

Tabla salarial para Ponferrada (León)

	Salario base	Plus Convenio	Total
Oficial primera de taller ...	28.939	22.442	51.381
Oficial tercera administrativo.	28.605	21.163	49.768

Anexo tabla salarial conjunta para Valladolid y Ponferrada (León)

Categoría	Salario anual
Oficial de primera de taller ...	822.094
Oficial de segunda de taller ...	764.708
Oficial de segunda de taller (b) ...	702.846
Oficial de tercera de taller ...	649.264
Peón ...	637.854
Conductor de primera ...	822.094
Conductor de segunda ...	764.708
Almacenero de primera ...	699.566
Almacenero de segunda ...	634.424
Auxiliar Administrativo B ...	699.566
Recepcionista ...	1.082.445
Maestro de taller ...	1.244.205
Viajante ...	738.360
Oficial de primera Administrativo ...	1.082.445
Oficial de segunda Administrativo ...	936.705
Oficial de tercera Administrativo ...	796.268

15966

RESOLUCION de 7 de mayo de 1982, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la publicación del IV Convenio General de la Marina Mercante.

Visto el texto del IV Convenio Colectivo General de la Marina Mercante, recibido en esta Dirección General, con fecha 29 de abril de 1982, suscrito por la representación de la Asociación de Navieros Españoles y por las representaciones del Sindicato Libre de la Marina Mercante y del Sindicato de la Marina Mercante UGT, el día 23 de abril de 1982.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 90,2 y 3 de la Ley 8/1980, de 10 de marzo que aprobó el Estatuto de los Trabajadores y en el 2 del Real Decreto 1040/1981, de 22 de mayo sobre registro y depósito de Convenios Colectivos de Trabajo,

Esta Dirección General acuerda:

Primero.—Ordenar su inscripción en el Registro de Convenios de esta Dirección General.

Segundo.—Remitir el texto original del mismo al Instituto de Mediación, Arbitraje y Conciliación (IMAC).

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

Notifíquese este acuerdo a la Comisión Negociadora.

Madrid, 7 de mayo de 1982.—El Director general, Fernando Somoza Albarreda.

Comisión Negociadora del IV Convenio Colectivo General de la Marina Mercante.

IV CONVENIO GENERAL DE LA MARINA MERCANTE

PREAMBULO

Las partes firmantes de este IV Convenio General de la Marina Mercante, estiman que es un dato positivo y esperanzador que las Organizaciones Sindicales y Empresariales asuman el protagonismo que les corresponde, logrando establecer, a través de la autonomía de las partes, reflejada en la firma de esta negociación colectiva de ámbito nacional, las oportunas pautas de comportamiento laboral, sentando con ello bases sólidas para el desarrollo económico y social de nuestra Marina Mercante y, en definitiva, de España.

En este sentido, las partes firmantes de este IV Convenio General del Sector, negociado en adaptación del Acuerdo Nacional de Empleo (ANE), a la especialidad de la Marina Mercante, consideran que el mismo tiene una clara virtualidad, por abordar cuestiones que resultan importantes para los Tripulantes y las Empresas, la ordenación de relaciones laborales, el fortalecimiento de los Sindicatos y Organizaciones Empresariales y el perfeccionamiento de la normativa laboral, a través de los acuerdos de las Comisiones Paritarias y de Estudios del mismo.

Artículo 1.º *Ámbito de aplicación.*—El presente Convenio general para el Sector de la Marina Mercante, es de aplicación

a todas las Empresas Navieras y a su personal de flota, excepto para las Empresas con Convenio de Empresa.

No obstante lo anterior, aquellas Empresas en las que sus respectivas representaciones, de mutua conformidad, expresen el compromiso de reconducir su Convenio de Empresa al Convenio General, ANAVE, Marina Mercante-UGT y Sindicato Libre de Marina Mercante (SLMM), aceptan sin más la sustitución del Convenio de Empresa de que se trate por el Convenio General.

Las discrepancias que pudieran surgir en cuanto a la aplicación del Convenio General, en los casos de sustitución de Convenios de Empresa por el General serán resueltas por la Comisión Paritaria de este IV Convenio General.

Art. 2.º *Vigencias.*—El presente Convenio entrará en vigor el 1 de enero de 1982 con independencia de la fecha de publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Su vigencia será de dos años con efectos hasta el 31 de diciembre de 1983 y se prorrogará por períodos anuales sucesivos si con tres meses de antelación al menos de su vencimiento inicial o prorrogado no se hubiere denunciado por alguna de las partes contratantes.

Como excepción al período de vigencia del presente Convenio, se establece que los artículos reguladores del régimen económico tendrán efectividad desde el 1 de enero de 1982 hasta el 31 de diciembre del mismo año.

La denuncia por cualquiera de las partes firmantes de este Convenio habrá de formalizarse por escrito ante la Dirección General de Trabajo, dando traslado de la misma a la otra parte.

Art. 3.º *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 de sus cláusulas, desechando el resto, sino que siempre habrá de ser aplicado y observado en su integridad y considerado 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.

Art. 4.º *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 mejorara cualquiera de los temas pactados no salariales, será de aplicación en su contenido y regulación sobre lo establecido en el presente Convenio.

Art. 5.º *Aplicación directa.*—Las partes signatarias del presente Convenio Colectivo han agotado en el contexto del mismo su respectiva capacidad de negociación en el tratamiento de las distintas materias que han sido objeto de Convenio por lo que se comprometen a no promover niveles inferiores de negociación de éste, por lo que se aplicará directamente por las Empresas.

Tampoco generarán cuestiones que supongan o impliquen, en cualquier medida, revisión de lo que se pacte.

Las diferencias o discrepancias que pudieran surgir de la aplicación automática de este Convenio General serán sometidas a su Comisión Paritaria para su resolución posterior.

Art. 6.º *Período de prueba.*

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

- a) Titulados: Tres meses.
- b) Maestranza y subalternos: Cuarenta y cinco días.

