Su jornada será la establecida en Convenio Colectivo.

Esta obligado a conocer, manejar y mantener las máquinas-herramientas de que disponga el buque.

Atenderá todos los trabajos mecánicos, manuales, de soldadura eléctrica o autogena, etcétera.

Es de su obligación el ordenamiento del taller mecánico y pañol. Tendrá en su poder la llave de éste, que entregará al Oficial de Guardia cuando se ausente.

Informará al Primer Oficial de Máquinas de los requerimientos de material y herramientas que necesite o considere puede necesitar.

Estará obligado a realizar los trabajos de su especialidad que con carácter diario o de periodicidad le sean asignados por el Jefe del Departamento.

Diariamente, en la mar, antes de finalizar la jornada dará cuenta al Primer Oficial de los trabajos realizados y recibirá instrucciones para el día siguiente. En puerto, las instrucciones se recibirán al comenzar la jornada.

Velará por el cumplimiento y vigilancia de las normas de materia de seguridad y deberá observar las instrucciones y precauciones a tener en cuenta para la prevención de accidentes.

En aquellas situaciones que, por carácter de necesaria urgencia o peligro, se requiera su concurso de trabajo de otro Departamento diferente al suyo, acudirá en aras a la cooperación que debe existir en beneficio de personal y bienes.

DESCRIPCIÓN DE FUNCIONES

Electricista.—Depende del Primer Oficial de Máquinas, aun cuando en determinadas circunstancias podrá recibir instrucciones de otro Oficial.

Su jornada será la establecida en Convenio Colectivo.

Esta obligado a conocer, manejar y mantener el cuadro eléctrico principal y accesorios, cuadro de emergencia, situación de línea, interruptores y conmutadores de las mismas, paneles de distribución y alumbrado, generadores, motores, sistemas y equipos de comunicaciones interiores y demás aparatos eléctricos de que disponga el buque, y los electrónicos concernientes a su Departamento.

Conocerá el funcionamiento y manejo de los aparatos de medida, voltímetro, amperímetro, Megger, etc., así como el sistema de instalación de voltímetros, amperímetros, etc., en el cuadro principal y secundarios y bobinado de motores y accesorios.

Deberá conocer el sistema de arranque de los motores eléctricos y mecánica de funcionamiento de contactores del equipo de arranque.

Informará al Primer Oficial de Máquinas de los requerimientos de material y herramientas que necesite o considere puede necesitar.

Estará obligado a realizar los trabajos de su especialidad que con carácter diario o de periodicidad le sean asignados por el jefe del Departamento.

Se encargará de la recepción y control de todos los respetos, pertrechos y materiales relacionados con su cometido, así como de la adecuada colocación y conservación en el lugar destinado a su almacenamiento.

Velará por el cumplimiento y vigilancia de las normas en materia de seguridad y deberá observar las instrucciones y precauciones a tener en cuenta para la prevención de accidentes.

En aquellas situaciones que, por carácter de necesaria urgencia o peligro, se requiera su concurso en el trabajo de otro Departamento diferente al suyo, acudirá en aras a la cooperación que debe existir en beneficio de persona y bienes.

DESCRIPCIÓN DE FUNCIONES

Bombero.—Dependerá a efectos de mantenimiento del Primer Oficial de Máquinas y a efectos de operaciones del Primer Oficial de Cubierta.

Cuando trabajen dos bomberos conjuntamente, los trabajos serán dirigidos por el de más antigüedad en el cargo.

Tendrá a su cargo el manejo y entretenimiento de los equipos de carga, lastre y limpieza de tanques y aguado, así como atender a las operaciones de carga, descarga, lastre, deslastre, limpieza de tanques, desgasificación, transvase y limpiezas con crudo.

Su horario de trabajo será el siguiente:

En la mar: Su jornada será la establecida en el Convenio Colectivo. Cuando se efectúen operaciones, el régimen de trabajo será similar al de puerto operando.

En puerto o terminales de carga/descarga:

a) Estará a doce horas de guardia siempre que se efectúen operaciones.

