

ANEXO III

Tablas de importes en IT (enfermedad)

CENTRO: MADRID Y DELEGACIONES COMERCIALES. PERSONAL EMPLEADO

Año 1998

Índice de absentismo semestral	Escalón de calificación	De 1 a 3 días — Pesetas	4.º al 20.º día — Pesetas/día	21.º día en adelante — Pesetas/día
De 0 a 2,50 por 100.	A	5.028	1.183	365
	B	5.468	1.294	396
	C	5.725	1.358	408
	D	5.899	1.405	425
	E	6.082	1.449	442
	F	6.257	1.503	455
	G	6.468	1.533	458
	H	6.589	1.579	485
	I	6.705	1.609	510
	J	7.078	1.709	539
	K	7.494	1.800	568
	L	7.792	1.882	601
	M	8.197	1.988	630
	N	8.646	2.086	660
	O	9.031	2.177	714
	P	9.594	2.336	774

Las cantidades establecidas de uno a tres días se aplicarán durante toda la vigencia de este Convenio.

ANEXO IV

Tablas de importes en IT (enfermedad)

CENTRO: MADRID Y DELEGACIONES COMERCIALES. PERSONAL EMPLEADO

Año 1998

Índice de absentismo semestral	Escalón de calificación	De 1 a 3 días — Pesetas	4.º al 20.º día — Pesetas/día	21.º día en adelante — Pesetas/día
Del 2,51 por 100 al 3 por 100.	A	2.580	1.063	325
	B	2.793	1.170	356
	C	2.931	1.222	373
	D	3.034	1.267	388
	E	3.126	1.306	398
	F	3.209	1.348	408
	G	3.282	1.381	425
	H	3.369	1.419	442
	I	3.437	1.449	455
	J	3.644	1.533	485
	K	3.830	1.615	510
	L	3.985	1.691	539
	M	4.204	1.790	568
	N	4.397	1.876	601
	O	4.621	1.964	637
	P	4.924	2.105	698
Más del 3 por 100		0	0	0

9111 RESOLUCIÓN de 23 de marzo de 1998, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el registro y publicación del texto del Convenio Colectivo para el personal de la flota de la «Compañía Trasatlántica Española, Sociedad Anónima».

Visto el texto del Convenio Colectivo para el personal de la flota de «Compañía Trasatlántica Española, Sociedad Anónima» (código de Convenio número 9004992), que fue suscrito con fecha 21 de enero de 1998,

de una parte por los designados por la Dirección de la empresa en representación de la misma y de otra por el Delegado de personal en representación de los trabajadores, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, apartados 2 y 3, del Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley 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, 23 de marzo de 1998.—La Directora general, Soledad Córdova Garrido.

**CONVENIO COLECTIVO DE EMPRESA
PARA PERSONAL MARINO DE «COMPAÑÍA TRASATLÁNTICA
ESPAÑOLA, SOCIEDAD ANÓNIMA».**

Artículo 1. Ámbito de aplicación.

El presente Convenio afecta a la totalidad del personal de flota de «Compañía Trasatlántica Española, Sociedad Anónima», estando excluido el personal de inspección y ha sido acordado entre la representación de la empresa y el Delegado de personal de flota de la empresa que se reconocen como interlocutores legítimos.

Este Convenio variará para navegaciones diferentes a las actuales.

Artículo 2. Vigencia, prórroga y denuncia.

El período de vigencia para el presente Convenio Colectivo será el comprendido entre el 1 de enero de 1998 al 31 de diciembre de 1999 para la totalidad del presente texto con excepción de la tabla salarial que será negociada anualmente.

Cualquiera que sea la fecha de publicación en el «Boletín Oficial», todos sus efectos se retrotraerán al 1 de enero de 1998.

Este Convenio quedará prorrogado por períodos anuales sucesivos, si con tres meses de antelación, al menos, de su vencimiento, inicial o prorrogado, no se hubiese denunciado por alguna de las partes contratantes. La denuncia por cualquiera de las partes firmantes de este Convenio habrá de formalizarse por escrito ante la autoridad laboral, dando traslado de la misma a la otra parte.

Artículo 3. Vinculación a la totalidad.

A todos los efectos, el presente Convenio constituye una unidad indivisible, por lo que no podrá pretenderse la aplicación de una o varias cláusulas desechando el resto, sino que siempre habrá de ser aplicado y observado en su integridad y considerarlo globalmente.

Si la autoridad laboral competente no aprobase alguna de las normas de este Convenio, y este hecho desvirtuara el contenido del mismo, a juicio de las partes quedará sin eficacia la totalidad del Convenio, que deberá ser considerado de nuevo por las Comisiones negociadoras.

Artículo 4. Compensación y absorción futuras.

El conjunto de condiciones salariales pactadas en este Convenio, absorberá y compensará, en cómputo anual, cualesquiera mejoras parciales que, por disposición legal de carácter general o específica para el sector, pactada o por cualquier origen que fuere, en el futuro pudieran establecerse. No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, la publicación y entrada en vigor de cualquier disposición de carácter general o específico para el sector de la Marina Mercante, que mejorará cualquiera de los temas pactados no salariales, será de aplicación en su contenido y regulación sobre lo establecido en el presente Convenio.

Artículo 5. Condiciones más beneficiosas.

En todo lo establecido en este Convenio, se respetarán las condiciones más beneficiosas colectivas y «ad personam» existentes siempre que, en su conjunto y en cómputo anual, sean superiores a las establecidas en este Convenio.

Artículo 6. *Período de prueba.*

Toda admisión de personal para las actividades comprendidas en este Convenio se considerará provisional durante un período de prueba variable, con arreglo a la labor a la que el tripulante se dedique, que no podrá ser superior al que establece la escala siguiente:

- a) Titulados superiores: Seis meses.
- b) Maestranza y subalternos: Sesenta días.

Durante el período que deberá ser pactado por escrito, ambas partes pueden rescindir unilateralmente el contrato de trabajo.

En caso de que el período de prueba expire en el curso de una travesía, éste se considerará prorrogado hasta que el buque toque el primer puerto de la península, pero la voluntad por parte del Armador de rescindir el contrato de trabajo por no superar el período de prueba, deberá ser notificada por escrito al tripulante por el Capitán.

En todos los casos de rescisión de contrato por fin de período de prueba por parte del Tripulante, los gastos de viaje serán por cuenta del mismo.

Una vez finalizado el período de prueba por voluntad de la empresa y con la llegada a puerto, los gastos de viaje y dietas desde el puerto de desembarque hasta el domicilio del trabajador serán por cuenta de la misma.

La situación de incapacidad laboral transitoria, durante el período de prueba, interrumpe el cómputo del mismo.

Artículo 7. *Comisión de servicio.*

Se entenderá por comisión de servicio la misión de trabajo profesional que ordene la empresa realizar a los tripulantes en cualquier lugar.

En comisión de servicio, los tripulantes devengarán el salario real que venían disfrutando en su último puesto de trabajo embarcado.

Cuando la comisión de servicio se realice embarcado se devengarán vacaciones de Convenio. Cuando se realice en tierra, se devengarán vacaciones a razón de treinta días naturales por año.

Si la comisión de servicio se realiza fuera del domicilio del tripulante, éste percibirá las dietas estipuladas en este Convenio, en cualquier caso, los gastos que puedan realizarse, se abonarán previa justificación, debiendo la empresa adelantar una cantidad estimada por el importe de dichos gastos.

Artículo 8. *Transbordos.*

Se entiende como tal, el traslado del tripulante de un buque a otro, de la misma empresa, dentro del transcurso del período de embarque. Los transbordos podrán ser:

- a) Por iniciativa de la empresa:

Por necesidades de organización o del servicio.

Hasta que el trabajador no esté enrolado en el nuevo buque permanecerá en las condiciones que venía disfrutando en el buque anterior del cual desembarcó, siendo por cuenta de la empresa naviera los gastos que el transbordo ocasione al tripulante.

- b) Por iniciativa del tripulante:

Cuando por razones de ubicación de su domicilio y otras causas justificadas, el tripulante solicitara a la empresa el transbordo a otro buque, la empresa contestará lo antes posible si concede o no el transbordo solicitado. Los gastos de transbordo correrán por cuenta de la empresa. Desde el momento de su desembarque y hasta su embarque en el nuevo buque el tripulante estará en situación asimilada a vacaciones a todos los efectos.

Artículo 9. *Expectativa de embarque.*

Se considera expectativa de embarque la situación del tripulante que se halla en su domicilio, procedente de una situación diferente a la de embarque o comisión de servicio disponible y a órdenes de la empresa.

La expectativa de embarque durará hasta el día anterior en que el tripulante salga de su domicilio para entrar en situación de servicio a la empresa.