Durante el período, que deberá ser pactado por escrito, ambas partes pueden rescindir unilateralmente el Contrato de Trabajo comunicándose a la otra parte en igual forma con una antelación mínima de ocho días.

2. En caso de que el período de prueba expire en el curso de una travesía, éste se considerará prorrogado hasta que el buque toque puerto, 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 dentro del plazo estipulado en el plazo que indica el párrafo anterior de este artículo. En caso contrario se considerará al tripulante como fijo en plantilla.

3. 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.

4. Concluido a satisfacción de ambas partes el período de prueba, el tripulante pasará a figurar en la plantilla de personal fijo en la Empresa y el tiempo prestado durante dicha prueba le será computado a efectos de su antigüedad.

5. La Empresa en el supuesto de rescisión del período de prueba, entregará la documentación relativa al tiempo efectivamente trabajado y el Certificado de Empresa de las cotizaciones efectuada a la Seguridad Social.

8. Una vez finalizado el periodo 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.

Asimismo percibirá una gratificación de viaje equivalente a dos días de salario para gastos de desplazamiento al domicilio.

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

Art. 7.º 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.

Cuando la Comisión de Servicio se realice embarcado se devengarán vacaciones de Convenio. Cuando se realice en tierra, se devengarán vacaciones de O. T. M. M., salvo en aquellas circunstancias en que el trabajo se realice fuera del domicilio habitual, en cuyo caso y además de las vacaciones O. T. M. M., tendrá derecho a cuatro días laborables de estancia en su domicilio, por cada tres meses, sin computar como tales los viajes, y siendo de cuenta del Empresario los gastos de viaje.

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.

Art. 8.º Transbordos.—Se entiende como tal, el traslado del Tripulante de un buque a otro de la misma Empresa, dentro del transcurso del periodo de embarque:

Los transbordos podrán ser:

a) Por iniciativa de la Empresa: Por necesidades de organización o de servicio, el transbordo será dispuesto por la Empresa, a cuyo efecto se seguirán los siguientes criterios:

1. Orden inverso de antigüedad del personal de cada categoría en la Empresa.

2. No haber sido transbordado más de una vez en el periodo de embarque.

3. Si el tripulante transbordado lo fuera a un buque donde las percepciones salariales resultaran inferiores a las que tenía en condiciones homogéneas de trabajo, percibirá por una sola vez por campaña y en concepto de indemnización, una cantidad equivalente a la diferencia que resulta entre lo percibido el último mes y lo que corresponda en su nuevo destino.

b) Por iniciativa del Tripulante: Cuando por razones de ubicación de su domicilio y otras causas justificadas, el tripulante así lo solicite y la Empresa pueda proporcionárselo.

En ambos casos, 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 ocasiona al tripulante.

Art. 9.º Expectativa de embarque.—Se considerará expectativa de embarque la situación del tripulante que se halla en su domicilio, procedente de una situación diferente a la del 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 de Empresa».

En ningún caso se podrá mantener al tripulante por un tiempo superior a treinta días, pasando a partir de este momento a situación de «Comisión de Servicio».

Durante la expectativa de embarque, el tripulante percibirá el salario profesional y disfrutará de las vacaciones de Ordenanza.

Art. 10. Licencias.—1. Con independencia del periodo convenido de vacaciones, se reconoce el derecho a disfrutar de licencias por los motivos que a continuación se enumeran: De índole familiar, para asistir a cursos o exámenes para la obtención de título o nombramientos superiores o cursillo de carácter obligatorio, complementarios o de perfeccionamiento y capacitación en la Marina Mercante y para asuntos propios.

2. La concesión de toda clase de licencias corresponde al Naviero o Armador. El peticionario deberá presentar la oportuna instancia 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 motivo de índole familiar, los permisos que se soliciten deberán ser concedidos por el Capitán en el momento de ser solicitados, desembarcando el tripulante en el primer puerto con medios más directos de desplazamiento y dentro de los límites geográficos contemplados en el apartado 3. 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.

3. Los gastos de desplazamiento para el disfrute de las licencias, correrán por cuenta del permisionario, a excepción de los ocasionados en el supuesto de muerte del cónyuge e hijos y la del apartado 5.2) y 5.4), que correrán a cuenta del Armador, quedando restringido el uso del derecho a desembarque y reembarque a todos los puertos de Europa, mar Mediterráneo,

mar Negro, y los puertos de Africa hasta el paralelo de Nodibou. No obstante quedan excluidas de estas limitaciones geográficas las causas de enfermedad grave y muerte del cónyuge e hijos.

4. Licencias por motivo de índole familiar.—Estas licencias serán retribuidas en los siguientes casos:

Casos	Días
Matrimonio	20
Nacimiento hijos	15
Enfermedad grave cónyuge, hijos, padres y hermanos, incluso políticos, hasta	10
Muerte cónyuge e hijos, incluso políticos	15
Muerte padres y hermanos, incluso políticos	12

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 serán acumuladas a vacaciones, a excepción de la del 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 profesional.

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

5. Licencias para asistir a cursos, cursillo y exámenes.

5.1. Cursos Oficiales para la obtención de títulos o nombramientos superiores en la Marina Mercante.

Antigüedad mínima	Dos años.
Duración	La del curso.
Salario	Profesional.
Número de veces	Retribución una sola vez.
Vinculación a la Naviera	Dos años desde la terminación del curso.
Peticiones máximas	6 por 100 de sus puestos de trabajo considerando las fracciones superiores al 0,5 por 100 como unidad.

Mensualmente se enviará a la Naviera justificación de asistencia expedida por la Escuela, para tener derecho a la retribución.

5.2. Cursillos de carácter obligatorio complementarios a los títulos profesionales.

Antigüedad mínima	Sin limitación.
Duración	La del cursillo.
Salario	Profesional.
Número de veces	Retribuida una sola vez.

