MINISTERIO DE TRABAJO

1380

RESOLUCION de la Dirección General de Trabajo por la que se homologa el II Convenio Colectivo interprovincial suscrito por la Empresa «Líneas Marítimas Españolas, S. A.», y su personal de flota.

Visto el II Convenio Colectivo interprovincial suscrito por la Empresa «Líneas Marítimas Españolas, S. A.», y su personal de flota;

Resultando que con fecha 25 de septiembre de 1979 tuvo entrada en este Ministerio el expediente relativo al Convenio Colectivo interprovincial para la Empresa «Líneas Marítimas Españolas, S. A.», y su personal de flota, con el texto y documentación complementaria, al objeto de proceder a su homologación, cuyo Convenio fue firmado el 22 de junio de 1979 por las partes negociadoras, y tiene vigencia desde 1 de enero hasta 31 de diciembre de 1979;

Resultando que por tratarse de una Empresa privada cuya plantilla no supera los quinientos trabajadores no procede su sometimiento a la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos;

Resultando que en la tramitación del expediente se han observado las prescripciones reglamentarias;

Considerando que esta Dirección General es competente para resolver lo acordado por las partes en el Convenio Colectivo en orden a su homologación, 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 artículo 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 legal suficiente, habiéndosela reconocido así mutuamente;

Considerando que este Convenio se ajusta a los criterios salariales que señalan las disposiciones del Gobierno sobre política de renta y empleo para el año 1979, por lo que procede su homologación, la cual no incluye aquellas cláusulas como la de la no aplicación de la cotización de la Seguridad Social mencionada en su artículo 1.º, en cuanto infrinjan disposiciones de derecho necesario. Es de tener en cuenta 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:

1. Homologar el II Convenio Colectivo interprovincial para la Empresa «Líneas Marítimas Españolas, S. A.», 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.

2. 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.

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

Madrid, 22 de diciembre de 1979.—El Director general, José Miguel Prados Terriente.

Comisión Negociadora del Convenio Colectivo Interprovincial para la Empresa «Líneas Marítimas Españolas, S. A.», y su personal de flota.

CONVENIO COLECTIVO SUSCRITO ENTRE LA EMPRESA «LINEAS MARITIMAS ESPAÑOLAS, S. A.», Y SU PERSONAL DE MAR

Artículo 1.º *Ambito de aplicación y vigencia.*—El presente Convenio es de aplicación para la Naviera «Líneas Marítimas Españolas, S. A.», y su personal de mar.

El presente Convenio entrará en vigor el 1 de enero de 1979. Su vigencia será de un año con efectos hasta el 31 de diciembre de 1979, y quedará prorrogado por periodos anuales sucesivos si no se hubiera denunciado por alguna de las partes contratantes durante los tres meses últimos a su vencimiento.

No tendrán efecto retroactivo los siguientes conceptos:

Cotización a la Seguridad Social.

Permisos de natalidad, nupcialidad, fallecimiento, cursillos, licencias, etc.

Dietas.

Seguro de vida y accidentes.

Art. 2.º *Mejoras futuras.*—Si una vez vigente el presente Convenio entraran en vigor Convenios de ámbito superior y para el sector de la Marina Mercante, aplicables a las relaciones económicas, sociales y de trabajo de esta Empresa, que establezcan condiciones más favorables para los trabajadores, y siempre que estas condiciones tengan carácter estrictamente

oficial y estén publicadas en el «Boletín Oficial del Estado», se aplicarán de acuerdo con el mismo y su entrada en vigor será la que en el citado «Boletín Oficial del Estado» se indique.

Art. 3.º *Prórroga y denuncia.*—Estará de acuerdo con lo expuesto en el artículo 1.º de este Convenio, pudiendo denunciarlo dentro de los tres últimos meses a su vencimiento.

Art. 4.º *Cuadro orgánico.*—Se obligará a la existencia como mínimo de un cuadro orgánico por buque, actualizado y legalizado por las autoridades competentes, en un lugar de libre acceso a toda la tripulación.

En el caso de que las autoridades competentes varíen el cuadro orgánico, dicha variación se enviará al Capitán del buque para su conocimiento e información de toda la tripulación.

Art. 5.º *Aplicación cuadro orgánico.*—Todos los buques componentes de la flota que corresponda estarán obligados a tener el cuadro orgánico totalmente actualizado, de acuerdo con su cuadro indicador de tripulaciones mínimas.

Cada componente de la dotación del buque deberá saber y ejecutar correctamente los diferentes ejercicios que los mencionados cuadros indiquen.

La falta de conocimiento y ejecución de los mismos supondrá sanción de acuerdo con la OTMM.

Art. 6.º *Periodo de prueba.*—Toda admisión de personal fijo para las actividades comprendidas en este Convenio se considerará provisional durante un periodo de prueba variable, con arreglo a la labor a que el tripulante dedique, que no podrá ser superior al que establezca la escala siguiente:

a) Titulados, cuatro meses.

b) Maestranza y subalternos, dos meses.