En ningún caso se podrá mantener al tripulante por un tiempo superior a treinta días en esta situación, pasando a partir de ese plazo a situación de comisión de servicio.

Durante la expectativa de embarque, se percibirá el mismo salario que en situación de vacaciones. Durante dicha situación el cómputo de vacaciones será el de comisión de servicio.

Artículo 10. *Licencias.*

Con independencia del período convenido de vacaciones, se reconoce el derecho a disfrutar de licencias por los motivos que a continuación se enumeran:

De índole familiar: La concesión de toda clase de licencias corresponde al Naviero o Armador.

El peticionario deberá presentar la oportuna solicitud y el Naviero o Armador adoptará la resolución sobre la misma dentro de los treinta días siguientes a su solicitud.

En los supuestos de licencias por motivos de índole familiar, los permisos que se soliciten podrán ser concedidos por el Capitán, si se obtiene relevo en el momento de ser solicitados, desembarcando el tripulante en el primer puerto con medios más directos de desplazamiento. Todo ello sin perjuicio de las sanciones que puedan imponerse posteriormente a quienes no justifiquen en forma debida la causa alegada al formular la petición.

Los gastos de desplazamiento para el disfrute de licencias, correrán por cuenta del permisionario, a excepción de los ocasionados en el supuesto de muerte de cónyuge e hijos, que correrán a cuenta del Armador, quedando restringido el uso del derecho a desembarque y reembarque a todos los puertos de Europa y mar Mediterráneo. No obstante quedan excluidas de estas limitaciones geográficas las causas de enfermedad grave y muerte del cónyuge e hijos.

Licencias por motivos de índole familiar: Estas licencias serán retribuidas en los siguientes casos:

Matrimonio, veinte días.

Nacimiento hijos, quince días.

Enfermedad grave, cónyuge, hijos, padres y hermanos, incluso políticos, hasta diez días.

Muerte cónyuge e hijos, incluso políticos, quince días.

Muerte padres y hermanos, incluso políticos, doce días.

No obstante estos plazos y atendiendo a las excepcionales circunstancias que puedan concurrir en algunas situaciones justificadas, la empresa concederá los días necesarios.

Ninguna de las licencias descritas en este apartado será acumulada a vacaciones, a excepción de la de matrimonio, que sí se podrá acumular. No obstante el párrafo anterior, el tripulante embarcado, previa comunicación a la Naviera, podrá optar a dicha acumulación en el caso de natalidad.

Los tripulantes que disfruten de las licencias previstas en este apartado, percibirán su salario de vacaciones.

Las licencias empezarán a contar desde el día siguiente al desembarco.

Cursillos por necesidad de la empresa: Cuando alguno de los cursos se realice por necesidad de la empresa, el tripulante se hallará en situación de comisión de servicio todo el tiempo que duren los cursillos.

Licencias para asuntos propios: Los tripulantes podrán solicitar licencias por necesidad de atender personalmente asuntos propios que no admitan demora por un período de hasta dos meses, que podrán concederse por el Naviero en atención a los fundamentos que se expongan por el solicitante y las necesidades del servicio. Para períodos superiores se solicitará excedencia.

Estas licencias no tendrán derecho a retribución de ninguna clase.

Artículo 11. *Excedencias.***1. Excedencia voluntaria.**

Podrá solicitarla todo tripulante que cuente, al menos, con un año de antigüedad en la empresa. Las peticiones se resolverán dentro de los treinta días siguientes a la fecha de presentación.

En caso de embarque en otra Naviera durante el período de excedencia, el tripulante perderá el derecho a volver a la empresa, causando baja definitiva en la misma.

El plazo mínimo para las excedencias será de un año y el máximo de cinco años.

El tiempo transcurrido en esta situación no se computará a ningún efecto.

Si el excedente, un mes antes de finalizar el plazo para el que se concedió la excedencia, no solicitase su reingreso en la empresa, perderá el derecho a reincorporarse causando baja definitivamente en la misma.

Si solicitase el reingreso, éste se efectuará tan pronto exista vacante de su categoría.

En el supuesto de que no existiera vacante en su categoría y el excedente optara voluntariamente por alguna de categoría inferior, dentro de su espe-

cialidad, percibiendo el salario correspondiente a ésta hasta que se produzca su incorporación a la categoría que le corresponde.

El excedente, una vez incorporado a la empresa, no podrá solicitar una nueva excedencia hasta que hayan transcurrido, al menos, cuatro años de servicio activo en la compañía, desde la finalización de aquélla.

2. Excedencia forzosa.

Dará lugar a la situación de excedencia forzosa cualquiera de las causas siguientes: Nombramiento para cargos políticos, sindicales de ámbito provincial o superior, electivos o por designación.

En los casos de cargo político o sindical, la excedencia comprenderá todo el tiempo que dure el cargo que lo determine, y otorgará derecho a ocupar la misma plaza que desempeñaba anteriormente, computándose el tiempo de excedencia como en activo, a todos los efectos.

El excedente deberá solicitar su reingreso dentro de los treinta días siguientes al cese de su cargo político o sindical. Caso de no ejercer dicha petición dentro del plazo de los treinta días, perderá su derecho al reingreso en la empresa.

Artículo 12. *Escalafones.*

La empresa llevará obligatoriamente un escalafón público donde figure todo el personal de la misma, con su cargo y antigüedad.

Dicho escalafón deberá encontrarse actualizado anualmente y a disposición directa de los tripulantes de cada buque.

Artículo 13. *Dietas y viajes.*

Dieta es la cantidad que se devenga diariamente para satisfacer los gastos de manutención y estancias que se originen en el desplazamiento y permanencia fuera del domicilio o del buque de enrolamiento.

Se percibirán dietas en los siguientes casos:

- 1) Comisión de servicio fuera del domicilio.
- 2) Durante el tiempo de viaje necesario para el embarque o desembarque hasta la llegada a su domicilio.
- 3) En la expectativa de embarque fuera del domicilio.

Las dietas en territorio nacional estarán integradas por el conjunto de los siguientes conceptos y valores:

- Comida, 3.000 pesetas.
- Cena, 2.300 pesetas.
- Alojamiento, 5.500 pesetas.

En el extranjero la empresa estará obligada a facilitar los medios de transporte y alojamiento al tripulante, más idóneos y adecuados. La empresa abonará los gastos de viaje.

En caso de uso de estos medios, su utilización deberá estar justificada por falta de billetes de otro tipo para su urgente embarque o porque de su utilización se deriven mayores economías que los propios gastos. El tripulante presentará los comprobantes para su aprobación.

En todo caso, el tripulante percibirá por adelantado de la Naviera, Armador o su representante, el importe aproximado de los gastos de locomoción y dietas, caso de que no se entreguen los correspondientes billetes de pasaje.

En el caso de que los gastos de desembarco por accidente o enfermedad se abonen por la empresa a los tripulantes, éstos estarán obligados a enviar a la misma los correspondientes justificantes.

Artículo 14. *Manutención.*

La empresa aportará la cantidad necesaria para la alimentación a bordo para que ésta sea siempre sana, abundante y nutritiva a base de productos de calidad en perfecto estado de conservación.

Se formará una comisión compuesta por el Delegado de los tripulantes y Capitán o persona designada por éste. Se levantará acta y se entregará al Capitán.

La comisión será la encargada del exacto cumplimiento de las normas sobre manutención:

Vigilar que los frigoríficos y oficios a disposición de los tripulantes contengan un surtido de alimentos básicos así como durante la noche los frigoríficos tendrán que tener artículos de primera necesidad, tales como leche, queso, embutido, galletas, mantequilla, café, azúcar, pan, etc. La comida será adaptada a las necesidades del clima.

Elaboración de las minutas.

La comisión vigilará diariamente la relación entre comidas preparadas y tripulantes que efectuarán las comidas, de forma que la cocina conozca con la debida antelación el número de tripulantes que van a efectuarlas.

Comidas especiales: Se entiende por comidas especiales las que se preparan para fechas señaladas como los días 1.º de Mayo, Nuestra Señora del Carmen, Nochebuena y Nochevieja. La cantidad, calidad y tipo de comida para estos días será a criterio de la comisión de comidas y la compañía correrá con todos los gastos.

La manutención a ningún efecto tendrá la consideración de salario.

Por consiguiente, no será exigible durante las vacaciones, permisos, licencias, baja por enfermedad, accidente u otras situaciones similares.

Tampoco se abonará con las pagas extraordinarias ni las horas extraordinarias ni con cualquier otro devengo que reconozca la Ordenanza de Trabajo en la Marina Mercante.