5.3. Cursillos de perfeccionamiento y capacitación profesional de los tripulantes y adecuados a los tráficoes específicos de cada Empresa.

Antigüedad mínima	Dos años.
Duración	La del Curso.
Salario	Profesional.
Número de veces	Una sola vez.
Vinculación a la Naviera	Un año.
Peticiones máximas	3 por 100 de sus puestos de trabajo, considerando las fracciones superiores al 0,5 por 100 como unidad.

En todas estas licencias se seguirá el orden de recepción de las peticiones hasta completar los toques establecidos. Las Empresa atenderán las peticiones formuladas hasta dichos toques, pudiendo concederlos durante el periodo de vacaciones.

Si los tripulantes se integran a cualquiera de los cursos durante las vacaciones, éstas quedarán interrumpidas. Una vez finalizado el curso seguirá el disfrute de las mismas.

5.4. Cursillos por necesidad de la Empresa.—Cuando alguno de los cursos de los apartados anteriores se realice por necesidad de la Empresa, el tripulante se hallará en situación de Comisión de Servicio todo el tiempo que duren los cursillos.

5.5. Licencias para asuntos propios.—Los tripulantes podrán solicitar licencias por necesidades de atender personalmente asuntos propios que no admitan demora por un periodo de hasta seis meses, que podrán concederse por el Naviero en atención a los fundamentos que se expongan por el solicitante y las necesidades del servicio.

Estas licencias no tendrán derecho a retribución de ninguna clase.

Art. 11. Excedencias.

1. Excedencia voluntaria.—Podrá solicitarla todo tripulante que cuente, al menos con dos años de antigüedad en la Empresa. Las peticiones se resolverán dentro de los treinta días siguientes a la fecha de presentación.

El plazo mínimo para las excedencias será de tres meses 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 le concedió la excedencia, no solicitase su reintegro en la Empresa, causará baja definitivamente en la misma.

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

En el supuesto de que no existiera vacante de su categoría y el excedente optara voluntariamente por alguna de categoría inferior, dentro de su especialidad, percibirá 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 no hayan transcurrido, al menos cuatro años de servicio activo en la Compañía, desde la finalización de aquella.

2. Excedencia forzosa.—Dar lugar a la situación de excedencia forzosa cualquiera de las causas siguientes: Nombramientos 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 reintegro dentro de los treinta días siguientes al cese en su cargo político o sindical. Caso de no ejercer dicha petición dentro del plazo de treinta días, perderá su derecho al reintegro en la Empresa.

Art. 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.

Art. 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, 900 pesetas.

Cena, 800 pesetas.

Alojamiento, 1.050 pesetas.

En caso de que por motivos justificados hayan de realizarse gastos superiores, se entregarán a la Empresa los recibos oportunos para su consideración a efectos de su reembolso.

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 eligiendo el tripulante el medio de transporte más idóneo, adecuado y directo, quedando excluidos los taxis de alquiler de largo recorrido, los coches de alquiler y las clases de lujo. Para los taxis de largo recorrido se considerará como tal las distancias superiores a 25 kilómetros.

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.

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 le 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.

Art. 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 y en perfecto estado de conservación.

Se formará una Comisión compuesta por el Delegado de los tripulantes, el Mayordomo o Cocinero, un titulado y un no titulado supervisado por el Capitán. La elección de los miembros se realizará por la tripulación del buque mediante votación de la que se levantará acta y se entregará al Capitán.

La Comisión será la encargada del exacto cumplimiento de las normas sobre manutención y sus funciones serán las de:

— Controlar las propuestas de pedidos, las facturas y realizar inventario de pesos y calidades.

— Realizar el inventario de gambusa al finalizar cada mes para conocer el gasto por tripulante/día.

Vigilar que los frigoríficos y oficinas 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.

Todo el personal que acredite encontrarse a régimen, se le elaborará la comida adecuada a su tratamiento, con cargo a la Empresa. 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 de mayo, Nuestra Señora del Carmen, Nochebuena y Nochevieja. La cantidad, calidad y tipo de comida para estos días será a criterio del Cocinero y Comisión de comidas y la Compañía correrá con 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.

Art. 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 se efectuará por la Comisión sobre cantidad y calidad de la comida a bordo correspondiendo el control 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.

Art. 16. Jornada ordinaria.—La jornada ordinaria en la Marina Mercante se computará anualmente.

La jornada ordinaria diaria obligatoria será de ocho horas de lunes a viernes y cuatro horas el sábado.

La diferencia entre jornada ordinaria anual y la proyección de la jornada ordinaria diaria durante el tiempo de embarque solamente se aplicará en sábados tarde, domingos y festivos, y únicamente para trabajos de guardias de mar, guardias de fonda, emergencia del buque o la carga, así como para las maniobras de puertos y fondeos cuando se realicen dentro de la jornada laboral de cada Tripulante, que se suplementarán mediante un plus de guardias y trabajos que se establecen en: 150 pesetas/hora, para 1982, salvo que ya se retribuyan específicamente como tales. En los casos en que existan pactos de horas extraordinarias en forfait, este plus de guardias y trabajos no entrará en dicho cómputo, detrayéndose del mismo.

El plus de guardias y trabajos de este artículo se establece en 175 pesetas/hora para 1983.

Art. 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. Lo trabajos de fondeo, atraque, desatraque, enmenda.
1. Los trabajos de fondeo, atraque, desatraque, enmenda.
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 los supuestos 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.

La consideración del buque como centro de trabajo de la tripulación en el régimen especial de la Marina Mercante hace que la compensación retributiva de las horas extraordinarias tenga una naturaleza específica de cálculo de su valor.

El valor de la hora extraordinaria directamente realizada será el que resulte de aplicar a los valores vigentes, durante 1982, el porcentaje que cada Empresa Naviera aplique sobre sus salarios.

Igual tratamiento económico se dará a la valoración de la hora extraordinaria pactada en forfait.

