

15403

RESOLUCION de la Dirección General de Trabajo por la que se homologa el II Convenio Colectivo Interprovincial suscrito por la Empresa «Compañía Auxiliar de Navegación, S. A.» (AUXINAVE), y su personal de flota.

Visto el II Convenio Colectivo Interprovincial, suscrito por la Empresa «Compañía Auxiliar de Navegación, S. A.» (AUXINAVE), y su personal de flota en fecha 3 de mayo de 1979;

Resultando que con fecha 16 de mayo de 1979 tuvo entrada en este Ministerio el expediente relativo al Convenio Colectivo Interprovincial para la Empresa «Compañía Auxiliar de Navegación, S. A.» (AUXINAVE), y su personal de flota, con el texto y documentación complementaria al objeto de proceder a su homologación, cuyo Convenio fue firmado el 3 de mayo de 1979 por las partes negociadoras, con vigencia de 1 de enero a 31 de diciembre de 1979;

Considerando que por tratarse de una Empresa privada que no alcanza en su ámbito de aplicación a una plantilla superior a 500 trabajadores, procede su homologación, sin ulterior trámite, con la advertencia, en su caso, de los efectos que determina el Real Decreto-ley 43/1977, de 25 de noviembre, sobre política salarial y empleo en sus artículos 5.2 en relación con el 6.º y 7.º;

Considerando que esta Dirección General es competente para resolver lo acordado por las partes en el Convenio Colectivo en orden a su homologación, así como, en su caso, disponer su inscripción en el Registro de la misma y publicación, a tenor del artículo 14 de la Ley 38/1973, de 19 de diciembre, y 12 de la Orden de 21 de enero de 1974;

Considerando que las partes ostentaron, tanto durante la fase de negociación como de la suscripción del Convenio Colectivo, capacidad representativa legal suficiente, habiéndosela reconocido así mutuamente;

Considerando que el Convenio objeto de estas actuaciones se ajusta a los preceptos contenidos en el Real Decreto-ley 49/1978, de 26 de diciembre, y no observándose en sus cláusulas contravención alguna a disposiciones de derecho necesario, excepción hecha del plazo de denuncia que debe ser de tres meses a tenor del artículo 11 de la Ley reguladora, procede su homologación con la advertencia prevista en el artículo 5.º, 3 del Real Decreto-ley 43/1977, de 25 de noviembre, cuya vigencia mantiene el Real Decreto-ley 49/1978, de 26 de diciembre;

Vistas las disposiciones citadas y demás de general aplicación,

Esta Dirección General acuerda:

Primero.—Homologar el Convenio Colectivo Interprovincial para la Empresa «Compañía Auxiliar de Navegación, S. A.» (AUXINAVE) y su personal de flota, haciéndoles saber de que ello se entiende sin perjuicio de los efectos prevenidos en el párrafo 3.º del artículo 5.º del Real Decreto-ley 43/1977, de 25 de noviembre.

Segundo.—Notificar esta Resolución a los representantes social y empresarial de la Comisión Deliberante, haciéndoles saber que, de acuerdo con el artículo 14 de la Ley de 11 de diciembre de 1973, por tratarse de Resolución homologatoria, no cabe recurso alguno contra la misma en vía administrativa.

Tercero.—Disponer su publicación en el «Boletín Oficial del Estado» y su inscripción en el Registro correspondiente.

Madrid, 25 de mayo de 1979.—El Director general, José Miguel Prados Terriente.

Comisión Negociadora del Convenio Colectivo Interprovincial para la Empresa «Compañía Auxiliar de Navegación, S. A.» (AUXINAVE).

**«COMPAÑIA AUXILIAR DE NAVEGACION, S. A.» (AUXINAVE).
CONVENIO COLECTIVO. AÑO 1979**

CAPITULO PRIMERO

Ambito y vigencia

Artículo 1. Ambito de aplicación general y personal.—El presente Convenio tiene ámbito de Empresa y regula las condiciones económicas, sociales y de trabajo entre AUXINAVE y el personal de su plantilla, de acuerdo con la Ordenanza de Trabajo de la Marina Mercante.

Art. 2. Vigencia. El presente Convenio, con independencia de la fecha de su homologación, tendrá efecto retroactivo al 1 de enero de 1979. No obstante, y como excepción al principio general, las dietas sólo comenzarán su vigencia a partir del momento de la firma del Convenio, estableciéndose, asimismo, un plazo máximo de un mes desde dicha firma para la entrada en vigor del régimen de seguros establecido en el presente pacto.

La denuncia del Convenio podrá realizarse por cualquiera de las partes hasta un mes antes del término de su vigencia, prolongándose tácitamente, y por igual período si ninguna de las partes hiciera uso de esta facultad. A estos efectos el Convenio tendrá la duración de un año.

Art. 3. Vinculación a la totalidad del Convenio. 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 normas, desechando el resto, sino que siempre habrá de ser aplicado y observado en su integridad y considerado globalmente.

Art. 4. Compensación y absorción futuras.—El conjunto de condiciones pactadas en este Convenio absorberá y compensará, en cómputo anual, cualesquiera mejoras parciales que, en el futuro, pudieran establecerse, ya sea por disposición legal o pactada o por cualquier origen que fuese.

No obstante, si el Gobierno dictara una disposición que permitiera incrementos superiores a los permitidos en el Decreto ley 49/1978, de 26 de diciembre, se aplicarán automáticamente los incrementos permitidos.

CAPITULO II

Régimen de vacaciones y licencias

Art. 5. Régimen de vacaciones.

1. El régimen de vacaciones será de sesenta días por cada 120 días de servicio a la Empresa, entendiéndose por tal las siguientes situaciones:

- Situación de enrolamiento.
- Hospitalización por accidente de trabajo o enfermedad.
- Expectativa de embarque, cuando se encuentre fuera de su domicilio, por orden de la Empresa.
- Comisión de servicio.
- En caso de fuerza mayor, el tiempo que exceda de dos días tanto al embarcar como al desembarcar se considerará comisión de servicio.

En todas las demás circunstancias se devengarán vacaciones reguladas por la O. T. M. M.

2. Las vacaciones de este Convenio tienen el carácter de totales por todos los conceptos, no devengándose, a partir de la entrada en vigor de este pacto, vacaciones adicionales por razón de antigüedad en la Empresa, ni procederá, en consecuencia, la acumulación a vacaciones de los días de descanso en la mar en los que se haya trabajado.

3. Queda excluido de la aplicación del régimen de vacaciones el personal de Inspección en todas las categorías.

Art. 6. Relevos de personal de vacaciones.—La Empresa y los tripulantes están obligados al estricto cumplimiento del régimen de vacaciones definido en este Convenio, admitiéndose como límite de flexibilidad desde un mes anterior a aquel en que le corresponde el devengo de las mismas (tercer mes) y hasta un mes después de dicho plazo de devengo (quinto mes). Cada día de estancia a bordo a partir del quinto mes devengará un día más de vacaciones, sin perjuicio de las que realmente le correspondan.