Artículo 15. *Entrepot.*

El entrepot normal será adquirido por la empresa y descontado en la columna correspondiente de la nómina o pagado directamente por el tripulante.

El reparto del entrepot corresponderá al Capitán del buque o persona en quien delegue.

Se incluirán dentro del entrepot: Licores, cervezas, vinos de marca, tabacos y otros artículos que puedan suponer una ventaja económica.

Artículo 16. *Jornada laboral.*

La jornada laboral obligatoria será de cuarenta horas semanales de trabajo, es decir, de ocho horas diarias de lunes a viernes, inclusive.

Los trabajos efectuados en sábados, domingos y festivos, no tendrán en ningún caso, la consideración de horas extraordinarias, y dichos trabajos se han de referir exclusivamente a guardias de mar, guardias de fondeo, guardia de puerto, maniobras de puerto y fondeo y emergencias del buque y/o la carga.

El personal sujeto a guardias realizará guardias de cuatro horas con un descanso ininterrumpido de ocho horas.

Deberá tenerse presente que los mismos no podrán durar más de cuatro horas y que a cada guardia sucederá un descanso de ocho horas ininterrumpidas.

No obstante lo dispuesto en el apartado anterior, en aquellos casos en que el Capitán exija los trabajos que crea necesarios para la seguridad y mantenimiento de la nave, se podrán computar los descansos por períodos de meses naturales, sin que, en ningún día salvo en los casos de fuerza mayor el descanso pueda ser inferior a ocho horas.

Estos trabajos realizados en sábados, domingos y festivos, a pesar de que estas jornadas están acumuladas en vacaciones, serán retribuidos con un plus que se denominará plus días festivos, cuyos importes quedan determinados en la tabla correspondiente. Dicho plus tendrá la consideración de concepto salarial fijo, incrementándose en lo sucesivo en el porcentaje que se acuerde como incremento salarial.

Dicho esquema de jornada semanal corresponde en su totalidad a la aplicación lineal de la jornada anual de 1.826,27 horas.

Artículo 17. *Horas extraordinarias.*

Las horas extraordinarias serán de libre ofrecimiento por parte del Armador o sus representantes y la prestación de las mismas será siempre voluntaria por parte de los tripulantes, salvo en los siguientes supuestos:

1. Los trabajos de fondeo, atraque y desatraque, enmendadas previstas, aperturas y cierre de escotillas y arranches.
2. En la mar, siempre que las necesidades de la navegación lo exijan, para llevar a buen fin el viaje iniciado por el buque y en puerto cuando la programada salida del buque lo requiera.
3. Atención a la carga y las operaciones necesarias para que el buque pueda realizar la carga y descarga, así como aprovisionamiento, siempre y cuando por tener el buque que zarpar inmediatamente, no pueda realizarse en jornada normal. En estos casos se utilizará únicamente el personal estrictamente necesario.
4. Atención de autoridades en puerto y trabajos similares de ineludible realización.
5. En situación de socorro a otros buques o personas en peligro o cuando fueren necesarias o urgentes durante la navegación para la seguridad del buque o personas o el cargamento.

6. En el supuesto de formalidades aduaneras, cuarentena y otras disposiciones sanitarias.

La naturaleza de las horas extraordinarias en la Marina Mercante, tiene carácter especial, dado que las mismas se producen por contingencias necesarias en la navegación, imprevisibles en la mayor parte de los casos.

Tendrán naturaleza de horas extraordinarias sólo aquellas que resulten en exceso del cómputo anual de la jornada, en su caso.

En la empresa «Compañía Trasatlántica Española, Sociedad Anónima», se establece un «forfait» de horas extraordinarias mensuales y que se abonan de acuerdo con la columna titulada «forfait» horas extras.

Las horas extraordinarias realizadas que superasen este «forfait», se abonarán al valor de la hora, tomando para el cálculo el «forfait» horas extras el número de horas de la tabla para cada categoría.

Las únicas horas extras obligatorias de este «forfait», son las relacionadas en los seis puntos anteriores del presente artículo.

Artículo 18. *Vacaciones y descansos.*

El régimen general de vacaciones y descansos será: Cien días de embarque, sesenta vacaciones.

Bolsa de vacaciones: Se crea una bolsa de vacaciones reflejada en la tabla que recoge una cantidad por día de vacaciones.

Dicha bolsa de vacaciones nunca podrá ser considerada como salario base o profesional, no obstante se acuerda que cotize a la Seguridad Social.

Durante el período de vacaciones, el tripulante percibirá el salario profesional, parte proporcional de pagas extras, antigüedad más la citada bolsa de vacaciones.

Las vacaciones generadas por períodos de embarque y no disfrutadas dentro del año hábil, se acumularán al siguiente.

Artículo 19. *Servicio a la empresa.*

Se entiende por servicio a la empresa:

1. La situación del tripulante desde la salida de su domicilio hasta su llegada al mismo.
2. Órdenes.

En todas las demás circunstancias, se devengarán las vacaciones a razón de treinta días naturales por cada trescientos sesenta y cinco días.

Artículo 20. *Duración del período de embarque.*

El período máximo de embarque será de cien días ininterrumpidos, manteniendo la flexibilidad del artículo 21 de este Convenio.

El período de vacaciones podrá adelantarse o atrasarse adicionalmente por quince días.

Artículo 21. *Relevos de personal de vacaciones.*

Empresas y tripulantes están obligadas al estricto cumplimiento del régimen de vacaciones definido en este Convenio, no pudiendo en ningún caso ser compensadas económicamente, admitiendo como límite de flexibilidad el regulado a continuación:

1. Las empresas podrán efectuar los relevos del personal que haya de disfrutar sus vacaciones en la siguiente forma:

Desde quince días antes a aquel en que le corresponda el iniciar las mismas y hasta quince días después de dicho día.

2. Asimismo, la empresa podrá proceder al embarque de sus tripulantes antes de la fecha término de sus vacaciones, quedando los días no disfrutados a favor del tripulante para su disfrute, acumulándose necesariamente al siguiente período de vacaciones en la siguiente forma:

Con quince días de antelación al fin del período de vacaciones, no pudiéndose realizar ésto en dos ocasiones consecutivas.

Con relación al punto primero, se hace constar que una vez que el tripulante supere los ciento quince días de embarque, devengará por cada día embarcado un día de vacaciones, con un límite de quince días y en caso de ser desembarcado antes de los ochenta días, disfrutará las vacaciones correspondientes a los ochenta días de embarque.

Artículo 22. *Incremento salarial.*

Los salarios para el año 1998 serán los que figuran en la tabla salarial que se adjunta como anexo.

Artículo 23. *Antigüedad.*

Se determina en la columna trienios de la tabla salarial. Por acuerdo entre las partes firmantes.

Artículo 24. *Bajas por enfermedad profesional o accidente laboral.*

Durante el tiempo de baja por enfermedad profesional o accidente laboral, ambos con hospitalización se percibirá el 100 por 100 del salario profesional en período de embarque del tripulante afectado.

Artículo 25. *Trabajos sucios, penosos y peligrosos.*

Estarán comprendidos en este artículo todos aquellos trabajos que, deban ser realizados y que, por su especial condición, índole o naturaleza, implican suciedad, esfuerzo o peligro superior al normal.

Trabajos que deberán ser realizados por personal ajeno al buque:

- Limpieza, picado o pintado completo del interior de la caja de cadenas.
- Limpieza, picado o pintado completo del interior del tanque de lastre.
- Limpieza, picado o pintado completo o enalichado completo de tanques de agua dulce.
- Limpieza, picado o pintado completo bajo planchas de toda la sentina de máquinas.
- Limpieza, picado o pintado completo en el interior de «cofferdams».
- Picado con chorro de arena o chorreado.
- Limpieza completa de tanques de aceite o combustible.

En caso de que los mismos o parte de ellos deban realizarse en la mar por razones de seguridad del buque o si las condiciones higiénicas así lo exigieran, se estará, en cuanto a su consideración económica, de acuerdo con la tabla anexa.

Trabajos que deberán realizarse por la dotación del buque y que tienen la consideración de trabajos sucios, penosos y peligrosos:

- Trabajos en el interior de la caja de cadenas y limpieza necesaria para la realización de los mismos.
- Trabajos en el interior de «cofferdams» y limpieza necesaria para la realización de los mismos.
- Trabajos bajo planchas de la sentina de máquinas y limpieza necesaria para la realización de los mismos.
- Limpieza completa del interior del cárter del motor principal.
- Limpieza o trabajos sin limpieza del interior de la galería de barrido.
- Trabajos en el interior de tanques de aceite y/o combustible.
- Trabajos en el interior de conductos de humos o calderas.
- Trabajos en la mar ocasionados por averías del propulsor principal.
- Limpieza de pocetes de sentinas de bodega.
- Trabajos en cuadros eléctricos a alta tensión.
- Enalichado en interiores por debajo de 5° o por encima de +45° (considerando cámara de máquinas como exterior). Las bodegas no frigoríficas se consideran como exteriores.