Las partes firmantes del Convenio adquieren el compromiso de constituir una Comisión para el estudio y mejor estructuración de las horas extras en el sector, en especial aquellas cuya supresión pueda generar empleo, así como la adecuación de los puestos de trabajo.

Art. 18. *Vacaciones.*—Las vacaciones de este IV Convenio General tienen el carácter de totales por todos los conceptos.

Los sábados, domingos y festivos comprendidos en el período de embarque están integrados en las vacaciones, en su parte correspondiente, de acuerdo con lo establecido en la normativa vigente y, por tanto, no podrán producirse compensaciones por ningún motivo.

En el supuesto de empresas cuyas vacaciones fuesen superiores a los niveles del IV Convenio General, se aplicarán las oportunas absorciones de las pactadas en este Convenio, tanto las referidas al régimen general de vacaciones como a las excepciones al mismo.

Art. 19. *Régimen general de vacaciones.*—El régimen general de vacaciones, para el personal de flota será como sigue:

Año 1982:

1. 53 (Cincuenta y tres) días, para las navegaciones comprendidas entre los puertos de la Península, Baleares y Canarias, hasta los 56° Norte; hasta el paralelo de Port-Etienne, por el Sur y todo el Mediterráneo.

2. 58 (Cincuenta y ocho) días, para las navegaciones comprendidas entre el paralelo de Port-Etienne hasta el paralelo de Pointe-Noire.

3. 60 (Sesenta) días, para las restantes navegaciones.

Año 1983:

1. 55 (Cincuenta y cinco) días, para las navegaciones comprendidas entre los puertos de la Península, Baleares y Canarias, hasta los 58° Norte; hasta el paralelo de Port-Etienne, por el Sur y todo el Mediterráneo.

2. 60 (Sesenta) días, para las restantes navegaciones.

Art. 20. *Excepciones al régimen general de vacaciones.*

Año 1982:

1. 58 (Cincuenta y ocho) días, para los buques contenedores, cementeros autodescargantes y roll-on/roll-off, incluidos en los puntos 1 y 2 del artículo anterior.

2. 60 (Sesenta) días, para los buques de transporte de gases licuados y productos químicos, así como los buques petroleros y tanques diversos, no incluidos en el número siguiente.

3. 64 (Sesenta y cuatro) días, para los petroleros y buques tanque en ruta al Golfo Pérsico, Extremo Oriente o Costa Americana del Pacífico.

4. 63 (Sesenta y tres) días, para grandes buques contenedores celulares, y roll-on/roll-off, mayores de 10.000 TRB, en línea al Golfo Pérsico, Extremo Oriente o Costa Americana del Pacífico.

Año 1983:

1. 60 (Sesenta) días, para los buques contenedores, cementeros autodescargantes, roll-on/roll-off, incluidos en los puntos 1 y 2 del artículo anterior, y para los buques de transporte de gases licuados y productos químicos, así como los buques petroleros y tanques diversos, no incluidos en el número siguiente.

2. 67 (sesenta y siete) días, para los petroleros y buques tanque en ruta al Golfo Pérsico, Extremo Oriente o Costa Americana del Pacífico.

3. 65 (Sesenta y cinco) días, para grandes buques contenedores celulares y roll-on/roll-off mayores de 10.000 TRB, en línea al Golfo Pérsico, Extremo Oriente y Costa Americana del Pacífico.

Art. 21. *Cómputo del período de vacaciones.* Los días de vacaciones citados corresponden a cinco (5) meses de «Servicio a la Empresa».

Art. 22. *Servicio a la Empresa.*—Se entiende por «Servicio a la Empresa»:

1. Situación de enrolamiento.

2. Hospitalización por accidente de trabajo o enfermedad profesional fuera del municipio de su domicilio.

En todas las demás circunstancias, se devengarán las vacaciones reguladas por la Ordenanza.

Art. 23. *Navegaciones mixtas.*—Cuando, dentro de un período de devengo de vacaciones, el tripulante navegue en distintos niveles de vacaciones, se calcularán las que le correspondan proporcionalmente al tiempo navegado en cada nivel.

Art. 24. *Relieves de personal en vacaciones.*—Empresas y tripulaciones 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 relieves del personal que haya de disfrutar sus vacaciones en la siguiente forma:

Desde 30 días antes a aquél en que le corresponda el devengo de las mismas (4.º mes), hasta 30 días después de dicho plazo del devengo (6.º mes).

2. Asimismo, las Empresas podrán 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 15 días de antelación al fin del período de vacaciones.

Art. 25. *Exclusiones al régimen de vacaciones.*—Queda excluido de la aplicación del régimen de vacaciones del Convenio, el personal de Inspección en todas sus categorías.

Art. 26. *Incremento salarial.*—Los trabajadores afectados por el presente Convenio que presten sus servicios en Empresas Navieras vinculadas al mismo tendrán un incremento salarial consistente en el 10,5 por 100, sobre los conceptos retributivos abonados en el año 1981, y que no hayan sido absorbidos mediante el régimen regulador del artículo correspondiente a jornada ordinaria.

Habida cuenta de las circunstancias específicas de los tráficos de cabotaje y gran cabotaje realizados por buques menores de 4.000 TRB, dichas unidades elevarán los conceptos retributivos, a que se hace referencia en el párrafo anterior, en el 9 por 100 para el personal embarcado en buques de hasta 1.600 TRB, y un 10 por 100 para el mismo personal de buques de entre 1.601 TRB a 4.000 TRB.

Teniendo en cuenta la situación de crisis del sector particularmente negativa en cuanto a perspectivas en algunos tráficos, las Empresas podrán negociar con los tripulantes una reducción del incremento anterior y dentro del marco del 9 al 10,5 por 100 con excepción de las Empresas que se acojan al régimen de Empresas en pérdidas o déficit.