La Empresa podrá proceder al embarque de los tripulantes con doce días de antelación al fin del periodo de vacaciones, calculando los días no disfrutados a favor del tripulante para su disfrute, acumulándolos necesariamente al siguiente periodo de vacaciones.

Art. 7. Licencias.

a) Con independencia del periodo reglamentario 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 títulos o nombramientos superiores o cursillos de carácter obligatorio, complementarios o de perfeccionamiento y capacitación en la Marina Mercante y para asuntos propios.

b) 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 de escala del buque. 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.

c) Los gastos de desplazamiento para el disfrute de licencias ocasionadas por enfermedad grave o fallecimiento de cónyuge, hijos o padres serán por cuenta de la Empresa.

1. Licencias por motivo de índole familiar.

Estas licencias serán retribuidas en los siguientes casos:

- Matrimonio: Treinta días.
- Nacimiento hijos: Diez-quince días.
- Enfermedad grave cónyuge, hijos, padres y hermanos: Diez-quince días.
- Muerte cónyuge: Treinta días.
- Muerte padres, hermanos o hijos: Diez-quince días.

No obstante estos pluzos y atendiendo a las excepcionales circunstancias que puedan ocurrir 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.

Los tripulantes que disfruten las licencias previstas en este apartado percibirán su salario profesional.

Las licencias se empezarán a contar desde el día de llegada a su domicilio.

2. Licencia para asistir a cursos, cursillos y exámenes.

a) *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: Retribuida, una sola.

Vinculación a la Naviera: Según lo dispuesto en la O.T.M.M., salvo caso de resarcimiento.

Peticiones máximas: El 6 por 100 de los puestos de trabajo. Mensualmente se enviará a la Naviera justificación de asistencia, expedida por la Escuela, para tener derecho a la retribución.

b) *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.

c) *Cursillo de perfeccionamiento y capacitación profesional de los tripulantes y adecuados al tráfico específico de la Empresa y según programación de la misma:*

Antigüedad mínima: Un año.

Duración: La del curso.

Salario: Profesional.

Número de veces: Una sola vez.

Vinculación a la Empresa: Un año.

Peticiones máximas: El 1 por 100 de los puestos de trabajo.

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

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

d) *Cursillos por decisión de la Empresa.*

Cuando alguno de los cursos de los apartados anteriores se realice por decisión de la Empresa, el tripulante se hallará en situación de comisión de servicio todo el tiempo que duren dichos cursos.

e) *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 cuatro 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. 8. *Incrementos salariales.* La masa salarial se incrementará en 1979 en un 14 por 100 en relación al año 1978, con absorción del 10 por 100 a cuenta desde 1 de enero de 1979 y haciendo una reserva para antigüedad.

Las cuantías de la nueva tabla salarial figuran en el anexo número 1 de este Convenio.

Los nuevos valores de las horas extraordinarias quedan reflejados en el anexo número 2.

Se percibirá además dos pagas extraordinarias al año, en los meses de julio y diciembre, en la cuantía determinada asimismo en el anexo número 1.

Art. 9. *Antigüedad.*—Se valora para cada trienio:

Oficiales: 3.000 pesetas.

Maestranza: 2.500 pesetas.

Subalternos: 2.000 pesetas.

Art. 10. *Expectativa de embarque y comisión de servicio.*

1. En Comisión de servicio se percibirá el salario profesional, plus de embarque y la media de horas extras que se vieran percibiendo en los últimos tres meses de navegación.

2. En expectativa de embarque en su domicilio se percibirá el 75 por 100 del salario profesional más el 100 por 100 del

plus de embarque. La expectativa de embarque fuera de su domicilio se considera como comisión de servicio. Ningún tripulante podrá estar en expectativa de embarque por un tiempo superior a veinte días, pasando, a partir de este momento, a situación de comisión de servicio.

3. Bajas por accidente de trabajo o enfermedad profesional. Los trabajadores fijos de plantilla, cuando pasen a la situación de incapacidad laboral transitoria por accidente de trabajo o enfermedad profesional, percibirán de la Empresa, como complemento a cargo de la misma, la diferencia entre lo que reciban como prestación de la Seguridad Social y el 100 por 100 de su retribución salarial, por los conceptos que sirven de base para la cotización de la Seguridad Social.

Dicho complemento se abonará como máximo durante el tiempo que el trabajador permanezca en situación de incapacidad laboral transitoria.

Art. 11. *Diets y gastos de locomoción.*—La Empresa facilitará los medios más rápidos de transporte, para la incorporación a bordo y para el desembarco de los buques hasta la llegada a sus respectivos domicilios, procurándose, que siempre que sea posible, se haga en avión de línea regular.

Las dietas para gastos y comidas serán:

— Capitán y Jefes: Gastos a justificar.

— Oficiales, Maestranza y Subalternos: 3.000 pesetas.

Art. 12. *Horas extraordinarias.*—Se procurará la supresión de las horas extraordinarias en todos los departamentos y categorías, excepto en los siguientes casos específicos:

Maniobra de atraque y desatraque, escalas técnicas con lancha o helicóptero, fondeo, averías de cualquier clase que ocasionen moderadas o paradas en la mar, carga, descarga lastre o delastre en las terminales de carga, guardias de sábados y domingos, permnencia a bordo, limpieza de tanques y extracción sedimentos y en aquellas circunstancias que pudieran originar demoras o se ponga en peligro la carga o la seguridad del buque. No podrá exigirse al personal que trabaje horas extraordinarias cuando estos trabajos sean cotidianos, normales al trabajo a bordo de un buque dedicado al transporte de crudo.

Art. 13. *Jornada de trabajo.*—La jornada será de cuarenta y cuatro horas semanales, de conformidad con lo establecido en el Real Decreto 2279/1976, sobre régimen de jornada y descanso en la mar. El régimen normal de jornada en la mar tendrá lugar entre las cinco y las dieciocho horas, a excepción del personal de fonda y guardias que seguirán el régimen habitual.

Estas jornadas se trabajarán de forma continua, partiéndose solamente para el almuerzo.

Todo el personal de día tendrá derecho a interrumpir la jornada durante media hora por la mañana, y media por la tarde para tomar el bocadillo.

Lo anterior no es de aplicación para el personal de guardias, cuyas condiciones de trabajo se regirán según la O.T.M.M.

Al personal de guardia no podrá exigirse la realización de trabajos que no estén relacionados directamente con el servicio de guardia, en cuanto le impide el desempeño de su función.

Art. 14. *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.

Son trabajos especiales:

— Limpieza del colector de barridos. 4.500 pesetas por cilindro y parte correspondiente del colector.