El Primer Oficial de Cubierta le entregará instrucciones escritas sobre las operaciones a realizar, debiendo informar al Oficial de Guardia de la marcha de las mismas, así como de cualquier avería o dificultad que pueda ocurrir, con objeto de que éste le ordene las medidas y operaciones a efectuar.

Comprobará y facilitará las conexiones de las mangueras de carga y consumo, y en aquellos terminales o instalaciones en que no sean conectadas por el personal de dichos terminales, efectuará las conexiones junto con el personal de cubierta que se designe.

Será el encargado de engrase de molinetes, maquinillas y elementos en cubierta del sistema de carga.

Realizará los trabajos de fontanería de a bordo.

Acudirá a las maniobras con el personal de cubierta.

Velará por el cumplimiento y vigilancia de las normas en materia de seguridad y deberá observar las instrucciones y precauciones a tener en cuenta para la prevención de accidentes.

En aquellas situaciones que, por carácter de necesaria urgencia o peligro, se requiera su concurso en el trabajo de otro departamento diferente al suyo, acudirá en aras a la cooperación que debe existir en beneficio de personal y bienes.

En buques tipo «Mar Lucía» y «Mar Rebeca»: Dependerá del Departamento de Cubierta.

DESCRIPCIÓN DE FUNCIONES

Cocinero.—Depende directamente del Primer Oficial de Cubierta y es responsable de la confección y servicio de comidas, limpieza y saneamiento de los espacios asignados al mismo.

Su horario de trabajo será de nueve a trece y de dieciséis a veinte. A efectos de organización de este trabajo, se redactarán instrucciones concretas.

Se hace responsable ante el Capitán de la administración de los víveres y ante el Primer Oficial de la eficiencia de su Departamento.

El Cocinero es responsable de la custodia de las llaves de los pañoles, gambuzas, cámaras frigoríficas, etc. No hará entrega de estas llaves a otras personas que no sea el Capitán, Oficiales de Guardia y Ayudantes de Cocina. Este último le sustituirá a todos los efectos durante su ausencia de a bordo.

Es responsable ante el Primer Oficial de Cubierta del estado de limpieza de la cocina, gambuza, frigorífico, excepto los filtros de la cocina que serán competencia del Departamento de Máquinas. Diariamente comprobará la temperatura de los frigoríficos, informando al Primer Oficial de Máquinas de las lecturas e irregularidades que observe.

Deberá facilitar al Ayudante de Cocina la lista de la comida a preparar con tiempo suficiente para su puesta a punto.

Los menús serán confeccionados por el Cocinero, teniendo en cuenta las zonas de navegación del buque, entregando dicho menú al Primer Oficial de Cubierta.

El horario de comida será el siguiente:

Desayuno: De siete treinta a ocho treinta y de ocho treinta a nueve treinta.

Almuerzo: De once a doce y de doce a trece.

Cena: De dieciocho a diecinueve y de diecinueve a veinte.

Estas horas se respetarán imperativamente reservándose el segundo turno para los salientes de guardia.

Por causa de carácter operativo, tales como maniobras de atraque y desatraque, u otras causas que lo aconsejen, el Capitán podrá modificar la programación de las horas citadas, lo que se notificará al Cocinero con tiempo suficiente.

La lista de pedido de provisiones será confeccionada por el Cocinero y presentada al Primer Oficial.

Supervisará la entrega de provisiones y su colocación en los lugares asignados, comprobando calidades y cantidades según albarán de entrega del cual conservará una copia.

Velará por el cumplimiento y vigilancia de las normas en materia de seguridad y deberá observar las instrucciones y precauciones a tener en cuenta para la prevención de accidentes.

En los buques «Mar Rebeca» y «Mar Lucía» realizará todos los trabajos de la cocina.

En aquellas situaciones que, por carácter de necesaria urgencia o peligro, se requiera su concurso en el trabajo de otro departamento diferente al suyo, acudirá en aras a la cooperación que debe existir en beneficio de personal y bienes.