Durante dicho periodo, que deberá ser pactado por escrito, ambas partes pueden rescindir unilateralmente el contrato de trabajo, comunicándolo a la otra parte en igual forma con una antelación mínima de ocho días.

Caso de que el periodo 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 periodo de prueba, deberá ser notificada al tripulante por el Capitán dentro del plazo estipulado en el párrafo anterior de este artículo. En caso contrario, se considerará al tripulante como fijo de plantilla. En el caso de que expire por voluntad del tripulante y ello ocurra en viaje o puerto extranjero, se considerará prorrogado hasta el 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 de personal fijo en la Empresa, y el tiempo prestado durante dicha prueba le será computado a efectos de antigüedad.

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

Una vez finalizado el periodo de prueba o con la llegada del buque a puerto, los gastos de viaje y dietas hasta el puerto de embarque serán a cuenta de la Empresa.

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

Art. 7.º *Materia salarial.*

Salario bruto.—Agrupa los conceptos de salario y complemento.

Dicho salario bruto estará integrado en una única cantidad y será computado íntegro en vacaciones y pagas extras, así como en todo aquello estipulado en el presente Convenio.

Sueldo embarcado.—Será para toda la tripulación el salario bruto más los demás beneficios extraordinarios, de acuerdo siempre con las horas extras que en cada caso se realicen.

Horas extras.—El valor de la hora extra será de acuerdo con su tabla.

Art. 8.º *Interinaje y personal eventual.*—Será personal interino aquel que se tome para sustituir a tripulantes, que cesen en su servicio por las siguientes situaciones: Servicio Militar, cursillos, cargos oficiales, excedencias, enfermedad, accidentes, asuntos propios, etc.

Todo el personal interino y eventual rescindirán su contrato de trabajo automáticamente si durante el periodo que comprende causa baja por enfermedad o accidente de trabajo.

Personal eventual será aquella plaza que se cubra con carácter transitorio y no fijo para el desempeño de una función por necesidad de trabajo y nunca superior a un año consecutivo.

Los gastos originados en los dos casos por embarque y desembarque serán por cuenta de la Compañía, desde y hasta el puerto de embarque o desembarque.

El personal interino rescindirán automáticamente su contrato de trabajo en el momento en que se reincorpore al que sustituya, y el eventual tan pronto finalice el trabajo para el cual fue contratado.

Art. 9.º *Antigüedad.*—Quedan establecidas las cantidades estipuladas en la tabla de antigüedad.

Art. 10. *Imprevistos Convenio*.—En todo lo no previsto en este Convenio seguirán aplicándose las condiciones de trabajo vigentes en cada momento en la Empresa, remitiéndose para lo no establecido en las mismas, a la Ordenanza de Trabajo de la Marina Mercante, así como al conjunto de disposiciones legales vigentes que configuran las relaciones laborales del Estado español.

Art. 11. *Familiares acompañantes*.—El Capitán procurará facilitar, mientras se cumplan las normas legales al respecto, el embarque de familiares acompañantes.

La manutención de los mismos será por cuenta de la Compañía.

Art. 12. *Alumnos*.—Los alumnos de cualquier especialidad percibirán, y con independencia de la ayuda familiar a que tuvieran derecho, durante el tiempo que esté embarcado, una gratificación de 20.000 pesetas por doce mensualidades, en las que se encuentran incluidos y mejorados todos sus actuales conceptos retributivos.

Los alumnos tendrán el régimen de jornada establecida para los oficiales, y ésta deberá limitarse estrictamente a la necesaria para su completa formación profesional, abonándoseles los trabajos excepcionales que sobrepasen la limitación anterior al precio de 100 pesetas la hora.

Art. 13. *Horas extraordinarias*.—Las horas extraordinarias serán de libre ofrecimiento por parte del armador o sus representantes y la prestación de las mismas será siempre voluntaria por parte de los tripulantes, salvo en los siguientes supuestos:

1. Los trabajos de rondeo, atraque y desatraque, enmendadas previstas, apertura y cierre de escotillas y arraches.
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. En estos casos se utilizará el personal estrictamente necesario.
4. Aprovisionamiento, siempre y cuando por tener el buque que zarpar inmediatamente, no pueda realizarse en jornada normal.
5. Atención de Autoridades en puerto y trabajos similares de ineludible realización.

No se computarán como horas extraordinarias, aunque se efectúen fuera de la jornada normal, las realizadas en los casos siguientes:

Cuando las ordene el que ejerza el mando del buque para socorrer a otros barcos o personas en peligro, sin perjuicio de los derechos que la legislación reconoce a las tripulaciones, en los casos de hallazgo o salvamento.

Cuando el que ejerza el mando del buque las considere necesarias o urgentes durante la navegación para la seguridad del mismo, de las personas a bordo o del cargamento.