— Pintado parte inferior de alerones. 500 pesetas/hora, en hora de trabajo normal.

— Rascado y pintado de sentinas. 500 pesetas/hora, en hora de trabajo normal.

— Embarque de víveres, respetos, pertrechos, bidones, etc. 500 pesetas/hora, en hora de trabajo normal.

Art. 15. *Tiempo de espera hasta la maniobra.*—Será obligatorio publicar en la pizarra la hora de salida del buque con ocho horas de antelación; dicha hora de salida podrá demorarse hasta dos horas después de la señalada en la pizarra. Para el personal que no esté de guardia las horas de espera hasta la maniobra que excedan de lo indicado en el párrafo anterior tendrán carácter de extraordinarias.

El Capitán podrá modificar libremente la hora de salida, publicándolo con ocho horas de antelación.

Durante la estancia del buque en rada o río, así como en puerto de descargao campo de boyas, la Empresa procurará facilitar medios de transporte para el traslado de los tripulantes hasta el centro urbano más próximo. Si a pesar de ello no pudiera establecerse dicho servicio, abonará el importe que suponga al interesado trasladarse hasta dicho centro urbano.

Art. 16. *Compensación por trabajos sucios, penosos y peligrosos.*—Todos los trabajos realizados en interiores de sentinas y tanques de lastre, de carga, agua o combustible, extracción de sedimentos cárter de motor principal, calderas, cajas de cadena, cambio de pistones y camisas del motor principal en la

mar, rotativas en la mar, interior de botellas de aire comprimido o condensadores y cuando sea necesario el uso de máquinas, así como a temperaturas superiores a los 43° promedio, cuando se trate de guardias, o superiores a los mismos grados, cuando se trabaje directamente en un lugar determinado en que específicamente sea necesario realizar el trabajo, trabajos en cámara de bombas, no entendiéndose como tales las operaciones relacionadas con el lastre, deslastre, carga, descarga y limpieza de tanques, interior de evaporadores, tanques sépticos, «cofferdams» y trabajos en la mar ocasionados por avería del propulsor principal, conexión y desconexión de mangueras de carga, trabajos en cuadros de alto voltaje, limpieza de filtros de gas inerte y reparaciones en interiores de cámaras frigoríficas, y soldaduras en materiales galvanizados.

Estas horas se incrementarán en un 100 por 100 de su valor, y si se realizan dentro de la jornada normal de trabajo, se pagarán como extraordinarias normales.

Art. 17. *Escalafón*.—La Empresa llevará obligatoriamente, de acuerdo con los artículos 69, 70, 71, 73 de la O. T. M. M., un escalafón público donde figure todo el personal de la misma, con su cargo y antigüedad, respetándose lo determinado en dicha ordenanza en todos los aspectos.

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

Art. 18. *Periodo de prueba*.—Tendrá una duración de cuatro meses para Oficiales, y de dos para Mestranza y Subalterno.

Caso de que el periodo de prueba expire en el transcurso de una travesía, éste se considera prorrogado hasta que el buque toque puerto, pero la voluntad por parte del Armador de rescindir el contrato de trabajo por no superar el periodo de prueba deberá ser notificada al tripulante por el Capitán dentro del plazo estipulado, con ocho días de antelación. En el caso de que expire por voluntad del tripulante y ello ocurra en viaje o puerto extranjero, se considera prorrogado hasta puerto español, y si el tripulante opta por desembarcar en puerto extranjero el traslado será por cuenta del mismo.

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

Una vez finalizado el periodo de prueba o con la llegada del buque a puerto, los gastos de viajes y dietas desde el puerto de desembarque hasta el domicilio del trabajador serán de cuenta de la Empresa, efectuándose su liquidación hasta la llegada a su domicilio.

Las bajas por enfermedad y accidente interrumpen el periodo de prueba, de conformidad con la legislación vigente.

Art. 19. *Rotación*.—Todo tripulante que haya realizado tres campañas en el mismo buque podrá solicitar el traslado a otro buque de la Empresa, y ésta procurará atender su petición en atención a las circunstancias que concurren.

Art. 20. *Excedencia voluntaria*.—Puede 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 su presentación, y se concederán obligatoriamente si el motivo de su solicitud es disponer de un empleo en tierra.

El plazo mínimo para la excedencia será de seis meses y el máximo de cinco años.

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

Si el excedente, un mes antes de finalizar el plazo para el que se le concedió la excedencia, no solicitase su reingreso en la Empresa, causará baja definitiva en la misma. Si solicitase el reingreso, éste se efectuará tan pronto exista vacante en 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 especialidad y siempre que exista vacante de esta categoría, percibirá el salario correspondiente a ésta hasta que se produzca su incorporación a la categoría que le corresponda.

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 que aquélla se produjo.

Art. 21. *Preferencia para ocupar puestos en tierra*.—La Empresa, en igualdad de condiciones, dará un trato preferente sobre el personal ajeno a la misma para poder ocupar destinos en tierra al personal de flota que lo solicite y siempre que reúnan las titulaciones y capacidad exigidas para el puesto de que se trate.

Art. 22. *Atención personal tierra*.—Durante la estancia en puerto, los Camareros atenderán a la tripulación del buque, personal de AUXINAVE y familiares acompañantes; caso de embarcar personal de talleres para realizar trabajos durante la navegación o estancia en puerto y siempre que éstos excedan el número de cinco, dicho personal dispondrá de su propio Camarero.

Art. 23. *Collas de aprovisionamiento*.—La Empresa dispondrá de las collas necesarias para el embarque y desembarque de provisiones, perrechos, respetos, bidones y viveres. Obligatoriamente siempre que sea en puerto español y en descargas en

puerto extranjero. Los encargados de las collas se pondrán a disposición de los mandos del buque para realizar los trabajos de transporte y estiba. En caso de imposibilidad de conseguir la colla, estos trabajos tendrán la consideración de especiales y el tratamiento económico de los mismos será el expresado en el artículo 14 del presente Convenio.

Art. 24. *Lavado de ropa y ropa de trabajo*:

1. El lavado de la ropa de cama, toallas y servicios de fonda correrá a cargo de la Empresa, y mientras no se regule por régimen interior se regirá por la circular número-15/1971. El mencionado lavado de ropa tendrá una gratificación mensual de 20.000 pesetas.

El cambio de sábanas y funda de almohada habrá de ser completo y semanal.

Para el lavado de los efectos personal de los tripulantes, se instalarán a bordo los medios necesarios, tanto para Oficiales como para Maestranza y Subalternos.

2. Al embarcar el tripulante se le proveerá de tres buzos, tres pares de guantes, un par de zapatos de seguridad y juego de botas y ropa de agua.