Las Empresas que en su caso deseen acogerse al tratamiento económico del párrafo anterior, deberán presentar la documentación económica y financiera que acredite objetiva y fehacientemente la situación de 1980 y 1981, así como las previsiones y datos actuales para 1982 ante la Comisión Paritaria, siendo esta quien decidirá.

Art. 27. *Empresas en pérdida o déficit.*—El porcentaje de incremento salarial establecido en el presente Convenio, no será de necesaria u obligada aplicación para aquellas Empresas que acrediten, objetiva y fehacientemente situaciones de déficit o pérdida mantenidas en los ejercicios contables de 1980 y 1981. Asimismo, se tendrán en cuenta las previsiones para 1982.

En estos casos se trasladará a las partes la fijación del aumento de salarios. Para valorar esta situación se tendrán en cuenta circunstancias tales como el insuficiente nivel de fletes y contratos de transporte y se atenderán los datos que resulten de la contabilidad de las Empresas, de sus balances y de sus cuentas de resultados.

En caso de discrepancia sobre la valoración de dichos datos, podrán utilizarse informes de auditores o censores de cuentas, atendiendo las circunstancias y dimensiones de las Empresas.

Las Empresas que aleguen dichas circunstancias deberán presentar ante la representación de los trabajadores la documentación precisa (balances, cuentas de resultados y, en su caso, informe de Auditores o de Censores de Cuentas) que justifique un tratamiento salarial diferenciado.

En este sentido, en las de menos de veinticinco trabajadores, y en función de los costos económicos que ello implica, se sustituirá el informe de Auditores o Censores Jurados de Cuentas, por la documentación que resulte precisa dentro de la señalada en los párrafos anteriores para demostrar, fehacientemente, la situación de pérdidas.

Los representantes de los trabajadores están obligados a tratar y mantener en la mayor reserva la información recibida y los datos a que hayan tenido acceso como consecuencia de lo establecido en los párrafos anteriores, observando, por consiguiente, respecto de todo ello, sigilo profesional.

A los efectos de regular el procedimiento a seguir en los casos de Empresas que aleguen esta situación tendrá competencia la Comisión Paritaria del presente Convenio.

Para la aplicación de este artículo 27, las Empresas que deseen acogerse al mismo, dispondrán de un plazo improrrogable de quince (15) días hábiles desde la publicación de este Convenio General en el «Boletín Oficial del Estado».

Art. 28. *Revisión salarial.*—En el caso de que el índice de Precios al Consumo (IPC), establecido por el INE, registrase al 30 de junio de 1982 un incremento respecto al 31 de diciembre de 1981 superior al 8,09 por 100, se efectuará una revisión salarial, tan pronto se constate oficialmente dicha circunstancia, en el exceso sobre la indicada cifra, computándose el doble de tal exceso a fin de prever el comportamiento del IPC en el conjunto de los doce meses (enero-diciembre de 1982); teniendo como tope el mismo IPC menos dos puntos. Tal incremento se abonará con efectos de 1 de enero de 1982 y, para llevarlo a cabo, se tomarán como referencia los salarios o tablas utilizados para realizar los aumentos pactados para 1982.

Art. 29. *Trabajos sucios, penosos y peligrosos.*—Estarán comprendidos en este artículo todos aquellos trabajos que, en determinadas circunstancias, 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 del interior de la caja de cadenas.

— Limpieza, picado o pintado del interior del tanque de lastres.

— Limpieza, picado o pintado o encalichado de tanques de agua dulce.

— Limpieza, picado o pintado bajo planchas de toda la sentina de máquinas.

- Limpieza, picado o pintado en el interior de cofferdams.
- Picado con chorro de arena o chorreado.
- Limpieza de tanques de aceite o combustible.
- Trabajos de extracción de sedimentos o residuos en tanques de carga en buques petroleros. Cuando estos trabajos deban realizarse navegando, se considerarán sucios, penosos o peligrosos.

En caso de que los mismos o parte de ellos deban realizarse en la mar por 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 en el interior de tanques de lastre o agua dulce 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 del barrido.
- Limpieza del interior de conductos de humo, calderas y calderetas.
- Trabajos en el interior de tanques de aceite y/o combustible.

Trabajos en el interior de conductos de humo o calderas.

- Trabajos en la mar ocasionados por averías del propulsor principal.

- Limpieza de sentinas corridas de bodega.
- Trabajos en cuadros eléctricos a alta tensión.
- Pintado a pistola en recintos cerrados.
- Encalichado o cementado en recintos cerrados.
- Trabajos en interiores por debajo de -5° ó por encima de $+45^{\circ}$ (considerando cámara de máquinas como exterior). Las bodegas no frigoríficas se consideran como exteriores.
- En la mar, subida a alturas superiores a 1,5 metros en palos, siempre que sea necesario para la seguridad del buque. En caso contrario será totalmente prohibido.
- Estiba de cadenas en cajas de cadenas cuando se haya de permanecer en el interior de la misma.
- Recepciones o fiestas oficiales en las que el servicio o la preparación están a cargo del personal de fonda (salvo en buques de pasaje o mixtos).
- Limpieza de bodega y tanques altos laterales:

- Quando exista premura.
- Fuera de la jornada de trabajo.
- Quando la carga que se hubiere transportado lo convirtiera en trabajo especialmente sucio, penoso o peligroso y en 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:

- Los encuadrados en la tabla según la misma en las referencias al total se calculará el tanto por ciento que corresponda cuando sea parcial.
- Los trabajos especiales de limpieza de bodega tendrán la siguiente consideración económica de 300 pesetas/hora y por cada uno de los puntos a), b), c), se abonarán 300 pesetas, pero en ningún caso en total podrá exceder de 745 pesetas hora/hombre trabajada.
- El resto se abonarán como horas extras las que se realicen dentro de la jornada de trabajo y como horas extras dobles las que se realicen fuera de la misma.