Estiba de cadenas en cajas de cadenas cuando se haya de permanecer en el interior de la misma.

Limpieza de bodega y tanques altos laterales, cuando la carga que se hubiere transportado lo convierta en trabajo especial en el caso de líquidos en depósito o sustancias en polvo, piedra o grano en sacos cuando hubiere habido pérdidas.

Estos trabajos tendrán la consideración económica siguiente:

1. Los encuadrados en la tabla según la misma en la referencia al total. Se calculará el tanto por ciento que corresponda cuando sea parcial.
2. Los trabajos especiales de limpieza de bodega tendrán la consideración económica de 490 pesetas/hora.
3. El resto se abonará como horas extras cuando se realicen dentro de la jornada de trabajo y los trabajos realizados fuera de la jornada normal de trabajo se pagarán como horas extras incrementadas en 200 pesetas.

	Hasta 1.000 TRB	1.001 a 3.000 TRB	3.001 a 6.000 TRB	6.001 a 12.000 TRB	12.001 a 20.000 TRB	20.001 a 35.000 TRB	Más de 35.000 TRB
Limpieza total de la caja de cadenas	24.511	27.582	30.639	36.767	42.897	57.943	64.349
Limpieza total del interior de «cofferdam» ..	18.382	21.447	24.509	30.630	36.766	45.963	58.219
Limpieza completa del interior de lastre y/o agua dulce	18.382	27.496	30.580	36.766	42.893	52.095	64.351
Limpieza bajo planchas de la sentina de máquinas PP	3.058	3.364	3.672	3.980	4.289	4.593	4.899
Limpieza completa del cárter del motor prin- cipal PP	3.058	6.127	9.193	9.193	9.193	9.193	9.193
Limpieza del interior de la galería de barra- dos PP	4.901	5.516	6.115	6.432	6.741	7.352	7.966
Limpieza completa de conductos de humo, calderas y calderetas	73.544	79.673	85.803	90.583	98.058	107.254	122.574
Picado y pintado total del interior de: Cajas de cadenas, «cofferdams», tanques de las- tre, tanques de agua dulce con encali- chado	49.030	52.090	55.155	61.286	67.223	76.608	88.866
Limpieza bajo planchas de toda la sentina de máquinas	36.773	45.963	58.219	76.608	98.057	122.574	153.219
Limpieza de tanques de aceite o combus- tible	18.382	21.450	24.407	30.644	36.769	45.963	58.223
Limpieza completa en el interior de tanques de servicio de aceite	27.577	30.641	33.816	39.835	45.973	52.090	67.410
Picado y pintado de toda la sentina de máquinas	67.412	85.801	104.187	122.574	140.961	159.342	183.358

PP: Por persona.

Cuando los trabajos sean parciales se valorará porcentualmente el trabajo realizado.

Artículo 26. *Trabajos especiales.*

Tienen consideración de trabajos especiales aquéllos cuya realización, en condiciones normales, no es obligatoria para los tripulantes, por corresponder dichos trabajos a trabajadores en tierra.

Ningún tripulante podrá ser obligado a la realización de estos trabajos, salvo en circunstancias especiales en las que peligre la seguridad del buque o de la carga o cuando no existiera censo de trabajadores portuarios o no fuera suficiente y cualificado a juicio de las Autoridades Portuarias.

Su realización se ofrecerá a los tripulantes, teniendo preferencia los del departamento afectado, estableciéndose turnos entre el personal que lo desee y esté capacitado cuando el volumen de su trabajo lo permita.

El tratamiento económico de estos trabajos se pactará libremente, a un tanto alzado entre el Armador o su representante y los tripulantes afectados. Tendrán igualmente derecho a su percepción aquellos tripulantes encargados de dirigir directamente las operaciones.

Son trabajos especiales:

a) Trincaje y destrincaje de cualquier tipo de mercancía, tanto de cubierta como en la bodega, siempre que sea necesario el empleo de elementos o medios tradicionales de trincaje (cabos, cabos de Hércules, cables, cadenas, correas, tensores, calzos, cuernos, mordazas, zapatas, angulares, grilletes, etc.).

b) Se exceptuarán del párrafo anterior, todos aquellos buques especializados y modulados para el transporte de contenedores con infraestructura adecuada en bodegas o cubiertas para la misma y que estén dotados de los medios adecuados.

Este trabajo por seguridad del buque, se realizará antes de salir del puerto, bahía, rada o río.

c) Carga, descarga, estiba y desestiba de mercancías que precisen su manipulación incluidos vehículos a motor en régimen de equipaje y correo.

d) El transporte y embarque de víveres para el consumo de dotación o pasaje, será realizado por la dotación del buque. El resto de provisiones de cada departamento lo efectuará el personal del mismo al cual correspondan los pertrechos, realizando el transporte, estiba y trincaje.

Todos estos trabajos serán realizados cuando sean requeridos dentro de la jornada laboral y nunca se considerarán como horas extras.

No será considerado trabajo especial la distribución y estiba de víveres y pertrechos en pañoles y gambuzas cuando aquéllos hayan sido depositados al costado del buque en el lugar idóneo por personal ajeno a la dotación del buque.

Artículo 27. *Mercancías explosivas, tóxicas o peligrosas.*

Las tripulaciones de los buques que transporten mercancías conceptuadas como peligrosas conforme a lo indicado en el presente artículo,

tendrán derecho a percibir una remuneración en función del incremento del riesgo a que estén expuestos y conforme se establece en este mismo artículo.

Todo ello sin perjuicio de las medidas de seguridad a tomar durante la carga, transporte y descarga de dichas mercancías conforme a las disposiciones legales al respecto y a las consideraciones de la IMCO, según la tabla adjunta.

A) En aquellos buques especializados y dedicados habitualmente al transporte de las mercancías de referencia, con carácter de exclusividad, y que por su construcción o posteriores modificaciones estén especialmente acondicionados y debidamente preparados para su transporte percibirán lo establecido en la Ordenanza.

B) En los buques que circunstancialmente transporten las materias indicadas en concepto de carga, se abonarán durante el tiempo que dure su transporte, las remuneraciones abajo indicadas, en función del grado de peligrosidad asignado a la mercancía y del tanto por ciento que el peso de la misma suponga en relación con el «peso muerto» del buque, indicado éste en el Certificado de Arqueo.

En el caso de diferentes mercancías asignadas todas al mismo grupo, se sumarán sus pesos a los efectos del cálculo del porcentaje de remuneración.

En el caso de mercancías asignadas a diferentes grupos, se sumarán los productos de los pesos de cada mercancía por el número asignado al grupo que corresponda, y se dividirá el total entre el total del peso de dichas mercancías, siendo el cociente el que marque el grupo a que debe asignarse al conjunto de estas mercancías. Si considerando las mercancías por separado, la remuneración fuera superior, se estará a esto último.

Grupo de peligrosidad:

Las referencias a «clase», «tipo», «división» y «grupo de compatibilidad», «observaciones» y los condicionamientos reseñados para la clase 7 hacen referencia a los vocablos y referencias utilizadas en el Código Internacional Marítimo de Mercancías Peligrosas de la IMCO.

Los «grupos de peligrosidad» son divisiones entre las mercancías a que hace referencia la anterior publicación en función del riesgo que, en general, puedan suponer para la vida de los tripulantes de los buques que las transportan.

Grupo A. Mercancías reseñadas como pertenecientes a:

Explosivos: Clase 1. División 1-1. Grupo de compatibilidad A al F.

Infeciosos: Clase 6-2.

Radiactivos: Clase 7. Cuando de materiales radioactivos explosivos o de «acuerdos especiales» se trate.

Grupo B. Explosivos:

Clase 1. División 1-1. Grupos de compatibilidad G.

Clase 1. División 1-2.

Clase 1. División 1-3. Grupos de compatibilidad A, B, C y número 0019.

Grupo C. Explosivos:

Clase 1. División 1-3. Resto de mercancías no incluidas grupo B.

Gases inflamables o tóxicos: Clase 2, números ONU 1016, 1023, 1026, 1017, 1589, 1045, 1051, 1052, 1053, 1975, 1067 y el «gas de agua».

Radiactivos: Clase 7. Mercancías que la aprobación del modelo de embalaje y la de la expedición correspondan a todos los países afectados por la expedición.

Grupo D. Líquidos inflamables con punto bajo de inflamación: Clase 3-1:

Radiactivos: Clase 7. Mercancías que la aprobación del modelo de embalaje corresponda a los países de origen, destino y tránsito y se requiera notificación previa a todos los países afectados.