3. Personal de fonda: Se le proveerá de un buzo, par de guantes y zapatos de seguridad para toda la campaña, sin perjuicio de la ropa de trabajo que por su función a bordo le corresponda.

Art. 25. *Escalas en puerto en zona de guerra*.—Cuando el buque haya de partir hacia una zona de guerra efectiva, entendiéndose por tal cuando la póliza de la Compañía de Seguros eleve en un 1 por 100 sobre el valor del buque la póliza inscrita, la tripulación tendrá derecho:

a) A no partir en ese viaje, siendo el tripulante, en este caso, transbordado a otro buque. Caso de que no sea posible el transbordo inmediato, el tripulante disfrutará de las vacaciones que le correspondan o, en su defecto, de permiso particular sin que por ello pierda ninguno de los derechos en la Empresa, no pudiéndose mantener al tripulante en esta situación por un periodo superior a dos meses, transcurrido el cual pasará el tripulante a disfrutar de condiciones similares a la expectativa de embarque, no pudiéndose prolongar dicha situación por un periodo superior a cuatro meses; a partir de dicho plazo pasará a excedencia voluntaria.

b) Los que accedan voluntariamente a salir de viaje percibirán una prima, previamente pactada con la Empresa. Asimismo, la Empresa, mientras dure el viaje, suplementará el seguro de accidente hasta tres veces su valor normal.

c) Caso de que, sin previo conocimiento al partir de viaje, el buque se encontrara en zona de guerra efectiva, los tripulantes percibirán el 200 por 100 de aumento en todos los conceptos durante el tiempo en que se encuentre en dicha zona, y si sufrieran en la misma incapacidades permanentes o muerte por cualquier hecho de guerra se triplicará el seguro de accidente.

CAPITULO V

Ayudas sociales

Art. 26. *Seguro de vida y accidente*.—La Empresa contratará una Compañía de Seguros de cobertura de riesgos de muerte y accidente.

— Muerte o invalidez derivada de enfermedad no profesional:

Muerte: 1.500.000 pesetas brutas.

Invalidez permanente, total o parcial: 1.500.000 pesetas, de acuerdo con la póliza del Seguro.

— Accidente:

Muerte: 3.000.000 de pesetas brutas.

Invalidez permanente: 3.000.000 de pesetas brutas.

En caso de fallecimiento a bordo por muerte natural, la Empresa completará hasta 2.000.000 la cantidad que se perciba de la póliza de Seguro por muerte natural.

Para la calificación de estos siniestros y la graduación de los distintos supuestos de invalidez se estará a lo que dispongan las condiciones generales de la póliza.

Cualquier tripulante podrá suscribir a su costa cantidades complementarias para estos riesgos, beneficiándose de las primas existentes.

Los Seguros de muerte e invalidez permanente serán compatibles con el de muerte natural.

Art. 27. *Ayudas de estudios*.—La Empresa, para el curso 1979-1980, concederá la siguiente ayuda de estudios a los hijos de los tripulantes hijos:

— Enseñanza Preescolar, BUP, EGB, y carreras de grado medio: 20.000 pesetas.

— Estudios superiores: 25.000 pesetas.

— Formación Náutica: La totalidad del costo.

— Formación Náutico-Pesquera: La totalidad del costo.

Estas cantidades se percibirán una vez que la Empresa haya comprobado los justificantes correspondientes y correspondan al curso 1979-1980.

Art. 28. *Ayuda para educación de hijos deficientes.*—Se concede una ayuda anual de 150.000 pesetas a los tripulantes que tengan hijos subnormales, que necesiten cuidados especiales y así lo justifiquen con los correspondientes certificados y facturas.

Art. 29. *Préstamo para vivienda.*—La Empresa concederá préstamos para vivienda a aquellos tripulantes que lo soliciten y que lleven al menos tres años de servicio en la misma. Estas prestaciones serán de hasta 1.000.000 de pesetas, a un interés igual al que en el momento del otorgamiento exijan las Mutualidades Laborales, y se amortizará en siete años, mensualmente.

El fondo de ayuda de la Empresa para estos préstamos no puede ascender a más de 30.000.000 de pesetas, incluidos en ellos los hasta ahora concedidos.

Los créditos se concederán con prioridad de los tripulantes más necesitados, previa comprobación de la Empresa. En igualdad de condiciones se concederá al tripulante con más antigüedad.

En el supuesto de excedencia continuará el sistema de amortización.

Art. 30. *Créditos de urgencia.*—La Empresa concede créditos de urgencia de hasta 100.000 pesetas a los tripulantes fijos que lo soliciten y justifiquen su necesidad. Dichos préstamos no podrán solicitarse más de una vez cada dos años y serán concedidos sin interés y amortizable en doce mensualidades.

La Empresa en caso de necesidad grave demostrada, estudiará una mayor ayuda.

Art. 31. *Ayuda de viudedad.*—En caso de fallecimiento de cualquier tripulante de AUXINAVE, se abonará a la viuda o familiar a su cargo, además de las prestaciones legalmente establecidas, tres mensualidades del salario profesional más el plus de embarque.

Art. 32. *Premios de nupcialidad y natalidad.*

1. La Empresa establece un premio de nupcialidad por un importe de 25.000 pesetas.

2. Asimismo, concede premio de natalidad por un importe de 15.000 pesetas por hijo.

Art. 33. *Mutua Marina Mercante.*—La Empresa abonará el 50 por 100 de la cuota fijada por la Mutua de la Marina Mercante, según circular de la Empresa número 3/1978, de 25 de enero de 1978.

Art. 34. *Jubilación y premio de vinculación.*—Hasta el día 31 de diciembre de 1979 la Empresa establece una ayuda al momento de jubilarse consistente en una cantidad, cuyo módulo para su cálculo será de 75.000 pesetas por año de servicio a la Empresa.

Ambas partes suscribirán una póliza con la Mutualidad Naval, cuyos efectos económicos comenzarán el día 1 de enero de 1980 y por la que se mejorarán las pensiones de jubilación causadas mediante un complemento mensual y vitalicio de las mismas.

A estos efectos la Empresa contribuirá al pago del 50 por 100 de la prima con una aportación de hasta el 1 por 100 de la cuantía de los salarios de la plantilla fija.

Art. 35. *Familiar acompañante.*

1. La Empresa abonará el 50 por 100 del importe del billete a las esposas de los tripulantes que se desplacen a Santa Cruz de Tenerife cuando el buque realice en dicho puerto operación de descarga, y siempre que no coincida con el barque o desembarque del tripulante. La misma bonificación se aplicará a las esposas de los tripulantes residentes en Canarias, que tengan que desplazarse a la península. Siempre que al finalizar el viaje el puerto de descarga no fuera español, la Empresa abonará los gastos de regreso de la esposa siempre que el desembarco sea por orden de la Empresa, enfermedad grave propia o de padres e hijos o fuerza mayor. En el resto de los supuestos sólo abonará el 50 por 100. En puerto europeo se abonará el 100 por 100.