	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	11.235	12.640	14.044	16.853	19.662	23.876	28.494
Limpieza total del interior de cofferdams	8.427	9.831	11.235	14.044	16.853	21.067	26.685
Limpieza completa del interior de tanques de lastre y/o agua dulce	8.427	12.640	14.044	16.853	19.662	23.876	28.494
Limpieza bajo planchas de la sentina de máquinas	1.404 pp	1.544 pp	1.685 pp	1.825 pp	1.966 pp	2.106 pp	2.247 pp
Limpieza completa de cárter del motor principal	1.404 pp	2.809 pp	4.213 pp	4.213 pp	4.213 pp	4.213 pp	4.213 pp
Limpieza del interior de la galería de barridos	2.247 pp	2.328 pp	2.809 pp	2.949 pp	3.090 pp	3.370 pp	3.651 pp
Limpieza completa de conductos de humo, calderas y calderetas	33.707	36.516	39.325	42.134	44.943	48.157	56.179
Picado y pintado total del interior de: caja de cadenas, cofferdams, tanques de lastre, tanques de agua dulce con encalichado	22.472	23.876	25.280	28.090	30.899	35.112	40.730
Limpieza bajo planchas de toda la sentina de máquinas	16.854	21.067	26.685	35.112	44.943	56.179	70.224
Limpieza de tanques de aceite o combustibles	8.427	9.831	11.236	14.045	16.853	21.067	26.685
Limpieza completa en el interior de tanques de servicio de aceite	12.640	14.045	15.499	18.258	21.067	23.876	30.897
Picado y pintado de toda la sentina de máquinas	30.899	39.325	47.752	56.179	64.606	73.032	84.268

pp = por persona.

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

Art. 30. Trabajos especiales.—Tienen consideración de trabajos especiales aquellos cuya realización, en condiciones normales, no es obligatoria para los tripulantes, por corresponder dichos trabajos a trabajadores de 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 Sindicatos y Organizaciones Portuarias.

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

El tratamiento económico de estos trabajos se pactará libremente a un tanto alzado entre el Armador o su representante, y las tripulaciones.

En los casos en que de acuerdo con el párrafo 2.º su realización no revista el carácter de voluntariedad se mantendrá el

tratamiento económico pactado entre tripulación y Empresa, incrementado con el porcentaje del artículo 26 de cada Empresa.

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, etcétera).

b) Se exceptuarán del párrafo anterior, todos aquellos buques especializados y modulados para el transporte de contenedores con infraestructura adecuada en bodegas y cubierta para la misma, incluyendo guías, y que estén dotados de los medios adecuados seleccionados y elaborados a medida, y ligeros y con

elementos o fundamentos fijos de trínca y que la operación de trínca sea sencilla.

La determinación de los buques que reúnan estas condiciones se hará por la Comisión Paritaria.

Este trabajo por seguridad del buque, se realizará antes de salir de 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 la dotación o pasaje, será realizado por la dotación del buque. El resto de provisión de cada departamento lo efectuará el personal del mismo al cual corresponda los pertrechos, realizando el transporte, estiba y tríncaje. Todos estos trabajos serán realizados dentro de la jornada laboral y en su defecto, abonados como horas extraordinarias.

No será considerado trabajo especial la distribución y estiba de víveres y pertrechos en paños y gambusa cuando aquellos hayan sido depositados al costado del buque en el lugar idóneo por persona ajena a la dotación del buque.

Art. 31. *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 de la base de cotización del tripulante afectado, referido siempre al mes inmediatamente anterior al de su baja y devengará vacaciones de Convenio.

En caso de baja por enfermedad profesional o accidente laboral, ambos sin hospitalización, se estará a lo dispuesto por la legislación vigente.

Art. 32. *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 este en el Certificado de Arqueo.

En el caso de diferentes mercancías asignadas todas al mismo grupo, se sumarán sus pesos a los efectos de 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 de 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 este último.

Grupos de peligrosidad.—Las referencias a «clase», «tipo», «división», «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 transporten.

Grupo «A»: Mercancías reseñadas como pertenecientes a:

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

Infecciosos.—Clase 6-2.

Radiactivos.—Clase 7. Cuando de materiales radiactivos explosivos o de «acuerdos especiales» se trate.

Grupo «B»: Explosivos:

Clase 1, División 1-1, Grupo 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 mercancías no incluidas Grupo B.

Gases inflamables o tóxicos.—Clase 2, número ONU 1016, 1023, 1026, 1017, 1699, 1045, 1051, 1052, 1053, 1976, 1067, 1076, y el «gas de agua».

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

Grupo «D»:

Líquidos inflamables con punto bajo de inflamación.—Clase 3-1.

Radiactivos.—Clase 1. 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 tóxicas no inflamables.

Inflamables.—Clase 3-3.

Tóxicos.—Clase 6-1.

Grupo «H»:

Sólidos inflamables espontáneamente.—Clase 4-2, excepto números ONU 1361, 1362, 1857 y 1367.

Peróxidos orgánicos.—Clase 5-2.

Grupo «I»:

Radiactivos.—Clase 7. 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 tóxicos».

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.

Art. 33. **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 este caso, transbordado a otro buque. En caso de que no sea posible el transbordo inmediato, 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 1.650 pesetas diarias.
- c) Caso de que, sin previo conocimiento al partir de viaje, el buque se encuentre en zona de guerra efectiva, los tripulantes percibirán el 200 por 100 de aumento 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 cinco millones de pesetas por invalidez permanente y tres millones de pesetas por muerte.

A los efectos de este artículo se entenderá por zona de guerra efectiva aquella en la que la Compañía de Seguros con la que contrata la Compañía Naviera regular 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.

Art. 34. **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 más trienios.

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.

Art. 35. **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 accidentes, cubriendo los riesgos de muerte e invalidez absoluta, en su actuación profesional, con los capitales asegurados siguientes:

Por muerte, 1.500.000 pesetas.

Por invalidez absoluta, 2.000.000 pesetas.