Grupo E. Explosivos: Clase 1. División 1-4:

Líquidos inflamables con punto medio de inflamación: Clase 3-2, cuando sean además mercancías tóxicas.

Grupo F. Radiactivos: Clase 7. Mercancías que la aprobación del modelo de embalaje corresponda al país de origen de la expedición y se requiera notificación previa de la expedición a todos los países afectados.

Gases inflamables: Clase 2, cuando sean inflamables.

Clase 3-2, mercancías no tóxicas.

Grupo G. Clase 2, cuando sean tóxicos no inflamables.

Inflamables: Clase 3-3.

Tóxicos: Clase 6-1.

Grupo H. Sólidos inflamables espontáneamente: Clases 4-2, excepto números ONU 1361, 1362, 1857 y 1387.

Peróxidos orgánicos: Clase 5-2.

Grupo I. Radiactividad: Clase. Mercancías que la aprobación del modelo de embalaje corresponda al país de origen y no se requiera notificación ni aprobación de la expedición por las autoridades competentes.

Corrosivos: Clase 8, cuando en «observaciones» esté anotado que provocan graves quemaduras y desprenden gases muy tóxicos.

Grupo K. Sólidos inflamables en presencia de humedad: Clase 4-3.

Corrosivos: Clase 8, cuando en «observaciones» esté anotado que «provocan graves quemaduras» o que «desprenden gases muy tóxicos».

Ver modelo anexo.

Cálculo de remuneración en tanto por ciento del salario profesional

	5	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
A	50	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
B	30	--	40	--	50	--	--	--	--	--	--
C	10	20	30	40	--	50	--	--	--	--	--
D	--	15	20	30	40	--	50	--	--	--	--
E	10	15	25	30	--	--	--	--	--	--	--
F	5	12	20	--	30	--	--	--	--	--	--
G		10	20	--	30	--	40	--	--	--	--
H			20	--	--	--	--	30	--	--	--
I			10	--	--	15	--	--	20	--	--
J			15	--	--	--	--	--	--	--	--
K			10	--	--	--	--	--	--	--	--

Los números interiores del cuadro indican el porcentaje de salario profesional.

* Sin mínimo.

- Porcentaje mínimo carga: Peso muerto.

-- Grupo peligrosidad.

Artículo 28. Zonas de guerra.

Cuando un buque haya de partir hacia una zona de guerra efectiva, la tripulación tendrá derecho:

a) A no partir en este viaje, siendo el tripulante en ese caso, transbordado a otro buque, el tripulante disfrutará de las vacaciones que le correspondan.

b) Los que accedan voluntariamente a salir de viaje y mientras dure éste, percibirán una prima especial de 500 pesetas diarias.

c) Caso de que, sin previo conocimiento, al partir de viaje el buque se encontrase en la zona de guerra efectiva, los tripulantes percibirán el 200 por 100 de aumentos en todos sus conceptos salariales fijos durante el tiempo que se hallen en dicha zona.

d) Asimismo, la empresa, mientras dure la estancia en zona de guerra efectiva, suplementará el seguro de accidente hasta 5.000.000 de pesetas por invalidez permanente y 3.000.000 de pesetas por muerte.

A los efectos de este artículo se entenderá por zona de guerra efectiva aquella en que la compañía de seguros con la que contrate la compañía naviera, requiera una cobertura de «blocking and trapping» y el importe de la sobreprima a abonar supere el 0,7 por 100 del valor asegurado del buque.

Dichos límites que cualifican el concepto de zona de guerra efectiva podrán ser reconsiderados por la Comisión Paritaria del presente Convenio cuando exista constancia expresa de su variación generalizada y se aplicará, previo acuerdo de dicha Comisión, desde la fecha de entrada en vigor de la variación.

Artículo 29. Permanencia en lugares insalubres y epidémicos.

Se considerarán puertos insalubres o epidémicos aquellos que así hayan sido declarados por la Organización Mundial de la Salud (OMS) durante el tiempo en que haya estado vigente dicha declaración.

Las tripulaciones de los barcos que escalen dichos puertos, antepuertos, bahías o radas o que deban de realizar ascensiones o descensos por ríos de lugares declarados insalubres y epidémicos, además de la adopción de todos los medios preventivos precisos en orden a garantizar la sanidad a bordo, percibirán como compensación a la permanencia en dichos lugares durante la estancia un incremento del 50 por 100 sobre el salario profesional.

No obstante, de acuerdo con las informaciones recibidas a través de la Organización Mundial de la Salud (OMS), y otras fuentes oficiales, el Delegado dará por escrito al Capitán un informe de valoración de esta situación.

Artículo 30. Seguro de accidentes.

Aparte del Seguro Obligatorio de Accidentes y como complemento del mismo, la empresa establece a su cargo y a favor de los tripulantes un seguro de accidente cubriendo los riesgos de muerte e invalidez absoluta en su actuación profesional, con los capitales asegurados siguientes:

Por muerte: 4.635.000 pesetas.

Por invalidez total y absoluta: 3.502.000 pesetas.

Las empresas navieras que en la actualidad tuviesen establecido estos seguros, con medias estimadas iguales o superiores a las anteriores, no quedan obligadas a lo establecido en este artículo.

Artículo 31. Pérdida de equipaje a bordo.

En caso de pérdida de equipaje a bordo, por cualquier miembro de la tripulación debido a naufragio, incendio, o cualquier otro accidente, no imputable al o a los perjudicados, la empresa abonará como compensación las cantidades siguientes:

a) Por pérdida total, 133.900 pesetas.

b) Por pérdida parcial una cantidad que no será superior a las 130.000 pesetas, a juicio del capitán, una vez oído al delegado de los tripulantes y al interesado.

En caso de que por parte de la empresa se abone indemnización de vestuario o se faciliten uniformes y estos artículos hayan sido dañados, en la indemnización se reducirá un 20 por 100.

En caso de fallecimiento del tripulante, esta indemnización será abonada a sus herederos.

Artículo 32. Puestos en tierra.

La empresa dará trato preferente a los tripulantes fijos de su flota sobre el personal ajeno a ella al objeto de ocupar plazas en tierra. Ello, siempre que los marinos reúnan las condiciones exigidas por la empresa para ocupar las plazas.

Dicha preferencia en el trato incluye la espera para los casos en que el tripulante se halle embarcado.

Artículo 33. *Permanencia de familiares a bordo.*

Todo el personal de la flota puede solicitar de la empresa directamente o a través del Capitán, ser acompañado por la mujer o hijo mientras se encuentren embarcados. La empresa admitirá la solicitud sin que, en ningún caso, pueda sobrepasar el marco de las normas establecidas para el buque por SEVIMAR.

En todo momento se dará prioridad a aquellas personas (garantías, técnicos, sobrecargos, etc.), que por necesidades de la empresa deban embarcar en el buque.

Para efectuar el enrole, el acompañante deberá poseer una póliza de seguro que cubra los riesgos que pueden producirse mientras se encuentra en situación de embarque.

Igualmente acompañará certificado médico actualizado cada año al embarcar.

No podrán ser enroladas mujeres en estado de gestación, hijos menores de tres años, en viajes superiores a tres días sin escalas y, en ningún caso, el familiar que esté aquejado de cualquier enfermedad que pueda afectar o sentirse afectado por la navegación.

El Capitán, de acuerdo con las circunstancias y sin sobrepasar en ningún caso los límites, establecerá el turno de embarques en el que siempre dará preferencia, dentro del año, al tripulante que no haya sido acompañado ninguna vez en el mismo período. Igualmente, y en el supuesto de que, cubierto el límite, un tripulante solicitara ser acompañado, el familiar que más tiempo lleve embarcado cederá su puesto a la nueva petición, y siempre que el peticionario no haya sido acompañado en un plazo no inferior a los seis meses.

Los tripulantes que carezcan de camarote individual con baño podrán disponer, previa autorización del Capitán y durante la estancia de familiares a bordo, de los camarotes disponibles que cumplan esta condición.

Se tendrá en cuenta la prioridad según los lazos sanguíneos de la familia de los tripulantes.

Se exigirá un orden según las peticiones de embarque.

El acompañante tomará a su cargo el cuidado completo de los alojamientos del tripulante, exceptuando despachos y recintos comunes, y no solicitará servicios extras del Departamento de Fonda. Las comidas serán servidas en el comedor en que se sirva al tripulante al que acompaña. El familiar acompañante viene obligado a cumplir todas las normas de seguridad que rigen en el buque.

La mujer o el acompañante no alterará en ningún momento la convivencia a bordo ni la marcha normal de los trabajos del buque.