No obstante lo establecido en el párrafo anterior la Empresa considerará los casos, especiales a efectos de abonar los gastos de dicho regreso.

La manutención de las esposas durante su permanencia a bordo, así como la de los hijos que visiten el buque, será por cuenta de la Empresa.

2. El número de esposas acompañantes que podrán enrolarse en un buque no excederá de seis. No pudiendo ser enroladas aquellas que se encuentren en estado de gestación.

Art. 36. *Promoción social.*—La Empresa suministrará a los buques de cine, TV, vídeo, biblioteca. Los tripulantes podrán presentar lista de libros y revistas, a los que la Empresa procurará acoplarse.

La Empresa colaborará en el desarrollo de programas de estudio de idiomas, electrónica, motores y en general a la capacitación profesional que contribuya a la formación y elevación de los niveles actuales de los tripulantes.

El tripulante encargado del manejo de estos aparatos percibirá horas extras, siempre que se realice fuera de la jornada normal de trabajo.

Art. 37. *Manutención.*—Se mantendrá el sistema de alimentación. En caso de posibles desavenencias, el delegado de buque convocará reunión, saliendo de ésta una Comisión formada por tres tripulantes, uno por Oficiales, otro por Maestranza y otro por Subalterno. La citada Comisión supervisará los posibles errores en la administración, calidad y cantidad de los alimentos. Podrá participar en dicha Comisión cualquier tripulante independiente de su situación en la Empresa.

Se considera obligatorio la disposición en todo momento por los tripulantes de frigoríficos, conteniendo alimentos básicos tales como embutidos, leche, café, mantequilla, mermelada, queso, conservas y similares.

En ningún caso los artículos de gamбуza y entrepot sufrirán subida de precios con respecto a las facturas, para lo cual se fijará en el tablón de anuncios las correspondientes facturas de entrepot.

Art. 38. *Asistencia médica.*

1. El Capitán podrá solicitar la presencia de un Médico a bordo en los puertos, cuando haya tripulantes que lo requieran con causa justificada.

2. El Delegado de buque tiene atribuciones para supervisar el botiquín de a bordo, junto con el Oficial responsable, cuidando de que el mismo contenga siempre el material médico reglamentario.

3. La Empresa facilitará asistencia a cursillo de Medicina y Primeros Auxilios, a aquellos tripulantes más idóneos que reúnan las aptitudes necesarias para ello, procurando que en cada buque haya al menos un tripulante que haya seguido uno de estos cursillos.

Art. 39. *Fondo económico para fines sociales.*—Las cantidades en metálico que el buque consiguiera por la venta de chatarra y material de desecho pasará a engrosar el fondo económico que se crea para fines sociales.

Su utilización será dispuesta por el Capitán de común acuerdo con el Delegado de buque para los fines sociales que estimen aconsejables, dando posteriormente a la Empresa cuenta de las adquisiciones realizadas para su buen control.

CAPITULO VI

Derechos sindicales a bordo y en la Empresa

Art. 40. *Derecho de asamblea.*—Los tripulantes podrán ejercer su derecho de asamblea a bordo, previo aviso al Capitán del buque. La asamblea no entorpecerá las guardias y turnos de trabajo quedando, en todo caso, a salvo la seguridad del buque y su dotación. El Capitán no podrá interrumpir o suspender la asamblea ya iniciada, salvo que no se cumplan los requisitos establecidos en el párrafo anterior.

Art. 41. *Delegados de buque.*

a) El tripulante o tripulantes que resulten elegidos por la dotación como sus representantes podrán ejercer sus funciones sindicales representativas con toda libertad, a salvo siempre de sus obligaciones de trabajo, teniendo en cuenta, cuando se trate de convocar una reunión a bordo, lo establecido en el artículo anterior. El Delegado de buque podrá justificar hasta treinta horas al mes por actividades sindicales.

b) Cuando sus funciones hayan de ejercerse fuera del buque, sus ausencias se regularán de acuerdo con lo establecido en la legislación vigente.

c) Cuando el Delegado de buque actúe en representación de toda la dotación y ante la Empresa, se considerará que se encuentra en Comisión de servicio.

d) El Delegado de buque que más votos hubiera obtenido en las elecciones sindicales no podrá ser trasladado a otro buque mientras continúe en ejercicio de sus funciones sindicales. La Empresa procurará también mantener a los restantes delegados en los buques en los que fueron elegidos, en tanto se mantengan en sus funciones sindicales.

Art. 42. *Comisión sindical y comité de Empresa.*—Será de aplicación el párrafo c) del artículo 41 a todos los componentes de la Comisión o Comité de Empresa que, elegida por las dotaciones de los buques, hayan de efectuar en tierra trabajos encaminados a la elaboración, revisión o negociación de cualquier convenio con la Empresa.

Art. 43. *Acceso al buque de representantes sindicales y celebración de asambleas en puerto.*—En cualquier momento, durante la estancia del buque en puerto o en astillero, los responsables de cualquier Sindicato legalmente reconocido, una vez acreditada su condición ante el Capitán del buque, podrán efectuar visitas a bordo a fin de cumplir con sus funciones sindicales.

Junto al representante o representantes sindicales podrán acudir al buque asesores, si los tripulantes o cualquier otra instancia orgánico-sindical lo estiman procedente.

Durante el tiempo en que el buque se encuentre en puerto o astillero, se podrán celebrar asambleas a bordo con asistencia de los representantes sindicales y asesores especificados en los párrafos anteriores.

Estas visitas y asambleas podrían realizarse siempre que con ellas no queden interrumpidos los trabajos normales de a bordo y cuando los tripulantes o los responsables sindicales lo estime oportuno.

Art. 44. *Excedencia especial.*—El tripulante que sea elegido para ocupar en tierra algún cargo de responsabilidad en la estructura organizativa de cualquier Sindicato legalmente constituido o para cumplimiento de deberes de carácter público, se le concederá una excedencia especial.

La excedencia se otorgará durante el tiempo que desempeñe el cargo de que se trate, debiendo el interesado solicitar su reingreso en la Empresa en los treinta días siguientes al día del cese de su cargo sindical o público. La Empresa, en todo caso, reintegrará en el acto al interesado en su puesto de trabajo.

A los desembarcados por aplicación de este punto se les respetará la antigüedad y demás derechos adquiridos.

Art. 45. *Funciones del Delegado de buque.*—Cada buque tendrá un Delegado que será el tripulante que más votos haya obtenido en las elecciones.

El Delegado sólo podrá dar órdenes en función de su puesto de trabajo a bordo pero nunca como Delegado, debiendo respeto y disciplina a sus superiores.

El Delegado tendrá la facultad de hacer observaciones al Capitán en relación con el buque, sus servicios y tripulación.