Las Empresas navieras que en la actualidad tuviesen establecidos estos seguros, con medias estimadas iguales o superiores

a las anteriores no quedan obligadas a lo establecido en este artículo.

Art. 36. **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, 10.000 pesetas.

b) Por pérdida parcial una cantidad que no será superior a las 100.000 pesetas a juicio del Capitán, una vez oídos el Delegado de los tripulantes y el 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.

Art. 37. **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 Marineros 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.

Art. 38. **Permanencia de familiares a bordo.**—Todo el personal de 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 sobrepasarse 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 ocho 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 embarque en el que siempre dará preferencia, dentro del año, al tripulante que no haya sido acompañado ninguna vez en el mismo periodo. Igualmente y en el supuesto de que, cubierto el límite, un tripulante solicitará 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 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 acompañe. 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.

Art. 39. Correspondencia.—Los Capitanes deberán exponer en los tablones de anuncios las direcciones postales de los Consignatarios o Agentes de 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 encuentre en puerto extranjero las cartas remitidas por los tripulantes serán entregadas para su franqueo al Consignatario, o enviadas por cualquier otro medio más eficaz.

Art. 40. Natalidad.—Todos los tripulantes fijos al servicio de la Empresa, percibirán la cantidad de 10.000 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.

Art. 41. Gratificaciones extraordinarias.—Las dos gratificaciones extraordinarias de vencimiento periódico superior al mes se abonarán ordinariamente con ocasión de las fiestas de Navidad y otra durante el mes de julio con ocasión de la festividad de Nuestra Señora del Carmen, Patrona de la Marina Mercante. No obstante, las Empresas que así lo deseen podrán repartir las mismas en un máximo de cuatro medias pagas cada tres meses.

Las Empresas que vengan distribuyendo en las doce mensualidades las dos gratificaciones extraordinarias podrán continuar haciéndolo especificando, en el recibo salarial, que la paga ordinaria está incrementada con a parte correspondiente de las dos gratificaciones extraordinarias.

Art. 42. Cambio de horario de trabajo.—No se iniciará una maniobra ni se efectuará ningún trabajo salvo fuerza mayor para la seguridad del buque o pérdida de mareas o situaciones que en la práctica y a juicio del Capitán se tomen dentro de un apartado como excepcional durante el horario de comidas. Nunca se dejará de respetar los horarios de comidas. No se considerará a estos efectos como término excepcional la provisión del buque, pertrechos y documentación.

La jornada no se podrá partir en ningún concepto en más de dos periodos de trabajo.

Los cambios de horario se producirán a criterio del Capitán previa audiencia de los Delegados de los tripulantes, quienes comunicarán al mismo su aprobación u oposición. En este último supuesto el Capitán trasladará su decisión al Delegado o miembro del Comité de Empresa por escrito y con expresión de los argumentos en que base la misma. En todo caso el Delegado o miembro del Comité de Empresa podrá recurrir ante el Armador.

Art. 43. 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 Delegado de los Tripulantes o Miembro del 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 incumplimiento 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 la 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 O.I.T.), una vez que se hubieran publicado en el «Boletín Oficial del Estado».

Art. 44. 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 periodo de flexibilidad de una hora en demora de la 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 estimativo de salida y destino.

Art. 45. Fondesadas.—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 Delegado de los Tripulantes o Miembro del Comité de Empresa de Flota, quienes deberán adaptarse a dicho horario.

Se procurará que se adecúe el horario y frecuencia del servicio de las lanchas para que pueda trasladarse el mayor número posible de tripulantes.

Art. 46. 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 hubieran establecido.

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

Art. 47. Servicios recreativos y culturales.—La Empresa dotará a todos sus buques de un aparato de T.V. y uno de radio-cassette por cámara, siendo por cuenta de aquélla todos los gastos de instalación.

En los buques de navegación de altura se dispondrá de cine o video.

Los buques dispondrán de una asignación para el año 1982 de 1.350 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 a 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 tenga en cuenta las nuevas técnicas procurando incorporar sistemas de video.

Art. 48. Ropa y servicio de lavandería.

1. La ropa de trabajo será por cuenta de la Empresa, atendiendo 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 para el 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 y en cantidades suficientes (ante entrega de lo viejo).

c) **Contramaestres 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) **Caldereta, Electricistas y Engrasadores.**—Percibirán los mismos efectos que los de cubierta, excepto ropas 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 camisas blancas, seis delantales.

Camareros, percibirán dos chaquetillas blancas y dos pantalones.

Marmítón, lo mismo que los Cocineros.

Todo el personal embarcado dispondrá de una cartilla donde refleje la ropa y efectos que reciban. Los efectos transferibles (casco, linterna, chubasquero, etc.), serán entregados al desembarco a sus respectivos Jefes de Departamento.

Los criterios para cambio de ropa serán llevados según el estado de uso de dichos efectos.

La Comisión de a bordo: Delegado de los Tripulantes o Miembro del Comité de Empresa de Flota, junto con el Jefe de Departamento determinará el estado de los mismos.

Art. 49. Alumnos.—Los alumnos de cualquier especialidad percibirán, y con independencia de la ayuda familiar a que tuvieran derecho, durante el tiempo que estén embarcados, una gratificación de 32.500 pesetas mensuales durante 1982.

Comisión Paritaria.—Para interpretar y vigilar la aplicación del presente Convenio general se crea una Comisión Paritaria de hasta doce miembros, compuesta por seis miembros elegidos por y entre los componentes de cada una de las dos Comisiones Negociadoras del Convenio, seis (6) por Anava y (3), por Marina Mercante-UGT, y otros tres (3), por Sindicato Libre de la Marina Mercante (SLMM).

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 y debiendo reunirse no más tarde de siete días laborables después de cada requerimiento de las partes.

La Comisión Paritaria utilizará, en su caso, como último recurso el procedimiento arbitral previsto en el Acuerdo Nacional Nacional de Empleo (ANE).