Artículo 34. *Correspondencia.*

Los Capitanes deberán exponer en los tablones de anuncios las direcciones postales de los consignatarios o agentes en los puertos donde el buque vaya a hacer escala próximamente o indicar si el buque sale a órdenes.

La empresa adoptará medidas con el fin de enviar a los buques las cartas dirigidas a los tripulantes que se hayan recibido en la Naviera.

Cuando el buque se encuentra en puerto extranjero, las cartas remitidas por los tripulantes serán entregadas para su franqueo al consignatario o enviadas por cualquier otro medio más eficaz.

Artículo 35. *Natalidad.*

Todos los tripulantes fijos al servicio de la empresa percibirán la cantidad de 11.000 pesetas por nacimiento de cada hijo.

Será requisito formal para el abono indicado la presentación del Libro de Familia o certificado de inscripción en el Registro Civil.

Artículo 36. *Gratificaciones extraordinarias.*

Existen dos gratificaciones extraordinarias de vencimiento periódico superior al mes que la empresa distribuirá en las 12 mensualidades las dos, especificando en el recibo salarial que la paga ordinaria está incrementada con la parte proporcional de las dos gratificaciones extraordinarias.

Artículo 37. *Seguridad e higiene.*

El trabajador, en la prestación de sus servicios a bordo, tendrá derecho a una protección eficaz en materia de seguridad e higiene.

En la inspección y control de dichas medidas que sean de observancia obligatoria por el empresario, el trabajador tiene derecho a participar por medio de su representante en el buque.

En todo caso formará parte del Comité de Seguridad e Higiene el Comité de empresa.

Tanto el Comité de Seguridad e Higiene en los buques en que esté formalmente constituido como los representantes legales de los tripulantes cuando aquél no esté constituido, que aprecien una probabilidad seria y grave de accidente por la inobservancia de la legislación aplicable en la materia, requerirán al Armador por escrito, a través del Capitán del buque, para que adopte las medidas oportunas que hagan desaparecer el estado de riesgo; si la petición no fuese atendida en el plazo de cuatro días, se dirigirán a la autoridad competente. Si el riesgo de accidente fuera inminente, la paralización de las actividades podrá ser acordada por la totalidad de los trabajadores del buque.

Tal acuerdo será comunicado de inmediato a la empresa naviera y a la autoridad laboral, la cual en veinticuatro horas anulará o ratificará la paralización acordada.

Las compañías navieras se comprometen a cumplir los acuerdos ratificados por el Estado español, con la Organización Internacional de Trabajo sobre Seguridad, Convivencia e Higiene en el Mar; asimismo, se comprometen a que estos acuerdos estén a disposición de los tripulantes y Delegados sindicales a bordo del buque (Convenio o Recomendaciones 133 OIT), una vez que se hubiera publicado en el «Boletín Oficial del Estado».

Artículo 38. *Cambio de horario de salida.*

Con cuatro horas de antelación a la salida estimada del buque deberá comunicarse a la tripulación por medio de los tablones de anuncios existentes en el buque.

No obstante, habrá un período de flexibilidad de una hora en la demora de salida, a partir del cual se considerará trabajo efectivo el tiempo que pudiera transcurrir hasta la iniciación de la maniobra, salvo que existiesen causas de fuerza mayor.

A la llegada de un buque a puerto se procurará comunicar a través del tablón de anuncios del buque un horario estimado de salida y destino.

Artículo 39. *Fondeadas.*

Cuando un buque fondee en rada, bahía o ría cerrada sin que exista riesgo que obligue a la tripulación a permanecer a bordo, la empresa y siempre que las condiciones del tiempo, y los usos y costumbres del puerto lo admitan, se compromete a facilitar un servicio de lanchas, cuyo horario y frecuencia lo establecerá el Capitán según las circunstancias y de acuerdo con el Comité de Empresa de Flota quien deberá adaptarse a dicho horario. Se procurará que se adecue el horario y frecuencia del servicio de las lanchas para que puedan trasladarse el mayor número posible de tripulantes.

Artículo 40. *Medios de transporte.*

Los buques que atraquen en zonas lejanas a la ciudad y de difícil comunicación y que no tengan transportes regulares y frecuentes, dotarán de transportes apropiados a todos los tripulantes del buque, bien entendido que los tripulantes habrán de adaptarse al horario de los servicios y frecuencias que se hubieren establecido.

Se procurará que se adecue el horario y frecuencia del servicio de transportes para que puedan trasladarse el mayor número posible de tripulantes por viaje.

Artículo 41. *Servicios recreativos y culturales.*

La empresa dotará a todos sus buques de un aparato TV y uno de radiocassette por cámara, siendo por cuenta de aquélla todos los gastos de instalación, mantenimiento y reparación.

En los buques de navegación de altura se dispondrá de cine o vídeo. Los buques dispondrán de una asignación anual de 3.000 pesetas por tripulante. Para fijar el número de tripulantes se estará a lo que determine el cuadro indicador establecido para el buque, siendo gratuitos los libros profesionales seleccionados por una Comisión nombrada al efecto.

La cantidad asignada se empleará en la compra de juegos recreativos y libros para biblioteca.

Se recomienda que en la renovación de material se tengan en cuenta las nuevas técnicas procurando incorporar sistemas de vídeo.

Artículo 42. *Ropa y servicio de lavandería.*

1. La ropa de trabajo será por cuenta de la empresa, ateniéndose a lo establecido en las Normas de Seguridad e Higiene en el Trabajo.

2. El lavado de ropa de cama, toallas y servicio de fonda correrá a cargo de la empresa, así como proveerá a los buques de medios pertinentes de lavado de los efectos personales de los tripulantes (lavadora, plancha o planchadora y secadora).

Ropa de trabajo a bordo.—Todo el personal embarcado dispondrá en perfecto uso de los efectos siguientes:

a) Oficiales de Puente y Radiotelegrafistas. Dispondrán de un buzo, un equipo de agua completo, un casco, linternas y guantes, según necesidades y en cantidades suficientes (ante entrega de lo viejo).

b) Oficiales de Máquinas. Dispondrán de dos buzos, un casco, calzado especial de seguridad, linternas y guantes, según necesidades en cantidad suficiente (ante entrega de lo viejo).

c) Contra maestres y Marineros. Dispondrán de tres buzos o similares, un equipo de agua, un casco, calzado especial de seguridad, linternas y guantes, en cantidades suficientes, según necesidades (ante entrega de lo viejo).

d) Caldereros, Electricistas y Engrasadores. Percibirán los mismos efectos que los de cubierta, excepto ropa de agua que utilizarán la ya citada comúnmente para el Departamento de Máquinas.

e) Personal de Cocina:

Cocineros, dispondrán de dos chaquetillas blancas, dos pantalones, tres camisetas blancas y seis delantales.

Camareros, dispondrán de dos chaquetillas blancas y dos pantalones. Marmitón, lo mismo que los Cocineros.

Artículo 43.

Alumnos: Los alumnos de cualquier especialidad, con independencia de la ayuda familiar a que tuvieran derecho, durante el tiempo que estén embarcados, una gratificación de 63.963 pesetas mensuales.

Comisión Paritaria: Para interpretar y vigilar la aplicación del presente Convenio, se crea una Comisión Paritaria de seis miembros, tres por parte de la empresa y tres trabajadores elegidos por las asambleas de los buques.

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

Disposición adicional primera. *Comisión de Seguridad e Higiene.*

Con un criterio de unificación de las normas y los servicios de Seguridad e Higiene en el Trabajo en los Buques de la Flota, y buscando la cooperación efectiva de las tripulaciones, las empresas, bajo la supervisión del Capitán y como continuación de la labor que en esta materia se viene realizando, constituirán una Comisión de Seguridad e Higiene en el Trabajo a bordo de los buques con las atribuciones y competencias que la legislación vigente reconoce a los mismos, al objeto de lograr la mayor participación real de sus dotaciones, así como el mejor cumplimiento de las normas en un área de tanta importancia.

1. Se forma una Comisión de Seguridad compuesta, bajo la presidencia y supervisión del Capitán, por:

Jefe de Máquinas.

Primeros Oficiales de Puente y Máquinas.

Delegado de los tripulantes o

Miembro del Comité de Empresa de Flota.

Si a juicio de los miembros de la Comisión fuese necesario, dada la naturaleza del tema a tratar, podrá formar parte de la misma eventualmente, un Bombero, un Electricista, un Mecánico o el Cocinero.