En el caso que considere que sus observaciones no han sido atendidas satisfactoriamente, tiene la obligación de comunicar por escrito a la Compañía para que tome las medidas oportunas.

Normalmente esta comunicación será entregada en el primer puerto español que toque el buque, pudiéndose adelantar en caso de urgencia por telegrama. El Delegado del buque además de portavoz de la tripulación, actuará de coordinador entre esta, el Capitán y la Empresa en lo referente a las actividades laborales y productivas de a bordo.

El Delegado del buque tendrá además las facultades siguientes:

1. Formará parte del Comité de Seguridad.
2. En toda materia disciplinaria y, en especial, en supuesto de despido, los Delegados de buques informarán, con carácter previo a toda decisión, cualquiera que sea su causa.
3. Intervenir, ante el Capitán y Empresa, para asegurar el cumplimiento de las normas vigentes en materia laboral y de Seguridad Social cuando afecte exclusivamente al buque que representan, así como el respeto de los pactos, condiciones o usos de Empresa en vigor, formulando en su caso las acciones oportunas ante los organismos y Tribunales competentes.
4. Antes de su envío a la Empresa, el Delegado de buque recibirá mensualmente el telegrama o estadillo de las horas extraordinarias realizadas a bordo, pudiendo proponer al Capitán las observaciones que considere pertinentes para que a través de éste lleguen a conocimiento de la Compañía.
5. Además ejercerán todas las atribuciones que les concede la normativa vigente.

Art. 46. *Atribuciones del Comité de Empresa.*—Los Comités de Empresa tendrán las siguientes funciones de intervención y control:

- a) Intervenir frente a la Dirección para asegurar el cumplimiento de las normas vigentes en materia laboral y de seguridad, cuando afecte a todos los buques de la Empresa, así como el respeto de los pactos, condiciones o usos de Empresa en vigor, formulando, en su caso, las acciones oportunas ante los organismos y Tribunales competentes.
- b) Control sobre el escalafón de la Empresa, a fin de que se cumpla lo establecido en el presente Convenio.
- c) El Comité de Empresa y con carácter general podrá interponer ante los organismos y Tribunales competentes las reclamaciones y acciones que estimen conducentes a la defensa de los intereses y derechos de sus representados.

Art. 47. *Asistencia a Congresos Sindicales.*—La Empresa sufragará los gastos de aquellos delegados que, estando en situación de desembarco, deseen asistir a la Coordinadora estatal y Congreso del Sindicato, debiendo notificarlo a la Empresa con la debida antelación, la fecha de comienzo y tiempo de duración de dicho Congreso.

CAPITULO VII

Disposiciones finales

Art. 48. *Carácter de las percepciones e impuestos.*—Las percepciones salariales pactadas en este Convenio Colectivo se entenderán brutas; respecto a aquellas otras que no tengan tal carácter, los gravámenes o impuestos establecidos sobre los mismos o que pudieran establecerse serían satisfechos conforme a la Ley.

Art. 49. *Aplicación de la O. T. M. M.*—En todo lo no previsto en este Convenio seguirán aplicándose las condiciones de trabajo vigentes, remitiéndose para lo no establecido en las mismas a la O. T. M. M., así como al conjunto de disposiciones legales vigentes, que configuran las relaciones del país.

Art. 50. *Comisión paritaria.*—Para interpretar y vigilar la aplicación del presente Convenio se crea una Comisión Paritaria de diez miembros, compuesta por cinco miembros elegidos por y entre los componentes de cada una de las dos Comisiones Deliberadoras que han negociado este Convenio.

Las partes convienen en someter a esta Comisión cuantas dudas, discrepancias o conflictos pudieran derivarse del Convenio, la cual emitirá en el plazo de cuarenta y cinco días, informe propuesta, siendo este trámite previo, antes de acudir a la autoridad o jurisdicción competente.

La parte social de la Comisión Paritaria está formada por los siguientes miembros:

José Adolfo Vázquez Alvarez.
Estéban Bayolo Rey.
Agustín Prieto Gallego.
José Luis García Cruz.
Ángel Herrera Armas.

Art. 51. *Pérdida de equipaje a bordo.*—En caso de pérdida de equipaje a bordo por cualquier miembro de la tripulación, debida a naufragio, incendio o cualquier otro accidente, no imputable al o a los perjudicados, la Empresa abonará como compensación las cantidades siguientes:

Setenta y cinco mil pesetas por pérdida total y hasta 75.000 pesetas por pérdida parcial, valorando lo realmente perdido a juicio del Capitán, previa audiencia del interesado y en presencia del Delegado de buque.

En el caso de que por la Empresa se abone indemnización de vestuario o se faciliten informes, se reducirán las indemnizaciones por pérdidas de equipaje en un 20 por 100.

En el caso de fallecimiento del tripulante, esta cantidad le será abonada a sus herederos.

Normas complementarias

1. *Servicio de personal de fonda para personal, Maestranza y subalterno.*—Será obligación del Ayudante de Camarero la limpieza de los pasillo y servicio de comedor y aseos del personal de Maestranza y Subalterno.

2. *Comité de seguridad.*—Con el fin de adecuar el actual Comité de Seguridad a la nueva normativa de los acuerdos fijados en el Convenio Colectivo firmado con fecha de hoy, este Comité queda mantenido, siendo sus funciones las siguientes:

Asistir y asesorar al Capitán en el establecimiento y cumplimiento de las normas de seguridad a bordo.

Objetivos:

- a) Evitar accidentes y daños corporales.
- b) Mejorar las condiciones de seguridad a bordo.
- c) Revisar accidentes acaecidos y adoptar o reconsiderar medidas que eviten su repetición.
- d) Recomendar modificaciones, cuando sean necesarias.
- e) Recibir sugerencias encaminadas al logro de una mayor garantía de seguridad, tanto de la tripulación como del buque.
- f) Llevar a cabo las medidas necesarias tendientes a la evitación de accidentes.

Miembros del Comité:

El Comité de Seguridad estará formado por los siguientes miembros:

- a) Presidente: Capitán.
- b) Vocales:

Jefe de Máquinas.
Primer Oficial de Cubierta.
Primer Oficial de Máquinas.
Contramaestre.
Electricista.
Calderero.
Mayordomo.
Bombero.
Delegado de buque.
Un tripulante rotativo.

Si se considera necesario para el mejor cumplimiento de su cometido, el Capitán podrá designar entre la tripulación, uno o varios miembros adicionales, para que, con carácter fijo o eventual pasen a formar parte del Comité.

c) Secretario: Desempeñará el cargo el Oficial más joven que pertenezca al Comité.

d) El tripulante rotativo será designado por el Capitán y el Delegado de buque, debiendo asistir cada tripulante, por lo menor, a dos Comités de Seguridad, antes de dejar su puesto al tripulante siguiente.