DESCRIPCIÓN DE FUNCIONES

Ayudante de Cocina.—Depende directamente del Cocinero. Hará el pan, preparará los desayunos y elaborará y preparará las comidas ayudando al Cocinero.

Su horario de trabajo será de seis a doce y de diecisiete a diecinueve. A efectos de organización de este trabajo se redactarán instrucciones concretas.

Ayudará al Cocinero en la confección de los menús, teniendo en cuenta las provisiones disponibles y el clima.

Auxiliará al Cocinero en las tareas inherentes a la manipulación del género en frigoríficos, gambuza, etcétera.

Colaborará en la limpieza de la cocina, gambuza, frigoríficos y enseres de cocina y en la preparación de todos los alimentos necesarios para la elaboración de la comida.

Ayudará al Cocinero en la recepción de la provisión de boca y fonda.

Velará por el cumplimiento y vigilancia de las normas en materia de seguridad y deberá observar las instrucciones y precauciones a tener en cuenta para la prevención de accidentes.

En aquellas situaciones que, por carácter de necesaria urgencia o peligro, se requiera su concurso en el trabajo de otro departamento diferente al suyo, acudirá en aras a la cooperación que debe existir en beneficio de personal y bienes.

DESCRIPCIÓN DE FUNCIONES

Marinero.—Estará a las órdenes inmediatas del Contramaestre para la ejecución de los trabajos de su competencia, excepto en el que esté de guardia que estará a las órdenes del Oficial correspondiente.

Realizarán las faenas propias de la maniobra del buque, en las entradas y salidas de puerto, y efectuarán guardias de timón, vigia, retén de puente, guardias de portalón, etcétera.

Tres Marineros montarán guardia, uno en cada guardia, dependiendo directamente del Oficial responsable de la misma. Navegando durante el día, siempre que las situaciones y condiciones de navegación lo permitan y un alumno monte guardia con el Oficial de turno, el Marinero de guardia podrá ir a trabajar a cubierta de acuerdo con la norma 11 de IMO.

Mantendrán en buen estado de limpieza el puente y sus dependencias y radiotelegrafía si se encontrara en la misma cubierta. Estas labores se podrán realizar de lunes a sábados mediodía, excluyendo festivos.

En puerto harán guardia de portalón principalmente, atendiendo los cabos de amarre, anclas en fondeadero, vigilancia en las conexiones de mangueras y ayudarán, si fuera necesario, en operaciones de carga, descarga, lastres, deslastres, etc. Asimismo, participarán en la conexión/desconexión de mangueras de carga y combustibles en los puertos o terminales donde así lo exijan las normas de los mismos. No abandonarán la guardia, excepto en los casos que se lo ordene el Oficial responsable de ello.

En el caso de que el puerto lo exija o las circunstancias lo requieran reforzarán las guardias.

El horario de los Marineros no sujetos a guardias será el establecido en el Convenio Colectivo.

Efectuarán las faenas propias de las maniobras del buque en las entradas y salidas del puerto, trabajos de conservación en cubierta, costados, superestructuras (cuando las condiciones de seguridad lo permitan), tanques y compartimentos o lugares que dependan del departamento de cubierta, e igualmente atenderá el pintado del departamento de fonda, cuando sea requerido para ello.

Atenderá el mantenimiento y conservación de los palos, jarcias, chimeas, etcétera.

Auxiliará en el baldeo, limpieza y desgasificación de tanques.

Efectuará la limpieza de tanque, extracción de sedimentos, etc., cuando sea preciso, salvo que por sus condiciones físicas no pueda trabajar en el interior de los tanques.

Participará en el embarque y desembarque de provisiones, respetos, aceites, etc. Excepto en condiciones anormales no se prolongará la jornada para estos cometidos.

Velará por el cumplimiento y vigilancia de las normas en materia de seguridad y deberá observar las instrucciones y precauciones a tener en cuenta para la prevención de accidentes.

En aquellas situaciones que, por carácter de necesaria urgencia o peligro se requiera su concurso en el trabajo de otro departamento diferente al suyo, acudirá en aras a la cooperación que debe existir en beneficio de personal y bienes.