2. Objetivos:

a) Aunar los esfuerzos de toda la tripulación para que el buque pueda ser considerado un lugar seguro de trabajo.

b) Evitar los accidentes a bordo.

c) Mejorar las condiciones de seguridad.

d) Recomendar modificaciones y recibir sugerencias encaminadas al logro de una mayor garantía de seguridad, tanto de los tripulantes como del buque.

e) Interesar de las empresas el que se ponga a disposición de la Comisión de Seguridad e Higiene en cada buque la normativa y circulares vigentes en la materia.

Funciones:

a) Velar que a bordo se cumpla con las normas de seguridad vigentes.

b) Promover la observancia de las medidas para la prevención de accidentes.

c) La representación a las empresas de sugerencias, propuestas y recomendaciones para la adopción de cualquier medida de seguridad a bordo.

d) La comprobación y correcto funcionamiento de los aparatos para la prevención y lucha contra incendios y accidentes.

e) Análisis de los accidentes ocurridos a bordo, haciendo las recomendaciones necesarias para evitar la repetición.

f) La vigilancia de la ejecución de los ejercicios de seguridad reglamentarios. Los ejercicios de adiestramiento y práctica a bordo (abandono, contra incendios, emergencias, etc.) se realizarán periódicamente.

g) Proponer la concesión de recompensas al personal que se distinga por su comportamiento o intervención en normas e instrucciones sobre seguridad.

h) Proponer a la empresa la adquisición de los títulos de aquellas publicaciones en materia de seguridad que deban formar parte de la biblioteca del buque.

i) Participar junto con la empresa en la programación de cursos sobre seguridad.

Con objeto de interesar a toda la tripulación en los temas relativos a la seguridad e higiene en los buques, las sugerencias que sobre esta materia formule cualquier tripulante se llevará a cabo mediante la confección de un parte por triplicado, destinándose una copia para la Comisión, otra para el interesado y la última será remitida a la Dirección de la empresa, junto con un informe de la propia Comisión.

Reuniones: La Comisión se reunirá cada mes con carácter obligatorio en sesión ordinaria, y con carácter extraordinario, cuando así lo estime conveniente el Capitán por propia iniciativa o a petición razonada de los dos tercios de los miembros de la Comisión.

El Capitán como Presidente de la Comisión convocará y presidirá todas las reuniones y tomará las debidas medidas para asegurar la asistencia total de sus componentes. Al final de cada reunión se levantará la correspondiente acta, haciéndose constar los asuntos tratados, las medidas adoptadas y las sugerencias o recomendaciones que se deseen elevar a la Dirección.

Disposición adicional segunda. *Actividad sindical.*

Norma 1. El tripulante o tripulantes que resulten elegidos como representantes delegados, ejercerán sus funciones sindicales representativas con toda libertad durante el tiempo para el que fueron elegidos, a salvo siempre de sus obligaciones de trabajo.

El ejercicio de estas funciones se concreta en las siguientes facultades:

1. Expresar con entera libertad sus opiniones en las materias concernientes a la esfera de representación sindical.

2. Reunirse con el resto de la tripulación para deliberar sobre temas de actividad sindical.

3. Promover las acciones a que haya lugar para la defensa de los derechos o del interés sindical de sus representados.

4. Ser protegido contra cualquier acto de usurpación, abuso o sugerencia que afecte al ejercicio libre de su función.

5. Interrumpir su actividad laboral en el buque cuando las exigencias de su representación sindical impongan una intervención directa e inaplazable para intentar solucionar cualquier problema que afecte a los intereses de los tripulantes, previo aviso al Capitán a través de su Jefe de Departamento.

Norma 2. El Delegado de los tripulantes o miembro del Comité de Empresa de Flota dispondrá de una reserva de hasta cuarenta horas laborales retribuidas mensuales para el ejercicio de su actividad en los siguientes casos:

1. Asistencia a congresos, asambleas, consejos, coordinadoras en su caso y, en general, a cualquier clase de reuniones a que fueran convocados por su sindicato.

2. Participación en seminarios, cursos o actividades de carácter formativo sindical, promovidos por el sindicato al que pertenezcan o cuando expresa o personalmente se les convoque.

3. Actos de gestión que deban realizarse por encargo de su sindicato o por razón de sus obligaciones específicas.

Para los mismos casos podrán además utilizar a su cargo las horas necesarias.

Para la utilización de las cuarenta horas y de las de a su cargo el Delegado de los tripulantes o miembro del Comité de Empresa de Flota dará oportuno preaviso al Capitán.

Los Delegados garantizan la no demora del buque por su asistencia a cursillos.

Norma 3. Derechos y funciones del Delegado de los tripulantes o miembros del Comité de Empresa de Flota:

1. Vigilar el estricto cumplimiento de la normas laborales reglamentarias o pactadas, especialmente las relativas a jornadas, vacaciones y horas extraordinarias.

2. Integrarse en las Comisiones sobre Manutención a Bordo y de Seguridad e Higiene.

3. No ser transbordado contra su voluntad en tanto dure el ejercicio de su cargo sindical.

4. Caso de, una vez finalizadas sus vacaciones, existiese la imposibilidad de incorporar a un Delegado de los tripulantes a aquél en que fue elegido y se previera dicha imposibilidad por un período de tiempo superior a quince días, excepcionalmente la empresa podrá disponer de él para otro buque por un tiempo limitado comprometiéndose a reincorporarlo al buque del que es Delegado a la primera oportunidad.

5. Convocar la asamblea del buque por propia iniciativa o cuando se lo solicite un tercio de la tripulación.

6. Ser informado por el Capitán de todas las sanciones impuestas por faltas muy graves.

7. Utilizar todos los servicios de impresión, comunicación y oficinas de a bordo para el desarrollo de sus funciones sindicales, si fuera necesario, previa autorización del Capitán que procurará concederla si no perjudica el normal desarrollo de los servicios y necesidades del buque y dando preferencia a los servicios oficiales.

Aquellas comunicaciones que afecten a ambas partes correrán a cargo de la empresa; las que sean única y exclusivamente de carácter sindical, correrán a cargo de los tripulantes.

8. Cuando la actuación del Delegado de empresa de flota realizada fuera del centro de trabajo, suponga gestión en defensa de los intereses de sus representados en el buque, y se ejerza ante la empresa o ante la autoridad laboral previa citación de ésta, se considerará que se encuentra en situación asimilada a la comisión de servicio, percibiendo la totalidad de los devengos que le correspondiera percibir de haber prestado su actividad laboral.

9. Criterio de excepción en los transbordos.

Norma 4. Los tripulantes podrán ejercer su derecho de asamblea previo aviso al Capitán del buque.

La asamblea no entorpecerá las guardias ni turnos de trabajo, quedando en todo caso a salvo la seguridad del buque y su dotación.

El Delegado de los tripulantes o miembro del Comité de Empresa de Flota serán los responsables de su normal desarrollo.

Norma 5. Durante la estancia del buque en puerto o aprovechando el servicio de enlace con tierra establecido por el buque caso de estar fondeado, los representantes de los sindicatos legalmente constituidos y una vez acreditada su condición ante el Capitán u Oficial de guardia, podrán efectuar visita a bordo a fin de cumplir sus misiones y siempre que ello no obste el cumplimiento de las guardias y turnos de trabajo.

Los visitantes observarán las normas de seguridad establecidas y asimismo, la empresa no se hará responsable de los accidentes que puedan ocurrirles durante su estancia a bordo y durante la travesía.

Norma 6. Podrán acogerse a excedencia por motivos sindicales aquellos tripulantes que fueren designados para ocupar cualquier cargo de responsabilidad en cualquier sindicato legalmente establecido.

Esta excedencia se concederá a todo tripulante cualquiera que fuere su antigüedad en la empresa por el plazo de duración de su cargo.

El reingreso deberá solicitarse por el interesado dentro del mes siguiente a su cese en el cargo sindical que ostente.

Norma 7. El Comité de Empresa de Flota es el órgano representativo y colegiado de los trabajadores de la flota de la empresa.

Se constituirá en aquellas empresas cuyo censo de puestos de trabajo independientemente del número de buques, sea superior a 50 tripulantes.

Norma 8. El Comité de Empresa de Flota tendrá las siguientes funciones:

1. Negociar y vigilar el cumplimiento del Convenio de empresa.
2. Ser informado por la Dirección de la empresa:

a) Semestralmente, sobre la evolución general del sector económico al que pertenece la empresa, sobre la evolución de los negocios y la situación de la producción y ventas de la entidad, sobre su programa de producción y evolución probable del empleo en la empresa.

b) Actualmente, conocer y tener a su disposición el Balance, la Cuenta de Resultados, la Memoria y, en el caso de que la empresa revista la forma de sociedad por acciones o participaciones de cuantos documentos se den a conocer al Consejo de Administración.

c) Con carácter previo a su ejecución por la empresa sobre las reestructuraciones de plantilla, venta y puesta en situación fuera de servicio o cambio de bandera de los buques y sobre los planes de formación profesional de la empresa.

d) En función de la materia de que se trate:

1. Sobre la implantación o revisión de sistemas de organización del trabajo y cualquiera de sus posibles consecuencias.

2. Sobre la fusión, absorción o modificación del status jurídico de la empresa, cuando ello suponga cualquier incidencia que afecte al volumen de empleo.