Funciones:

Serán funciones del Comité de Seguridad:

- a) El cumplimiento y vigilancia de las normas y Reglamentos de Seguridad, así como de las instrucciones y precauciones a observar para la prevención de accidentes.
- b) El análisis de los accidentes ocurridos a bordo, efectuando para ello las investigaciones oportunas en cada caso, con objeto de determinar las causas y exponer las medidas necesarias para evitar su repetición y recomendaciones que puedan derivarse.
- c) La adopción de medidas y precauciones de seguridad con- ducentes a la prevención de accidentes.
- d) La presentación a la Dirección de la Compañía de su- gerencias, propuestas y recomendaciones para la adopción de cualquier medida de seguridad a bordo, que el Comité no pueda tomar por sí mismo.
- e) La enseñanza y divulgación entre los restantes tripulan- tes de las «normas e instrucciones de seguridad».
- f) La comprobación y correcto funcionamiento de los apar- atos y aplicación de técnicas para la prevención o lucha contra accidentes e incendios, tales como extintores, equipos contra incendios, etc.
- g) La comprobación de cualquier debilidad aparente por parte de la tripulación en la consecución de métodos o efecti- vidad de los equipos de seguridad.
- h) La vigilancia de la ejecución de los ejercicios de segu- ridad reglamentarios y entrenamientos periódicos del personal para su familiarización con los aparatos y técnicas en materia de seguridad y comprobación de su eficacia. Los ejercicios de adiestramiento y práctica a bordo (abandono, contra incendios, emergencia, etc.) se llevarán a cabo dentro de las horas de jornada normal a bordo. Los citados ejercicios tendrán carác- ter semanal alternativo y se realizarán, salvo circunstancias que lo impidan, el sábado por la mañana.
- i) Programar de acuerdo con la Empresa, cursos de segu- ridad en tierra para todos los tripulantes.

Reuniones:

El Comité se reunirá cada mes con carácter obligatorio en sesión ordinaria, y con carácter extraordinario, cuando así lo estime conveniente el Capitán, como Presidente o un tercio de los miembros del Comité.

El Capitán, como Presidente del Comité, convocará y presi- dirá 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, la medida o medidas adoptadas a bordo a propuesta del Comité y las recomendaciones o suge- rencias que se deseen elevar a la Dirección, indicándose la aprobación, desaprobación del Comité a las propuestas indivi- duales de sus miembros o del resto de la dotación, dicha acta deberá exponerse en los tableros de anuncio y una copia se entregará al Delegado de buque, otra se enviará a la Empresa y otra quedará en los archivos del buque.

El Secretario tomará las notas necesarias para la redacción del acta que, una vez aprobada por el Presidente, se mecanografiará y será firmada por el Presidente y el Secretario, en- viándose una copia de la misma y de los informes anexos a la Dirección de la Compañía.

Las actas y anexos quedarán depositados en el archivo que a tal fin se habilitará a bordo.

Cooperación con la Dirección:

El Comité de Seguridad cooperará con la Dirección:

- a) Remitiendo las actas de sus reuniones a la mayor brevedad posible.
- b) Dirigiendo sus esfuerzos, diligencias e iniciativa a la promoción de prácticas de seguridad a bordo del buque y comu- nicando a la Dirección las medidas o precauciones adoptadas, las cuales pueden ser de valor para otros buques de la flota en la prevención de accidentes o fuegos.
- c) Eliminando en lo que sea posible las causas de accidentes a bordo y en los lugares donde se consideren necesarios cam- bios estructurales o alteraciones significativas, haciéndose las recomendaciones en todo detalle y prontitud.
- d) Impartiendo con toda responsabilidad órdenes y recomen- daciones sobre temas de seguridad a bordo de su buque.

3. *Limpieza de tanques.*—La limpieza se intentará efectuar de forma continuada con objeto de simplificar las faenas de la misma y evitar gastos innecesarios, así como mejorar la seguridad del buque.

Tanto Empresa como personal se comprometen a llevar a cabo las siguientes faenas:

- a) Por parte de la Empresa:

Acondicionar el automatismo de calderas.

- b) Por parte del personal de Máquinas:

En caso de que fuese necesario efectuar guardia a seis horas, y de acuerdo con el personal, las horas extraordinarias serán cobradas como penosas.

- c) Por parte del personal de Cubierta:

A seis horas de cada uno. Cada miembro de los turnos ten- drá derecho a seis horas extraordinarias diarias.

En ningún caso durante las operaciones de descarga ningún tripulante estará obligado a hacer una jornada superior a ocho horas.

No obstante lo establecido en el párrafo anterior, el personal de fonda distribuirá su jornada de modo que quede atendido en todo momento el servicio correspondiente.

4. *Servicio Militar.* El personal que siendo fijo en la Em- presa realice Servicio Militar tendrá derecho a la percepción durante el tiempo de baja, por esta causa, a percibir las pagas extraordinarias, que le corresponda por su categoría.

El personal que esté casado percibirá además de lo anterior un plus mensual de 10.000 pesetas.

Cláusulas adicionales

1.ª *Reglamento de régimen interior.*—La Empresa se com- promete a redactar y enviar a los buques en el mes de octu- bre el «Reglamento de régimen interior» al objeto de que sea conocido por las tripulaciones y puedan hacer cuantas suge- rencias estimen oportunas. Durante la negociación del próximo Convenio ambas partes procederán conjuntamente al estudio y aprobación de dicho Reglamento.

2.ª *Salario profesional y plus de embarque.*—El 1 de enero de 1980 se fusionarán el salario profesional y el plus de embar- que, sin que dicha fusión pueda tener ninguna consecuencia económica en los Convenios ni en virtud de futuras disposi- ciones oficiales.

Cuando en el presente Convenio se hace referencia alguno de los conceptos, al hacer la fusión se tomará del salario fusionado el tanto por ciento correspondiente. Si las futuras disposiciones oficiales restablecieran con carácter obligatorio el plus de embarque o establecieran cualquier modificación sólo respecto de éste o sólo del salario profesional, se entenderá a estos efectos que el salario fusionado está integrado por los dos conceptos en la misma proporción que existía el 1 de enero de 1980.

3.ª *Estipulación sobre liquidación efectos económicos con- venio.*—En el plazo de sesenta días después de la firma del Convenio, la Empresa mecanizará la nómina de conformidad con las mejoras establecidas en este pacto.

4.ª *Nota aclaratoria del cuadro salarial.*—Las percepciones salariales del personal incluido en el presente cuadro, serán las siguientes:

1. Salario base inicial.

2. Complementos salariales:

- Personales: Premio de Antigüedad.
- De puesto de trabajo: Plus de embarque y plus de vaca- ciones.
- De vencimiento período superior a un mes: Pagas extras.
- De cantidad y calidad de trabajo: Horas extraordinarias.