DESCRIPCIÓN DE FUNCIONES

Engrasador.—Estará a las órdenes inmediatas del Calderero para la ejecución de los trabajos de su competencia que se le asigne, excepto el que esté de guardia que estará a las órdenes del Oficial correspondiente.

Los Engrasadores de día tendrán la jornada establecida en el Convenio Colectivo y efectuarán los trabajos de limpieza, conservación y mantenimiento de todos y cada uno de los elementos y espacios integrantes de la Sala de Máquinas, y de los que estén adscritos al departamento, debiendo ayudar en la ejecución de los trabajos de mantenimiento, reparación y limpieza de clarificadores.

Deberá conocer los aparatos en funcionamiento y su régimen normal de trabajo, así como los distintos tanques de combustible, aceites, agua y los sistemas de trasiego, achique de sentinas, etcétera.

Conocerá, atenderá y manejará los equipos de producción de vapor, caldera, caldereta, tuberías, bombas, válvulas, etcétera.

Conocerá también los diferentes aparatos indicadores, manómetros, vacuómetros, pirómetros, termómetros, sondas, etc. Y sus valores medios en régimen normal de trabajo.

Ayudará a la recepción de provisiones, respetos y materiales.

Atenderá la guardia que pueda haberle sido asignada, cumpliendo las obligaciones generales y específicas de su cometido, como son, engrase de balancines, achique de sentinas, relleno de aire de botellas, puesta en servicio y parada de los equipos que a juicio del Oficial de guardia sea o no necesario su funcionamiento.

Efectuará las limpiezas propias del derrame de la guardia, que puedan ser causas de accidente, así como la de los filtros, sala de control, mecheros, cañas de soplado, etc., siendo prioritario la atención a la guardia y la seguridad.

Cuando las guardias fueran de ocho horas y coincidentes con los horarios de comidas, el personal componente de cada guardia se arreglará de forma que pueda asistir a las comidas.

Velará por el cumplimiento y vigilancia de las normas en materia de seguridad y deberá observar las instrucciones y precauciones a tener en cuenta para la prevención de accidente.

En aquellas situaciones que, por carácter de necesaria urgencia o peligro, se requiera su concurso en el trabajo de otro departamento diferente al suyo, acudirá en aras a la cooperación que debe existir en beneficio de personas y bienes.

En buques tipo «Mar Lucía» y «Mar Rebeca»: Realizarán la toma de combustible y podrán estar al régimen de UMS según órdenes del Primer Oficial de Máquinas.

DESCRIPCIÓN DE FUNCIONES

Camarero.—Dependerá del Primer Oficial de Cubierta, quien distribuirá los trabajos a cada uno de forma que se alcance el mayor grado de racionalización del trabajo que compartan.

Su horario será:

Búques con un Camarero: De ocho a trece y de diecisiete a veinte.
Búques con dos Camareros: Número 1, de siete a doce y de diecisiete a veinte; número 2, de ocho a trece y de dieciséis a diecinueve.

Tendrán a su cargo el cuidado y limpieza de los alojamientos y servicios de la oficialidad, camarotes del Armador, Práctico y de respeto, telegrafía (cuando no se encuentre en la cubierta del puente), comedor y oficinas, salones, biblioteca, oficinas, enfermería, aseos, lavandería (excepto la general), etc. Asimismo atenderá a la limpieza de pasillos y escaleras de las cubiertas interiores.

Atenderá y servirá a los comedores de Oficiales y se encargará de la limpieza de la vajilla correspondiente.

Dará cuenta al Primer Oficial de Cubierta de cualquier pérdida o rotura que sufra la vajilla, cristalería, cubertería, mantelería, etc.

Cuando el Capitán Jefe de Máquinas u Oficiales tengan algún familiar acompañante, queda exento del cuidado de los camarotes de quienes estén acompañados.

Ayudará a meter las provisiones de fonda y su colocación en la gambusa. Podrá ser autorizado por el Cocinero para retirar los víveres de los armarios frigoríficos.