3. El empresario facilitará al Comité de Empresa de Flota el modelo o modelos de contrato de embarque que habitualmente utilice, estando legitimado el Comité para efectuar las reclamaciones oportunas ante la empresa, y en su caso, ante la autoridad laboral competente.

4. En lo referente a las estadísticas sobre el índice de absentismo y sus causas, los accidentes de trabajo y enfermedades profesionales y sus consecuencias, los índices de siniestralidad, el movimiento de ingresos y ceses, y los ascensos.

3. Ejercer una labor de vigilancia sobre las siguientes materias:

a) Cumplimiento de las normas vigentes en materia laboral y de Seguridad Social, así como el respeto de los pactos, condiciones y usos de empresa en vigor, formulando, en su caso, las acciones legales oportunas ante la empresa y los organismos o tribunales competentes.

b) La calidad de la docencia y de la efectividad de la misma en los centros de formación y capacitación de la empresa.

4. Participar como reglamentariamente se determine, en la gestión de obras sociales, establecidas en la empresa en beneficio de los trabajadores o de sus familiares.

5. Colaborar con la Dirección de la empresa para conseguir el cumplimiento de cuantas medidas acordadas por ambas partes procuren el mantenimiento y el incremento de la productividad de la empresa.

6. Los miembros del Comité de Empresa de Flota y éste en su conjunto observarán sibili profesional en todo lo referente a los apartados a) y c) del punto 1 de esta norma, aun después de dejar de pertenecer al Comité de Empresa de Flota y en especial en todas aquellas materias sobre las que la Dirección señale expresamente el carácter de reservado. Esta obligación de sigilo se extenderá a los expertos que asesoren al Comité.

Disposición adicional tercera.

El artículo 16 de este Convenio, en cuanto a la jornada, cumple lo dispuesto en la legislación vigente en materia de jornada y descanso en el trabajo en la mar.

Disposición final. *Aplicación de la Ordenanza.*

En todo lo no previsto en este Convenio, seguirán aplicándose las condiciones de trabajo vigentes en cada momento en cada una de las empresas, remitiéndose para lo no establecido en las mismas a la Ordenanza de Trabajo en la Marina Mercante (DTMM), así como al conjunto de disposiciones legales vigentes, que configuran las relaciones laborales del país.

ANEXO

Tabla salarial

Categoría	Salario profesional — Pesetas	Parte pagas extras — Pesetas	Plus domingos y festivos — Pesetas	Número	«Forfait» horas extras — Pesetas	Total — Pesetas	Valor trienio — Pesetas	Bolsa vacaciones día — Pesetas
Capitán	308.394	51.399	8.617	26	89.500	457.910	11.640	2.618
Jefe de Máquinas	298.137	49.689	8.876	26	87.103	443.805	11.221	2.558
Primeros Oficiales	240.463	40.077	8.876	30	77.382	366.798	8.871	2.338
Segundos Oficiales, Radiotelegrafistas	166.851	27.760	8.876	45	73.917	277.404	5.855	2.330
Terceros Oficiales	160.451	26.741	8.876	56	68.768	264.836	5.602	2.185
Contraestre, Calderero, Mecánico y Electricista ...	117.654	19.609	8.876	56	60.757	206.896	3.883	1.993
Marinero, Engrasador, Mecamar.	109.057	18.177	8.876	56	53.921	190.031	3.546	1.798
Cocinero	122.017	20.335	8.876	56	62.906	214.134	4.062	2.059
Camarero	111.833	18.640	8.876	56	57.028	196.377	3.654	1.889

9112

RESOLUCIÓN de 23 de marzo de 1998, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el Registro y publicación de los textos del acta de aplicación, modificación y revisión salarial del X Convenio Colectivo de la empresa «Flota de Remolques Marítimos, Sociedad Anónima».

Vistos los textos del acta de aplicación, modificación y revisión salarial de X Convenio Colectivo de la empresa «Flota de Remolques Marítimos, Sociedad Anónima» (número de código 9004360), que fue suscrito con fecha 5 de febrero de 1998, de una parte por los designados por la Dirección de la empresa para su representación y, de otra, por el Comité de Empresa en representación de los trabajadores, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, apartados 2 y 3, del Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley 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 acta de aplicación, modificación y revisión salarial 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, 23 de marzo de 1998.—La Directora general, Soledad Córdova Garrido.

ACTA DE APLICACIÓN Y MODIFICACIÓN DEL X CONVENIO COLECTIVO DE «FLOTA DE REMOLQUES MARÍTIMOS, SOCIEDAD ANÓNIMA»

En Madrid, a 5 de febrero de 1998.

En la sede social de «Remolques Marítimos, Sociedad Anónima», a las nueve horas, se reúnen el Comité de Empresa de «Remolques Marítimos, Sociedad Anónima», y la representación de ésta, con la asistencia de las personas que se reseñan:

Por parte del Comité de Empresa: Don Agapito Carou Moares, don Juan Manuel Díaz Rodríguez, don Francisco Javier Díez Velasco, don Juan García Martínez, don José Antonio González Lavín, don Horacio Julián López Fernández, don Santiago Lamas Piñón y don Luis Tubert Lladó; excusa su asistencia don Ramón Aznar Marín-Barnuevo.

Por parte de Remolques Marítimos: Don Antonio Luján Pardo (Director de Recursos Humanos).

Como Delegado sindical de Comisiones Obreras: Don José Antonio Martínez Arriaza.

Iniciada la reunión a las nueve horas del día de la fecha, y tras estudiar los puntos de orden del día, se acuerda, con efectos del 1 de enero de 1998, la modificación de los artículos 12 y 30, la disposición adicional 1 y el anexo I (tabla salarial) en los siguientes términos:

El artículo 12 se modifica en su título y en su texto, quedando como sigue:

«Artículo 12. *Plus de actividad y disponibilidad.*

Plus de actividad y disponibilidad es la retribución fija que percibe cada tripulante en función de su categoría profesional y del tipo de embarcación en la que se encuentre enrolado como contrapartida a: La disponibilidad para la realización de los servicios propios de la embarcación, los trabajos de y para la navegación, el esfuerzo especial que en ocasiones conlleva la realización de las tareas de salvamento, etc. Este plus se entiende consolidado y, a todos los efectos, tiene carácter salarial, sin perjuicio de lo previsto en los artículos 18, 22, 37 y 40 del vigente Convenio.»

El artículo 30 se modifica en su texto, quedando como sigue:

«Artículo 30. *Retribuciones.*

La retribución salarial del personal de flota está formada por los conceptos salariales siguientes: Salario profesional, plus de actividad y disponibilidad, y antigüedad.

Se entiende por salario profesional la retribución fija que percibe cada tripulante en función de su categoría profesional y del tipo de embarcación en la que se encuentre enrolado. En este concepto se incluye: Plus de navegación, participaciones a bordo, gratificaciones por mando y jefatura, y lo que pudiera corresponderle por navegación por zonas insalubres o epidémicas, así como la retribución de los sábados, domingos y festivos que quedan compensados tanto en metálico como en tiempo de descanso.

Por plus de actividad se entiende lo definido en el artículo 12 del vigente Convenio.

El plus de antigüedad, cuyo importe está definido en el artículo 31 del vigente Convenio.

Las cuantías salariales de los conceptos fijos de este artículo, de las distintas categorías y tipo de embarcación, son las fijadas en la tabla de salarios que figura como anexo I de este Convenio.»

La disposición adicional 1 se anula, manteniéndose las números 2, 3 y 4.

La tabla salarial que se acompaña como anexo I queda como sigue:

«ANEXO

Tablas de salarios para 1998

(Actualizada al 1 de enero de 1998 con el 2,1 por 100, según Convenio)

Buques de salvamento

Categoría profesional	Salario profesional — Pesetas	Plus de actividad — Pesetas	Total mensual — Pesetas	Paga extra y vacaciones — Pesetas	Total año — Pesetas
Capitán	290.314	212.931	503.245	503.245	7.045.427
Primer Oficial	231.760	176.529	408.289	408.289	5.716.042
Jefe de Máquinas ...	272.750	202.014	474.764	474.764	6.646.696
Primer Maquinista .	231.760	176.529	408.289	408.289	5.716.042
Electricista	171.554	90.334	261.888	261.888	3.666.425