Comisión de Estudios.—Se constituye una Comisión de Estudios que estará compuesta por doce miembros, seis representantes de Anave, y otros tres de Marina Mercante-UGT, y tres del Sindicato Libre de Marina Mercante (SLMM), para el análisis y tratamiento de los siguientes temas:

- Régimen especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar.
- Bolsas de embarque.
- Definiciones salariales.
- Trabajo en máquinas.
- Aquellos otros que las partes firmantes del Convenio consideren de interés.

Una vez se alcance acuerdo sobre estos temas, se incorporará al Convenio como cláusulas adicionales.

DISPOSICIÓN ADICIONAL PRIMERA

Jubilación

Anave, Marina Mercante-UGT, y Sindicato Libre de la Marina Mercante (SLMM), acuerdan la aplicación del Real Decreto-ley 14/1981, sobre jubilación anticipada de las tripulaciones, en los casos en que éstos lo soliciten.

DISPOSICIÓN ADICIONAL SEGUNDA

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:

- Jefes de máquinas.
- Primeros Oficiales de Puente y Máquinas.
- Un Titulado y un no Titulado.
- 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.

3. Funciones:

- a) Velar para 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 presentación 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 actos meritorios, así como sanciones a quien incumpla 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.

1) 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 TERCERA

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 fueran 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 de interés sindical de sus representados.
4. Ser protegido contra cualquier acto de usurpación, abuso, o injerencia 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 exprese o personalmente se le 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 Miembros del Comité de Empresa de Flota, darán 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 Miembro del Comité de Empresa de Flota.

1. Vigilar el estricto cumplimiento de las normas laborales reglamentarias o pactadas, especialmente las relativas a jornada, 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 que una vez finalizadas sus vacaciones existiese la imposibilidad de incorporar a un Delegado de los Tripulantes a aquel en que fue elegido y se previera dicha imposibilidad por un periodo 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 los Tripulantes o Miembro del Comité de Empresa de Flota, realizada fuera del centro de trabajo, suponga gestión de 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 Miembros 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 expediente ocupará la misma plaza que desempeñaba anteriormente, computándose el tiempo de excedencia a efectos de antigüedad.

El reintegro 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 cincuenta tripulantes.

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

1. Negociar y vigilar el cumplimiento del IV Convenio General de la Marina Mercante en 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 de 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 o 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 sigilo 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 reservado. Esta obligación de sigilo se extenderá a los expertos que asesoren al Comité.

7. Aquellas otras que se le asignen en este Convenio.

8. Cualquier Miembro del Comité podrá convocar Asambleas en cualquier buque de la Empresa.

El Comité de Empresa de Flota para el cumplimiento de estas funciones se reunirá con la Dirección de la Empresa como mínimo una vez cada cuatro meses. Previamente a cada reunión le deberá ser enviada por la Empresa información sobre los puntos a tratar propuestos por ésta. Para el mejor ejercicio de estas funciones el Comité de Empresa de Flota podrá estar asesorado por los expertos que libremente designe.

En aquellas Empresas en las que no haya posibilidad de constituir Comité de Empresa de Flota, las facultades y funciones atribuidas a este órgano representativo las ejercerá el colectivo de Delegados de los Tripulantes de la misma.

DISPOSICION ADICIONAL CUARTA

En orden a lo dispuesto en el artículo 26.5 del Estatuto de los Trabajadores se señala que el incremento salarial establecido en el artículo 26 de este Convenio es porcentual sobre los salarios de cada Empresa.

DISPOSICION ADICIONAL QUINTA

El artículo 18 de este Convenio, en cuanto a jornada, cumple lo dispuesto en el Real Decreto de 18 de septiembre de 1978, regulador del régimen de jornada y descanso en el trabajo en la mar, de conformidad con lo dispuesto en la disposición final cuarta del Estatuto de los Trabajadores.

DISPOSICION 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 (OTMM), así como al conjunto de disposiciones legales vigentes, que configuran las relaciones laborales del país.

15967

RESOLUCION de 10 de mayo de 1982, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la publicación del Convenio Colectivo, de ámbito interprovincial, para el sector de Conservas, Semiconservas y Salazones de Pescados y Mariscos.

Visto el texto del Convenio Colectivo, de ámbito interprovincial, para el sector de Conservas, Semiconservas y Salazones de Pescados y Mariscos, recibido en esta Dirección General de Trabajo con fecha 4 de mayo de 1982, suscrito por las Centrales Sindicales Comisiones Obreras (CC.OO.) y Unión General de Trabajadores (UGT) y por la Federación de Fabricantes de Conservas, Semiconservas y Salazones de Pescados y Mariscos el día 18 de marzo de 1982 y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90.2 y 3 de la Ley del Estatuto de los Trabajadores y artículo 2, b), del Real Decreto 1040/1981, de 22 de mayo, sobre registro y depósito de Convenios Colectivos de Trabajo.

Esta Dirección General acuerda:

Primero.—Ordenar su inscripción en el Registro de Convenios de esta Dirección General, con notificación a la Comisión Negociadora.

Segundo.—Remitir el texto del mismo al Instituto de Mediación, Arbitraje y Conciliación.

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

Madrid, 10 de mayo de 1982.—El Director general, Fernando Somoza Albarreda.

Comisión Deliberadora del Convenio Colectivo, de ámbito interprovincial, para el sector de Conservas, Semiconservas y Salazones de Pescados y Mariscos.

ACTA FINAL DEL CONVENIO COLECTIVO INTERPROVINCIAL PARA EL SECTOR DE CONSERVAS, SEMICONSERVAS Y SALAZONES DE PESCADOS Y MARISCOS

Asistentes

UGT: Herminia Rodríguez, Maximina Rodríguez, María Reyes Velilla, Esteban Alonso, Javier Gómez, Arancha Echevarría, Rosario Cortabitarte y María del Pilar Otero.

Patronal: Tomás Masó, Juan Viña, Javier Imatz y Teodoro Soriano.