Entregará los vales de consumo de Oficiales al Oficial Radiotelegrafista.

Velará por el cumplimiento y vigilancia de las normas en materia de seguridad y deberá observar las instrucciones y precauciones a tener en cuenta para la prevención de accidentes.

En aquellas situaciones que, por carácter de necesaria urgencia o peligro, se requiera su concurso en el trabajo de otro departamento diferente al suyo, acudirá en aras a la cooperación que debe existir en beneficio de personas y bienes.

DESCRIPCIÓN DE FUNCIONES

Camarero de Tripulación.—Pertenece al Departamento de Fonda, dependiendo consecuentemente del Primer Oficial de Cubierta. Limpiará pasillos, escaleras, aseos, WC, oficinas, comedores y salas de estar de Maestranza y Subalternos. mantendrá en estado de utilización los camarotes de Subalternos y Maestranza vacíos.

Será el encargado de entregar, recoger y contabilizar semanalmente la ropa de cama y aseo del personal de Maestranza y Subalternos.

Su horario será de ocho a trece y de diecisiete a veinte.

Montará las mesas y pondrá sobre éstas las fuentes con los alimentos.

Limpiará los enseres utilizados en las comidas.

Será su obligación acudir a las maniobras cuando se requiera su presencia sin menoscabo de sus funciones específicas de Camarero, que tendrán absoluta prioridad.

Velará por el cumplimiento y vigilancia de las normas en materia de seguridad y deberá observar las instrucciones y precauciones a tener en cuenta para la prevención de accidentes.

En aquellas situaciones que, por carácter de necesaria urgencia o peligro, se requiera su concurso en el trabajo de otro departamento diferente al suyo, acudirá en aras a la cooperación que debe existir en beneficio de personas y bienes.

DESCRIPCIÓN DE FUNCIONES

Mozo de cubierta.—Estará a las órdenes directas del Contraaestre. Ejecutará todos los trabajos propios de la cubierta y ayudará, de ser necesario, a los Bomberos en lastres/deslastres, cargas/descargas, limpiezas, etcétera.

Su jornada de trabajo será la establecida en el Convenio Colectivo.

Siempre que sea requerido dentro de su jornada de trabajo por el primer Oficial de Cubierta o Contraaestre para efectuar trabajos que tiendan a su formación profesional deberá acudir obligatoriamente a ellos. Estos trabajos serán timón, cabullería, etcétera.

Tendrá obligación de montar guardias si son reforzadas.

Si a juicio del Oficial de Guardia, y ante causas justificadas como enfermedades de familiares, gestiones personales auténticas y urgentes, etc., es necesario, tendrá obligación de montar guardias normales. Si esta guardia excediera de cuatro horas, se cobrará el día en superior categoría.

Efectuará la limpieza de tanques, extracción de sedimentos, etc., cuando sea preciso, salvo que por sus condiciones físicas no pueda trabajar en el interior de los tanques.

Participará en el embarque y desembarque de provisiones, respetos, aceites, etc. Excepto en condiciones anormales, no se prolongará la jornada para estos cometidos.

Participará en la conexión/desconexión de mangueras de carga y combustibles en los puertos y terminales donde así lo exijan las normas de los mismos.

En los buques donde no hubiera Camarero de Tripulación, asumirá las faenas de limpieza y las de reparto de ropa, servicios de mesas y lavado de enseres de comedores.

Velará por el cumplimiento y vigilancia de las normas en materia de seguridad y deberá observar las instrucciones y precauciones a tener en cuenta para la prevención de accidentes.

En aquellas situaciones que, por carácter de necesaria urgencia o peligro, se requiera su concurso en el trabajo de otro departamento diferente al suyo, acudirá en aras a la cooperación que debe existir en beneficio de personal y bienes.

Se declara expresamente habida cuenta de las certificaciones y titulaciones que se les exige por la Administración para su embarque se le considera a todos los efectos como el resto de personal subalterno, esto es, personal cualificado.