3. Salario base inicial:

Se devengará atendiendo a que los tripulantes se encuentren en alguna de las situaciones siguientes:

- a) Embarcado.
- b) En comisión de servicio.
- c) En vacaciones.
- d) En licencias con derecho a salario.
- e) En expectativa de embarque.

El salario base inicial pactado en este cuadro mejora el previsto en la Ordenanza de Trabajo de la Marina Mercante, siendo su importe el consignado.

4. Antigüedad:

Tendrá los valores que se indican en el artículo 9.

5. Plus de Embarque:

— El Complemento por puesto de trabajo denominado «plus de embarque», incluye y mejora las percepciones reglamenta- rias de la Ordenanza del 15 por 100 de peligrosidad; gratifica- ción de mando y jefatura; navegación por zonas insalubres servicio del Golfo de Guinea, así como el plus de embarque por participación en el Soberdo previsto en la vigente Orde- nanza.

Las escalas se regirán por lo que se señala en el apartado correspondiente del Convenio.

— El Plus de embarque se percibirá, con excepción de los que más adelante se indican, únicamente en la situación de embarcado y de acuerdo con el trabajo que efectivamente se preste, observándose lo dispuesto en el Convenio respecto al abono por trabajos de categoría superior.

En la expectativa de embarque y en las comisiones de ser-

vicio, se abonará el plus en los porcentajes señalados en el artículo 10 del Convenio.

6. Plus de vacaciones:

El complemento salarial de puesto de trabajo definido como «plus de vacaciones» compensa la situación del personal desembarcado por tal causa, con los importes que se consignan.

7. Pagas extraordinarias:

Los complementos salariales de vencimiento superior a un mes, es decir, las «pagas extraordinarias» tendrán los importes

consignados y se devengarán en la forma prevista en la Ordenanza, en las fechas que establezcan las disposiciones legales.

8. Horas extraordinarias:

El complemento de cantidad o calidad de trabajo de horas extraordinarias tendrán los importes indicados en el anexo del Convenio.

5.ª *Cláusula final.*—Fletamentos Marítimos, Sociedad Anónima (MARFLET), como propietaria de los buques a que este Convenio se refiere, garantiza su cumplimiento.

Devengos brutos

Categorías	Salario profesional	Plus embarque	Plus vacaciones	Pagas extras	Gratificación	Total bruto año
Capitán.	130.830 mes 4.361 día	44.550 mes 1.485 día	33.030 mes 1.101 día	37.800	—	2.134.080
Jefe máquinas.	125.160 mes 4.172 día	42.450 mes 1.415 día	31.920 mes 1.034 día	35.450	—	2.036.520
Primer Oficial.	79.530 mes 2.661 día	26.520 mes 884 día	26.520 mes 884 día	30.760	—	1.334.160
Séguno Oficial.	71.310 mes 2.377 día	23.760 mes 792 día	23.760 mes 792 día	24.660	—	1.190.160
Primer Maestranza.	55.170 mes 1.839 día	18.360 mes 612 día	18.360 mes 612 día	18.900	—	920.160
Segundo Maestranza.	49.020 mes 1.634 día	16.320 mes 544 día	16.320 mes 544 día	16.380	—	816.840
Engrasador.	45.150 mes 1.506 día	15.060 mes 502 día	15.060 mes 502 día	16.020	—	754.560
Marinero.	44.130 mes 1.471 día	14.700 mes 490 día	14.700 mes 490 día	15.660	—	737.280
Camarero.	42.840 mes 1.428 día	14.250 mes 475 día	14.250 mes 475 día	14.400	—	713.880
Ayudante Camarero. Marmitón.	40.800 mes 1.360 día	13.590 mes 453 día	13.690 mes 453 día	14.220	—	681.120
Alumno.	—	—	—	5.400	28.530 mes 951 día	353.160

Horas extras

Categoría	Número de trienios							
	0		1		2		3	
	Normal	Penosa	Normal	Penosa	Normal	Penosa	Normal	Penosa
Primer Oficial.	392	784	412	824	432	864	454	908
Segundo Oficial.	340	680	367	714	375	750	393	786
Primer Maestranza.	263	520	277	554	291	582	306	612
Segundo Maestranza.	258	516	270	540	284	568	298	596
Engrasador.	242	484	254	508	267	534	280	560
Marinero-Camarero.	239	478	251	502	263	526	277	554
Ayudante Camarero.	235	470	246	492	259	518	271	542
Marmitón.	231	462	243	486	255	510	268	536
Alumno.	114	228	—	—	—	—	—	—

15404

RESOLUCION de la Dirección General de Trabajo por la que se homologa el Convenio Colectivo, de ámbito estatal, para las Entidades de Financiación y de Arrendamiento Financiero (Leasing) y su personal.

Visto el expediente del Convenio Colectivo, de ámbito estatal, para las Entidades de Financiación y de Arrendamiento Financiero (Leasing) y su personal, y

Resultando que con fecha 28 de marzo de 1979 fue suscrito por las partes el Convenio Colectivo para las Entidades de Financiación y de Arrendamiento Financiero, integrando su Comisión Deliberadora representantes de la Asociación Nacional de Entidades de Financiación por parte empresarial y de Comisiones Obreras y Unión General de Trabajadores por parte social, siendo presentado para su homologación en este Centro Directivo, haciendo la advertencia de que tal Convenio no afecta a ninguna Empresa pública ni con plantilla superior a los 500 trabajadores;

Considerando que según la anterior manifestación y no observándose en sus cláusulas contrayención a disposiciones de

derecho necesario, procede su homologación en cumplimiento de lo establecido en el artículo 5.º, apartado 3 del Real Decreto-ley de 25 de noviembre de 1977, con la advertencia de que ello se entiende sin perjuicio de los efectos establecidos en el número dos del mismo artículo y en el artículo 7.º del citado Real Decreto-ley, cuyas vigencias se prorrogan por el Real Decreto-ley de 28 de diciembre de 1978, sin que sea imperativo el sometimiento a la consideración de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos de acuerdo con lo establecido en el Real Decreto de 19 de enero de 1979.

Visto lo cual los preceptos legales citados y demás de general aplicación, esta Dirección General acuerda,

Primero.—Homologar el presente Convenio Colectivo, de ámbito estatal, para las Entidades de Financiación y de Arrendamiento Financiero (Leasing) y su personal, suscrito por las partes el día 28 de marzo de 1979, haciéndose la advertencia de que ello se entiende sin perjuicio de los efectos prevenidos en los artículos 5.º, número 2 y 7.º del Real Decreto-ley 43/1977, de 25 de noviembre, cuya vigencia ha sido prorrogada por el Real Decreto-ley 49/1978, de 28 de diciembre.