En los casos de ejercicios periódicos prescritos para la seguridad de la vida humana en la mar.

Cuando lo exijan las formalidades aduaneras, la cuarentena u otras disposiciones sanitarias.

Art. 14. *Reunión de Delegados*.—A fin de poder negociar el próximo Convenio de Empresa y en caso de denuncia, los representantes legales de la flota serán desembarcados.

El desembarque de los Delegados será tan pronto como se publique por la Administración el aumento establecido en el tema salarial.

Art. 15. *Puestos en tierra*.—La Empresa dará cargo preferente a los tripulantes fijos de su flota sobre el personal ajeno a ella al objeto de ocupar plazas en tierra. Ello, siempre que los marinos reúnan las condiciones exigidas por la Empresa para ocupar las plazas. Dicha preferencia en el trato incluye la espera para los casos en que el tripulante se halle embarcado.

Art. 16. *Ropa y servicio de lavandería*:

1. La ropa de trabajo será por cuenta de la Empresa, ateniéndose a lo establecido en las normas de seguridad e higiene en el trabajo. En las actas de aplicación de este Convenio, se determinará en cada Empresa la ropa de trabajo a entregar a cada departamento para un tiempo determinado.

2. El lavado de ropa de cama, toallas y servicio de fonda y efectos personales de los tripulantes correrá a cargo de la Empresa que arbitrará los medios pertinentes a tal efecto.

Art. 17. *Correspondencia*.—Los Capitanes deberán exponer en los tabloneros de anuncios las direcciones postales de los consignatarios o agentes en los puertos donde el buque vaya a hacer escala próximamente o indicar si el buque sale a órdenes.

La Empresa adoptará medidas con el fin de enviar a los buques las cartas que dirigidas a los tripulantes 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.

Art. 18. *Bajas por enfermedad profesional o accidente laboral*.—Durante el tiempo de baja por enfermedad profesional o accidente laboral, ambos con o sin 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.

Art. 19. *Comisión paritaria*.—Para interpretar y vigilar la aplicación del Presente Convenio se crea una Comisión paritaria, compuesta por igual número de miembros de la Comisión negociadora, tanto por la parte empresarial como social, estando esta última representada por el SLMM.

Art. 20. *Diets y viajes*.—Dieta es la cantidad que se devenga diariamente para satisfacer los gastos de manutención y estancias que se originan en el desplazamiento y permanencia fuera del domicilio o del buque de enrolamiento.

Se percibirán dietas en los siguientes casos:

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

La dieta en territorio nacional vendrá integrada por el conjunto de los siguientes conceptos y valores:

	Pesetas
Comida	600
Cena	500
Alojamiento	1.300

En aquellos casos excepcionales 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.

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 billete de otro tipo, urgencia de 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 desembarque por accidente o enfermedad se abonen por la Empresa a los tripulantes, éstos estarán obligados a enviar a la misma los correspondientes justificantes.

Art. 21. *Transbordo*.—Previo conocimiento de lo que dictan las normas vigentes, se entiende como tal el traslado del tripulante de un buque a otro de los que se citan a continuación: «Rivagijón», «Rivamahón», «Rivanervión», «Rivalalón», «Chiqui», «Monte Balerdi», «Monte Berretin», «Nuria Alsina», «Antonio Suardiaz» y «Rivainfanzón».

Existen dos clases de transbordo:

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.º Criterio de excepción para los Delegados de Buque.
- 2.º Orden inverso de antigüedad del personal de cada categoría en la Empresa, siempre que sea posible.

b) Por iniciativa del tripulante.—Cuando por razón de ubicación de su domicilio u otras causas justificadas el tripulante así lo solicite y la Empresa pueda proporcionárselo.

La Empresa se compromete a reintegrar al tripulante al buque de origen a la primera oportunidad.

Art. 22. *Manutención*.—La manutención será abonada por la Empresa y controlada, tanto en calidad como en cantidad, por una Comisión de tres miembros elegidos por la dotación, procurando que sea uno de cada categoría y el Capitán del buque.

Dicha Comisión vigilará que la manutención sea variada, sana y abundante, bien condimentada y apropiada en cada caso de navegación que el buque realice.

La subvención será por administración y vigilada por la Comisión del párrafo anterior.

Art. 23. *Licencias*.—a) Con independencia del período 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 con medios más directos de desplazamiento y dentro de los límites geográficos contemplados en el apartado c). 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 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 2, b) y d), 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 Noadibou (Port-Etienne). No obstante, quedan excluidos de estas limitaciones geográficas las causas de enfermedad grave y muerte del cónyuge e hijos.

1) Licencias por motivo de índole familiar.

Estas licencias serán retribuidas en los siguientes casos:

Causa	Días
1. Matrimonio	20
2. Nacimiento de hijos	15
3. Enfermedad grave de cónyuge, hijos, padres y hermanos, hasta ...	10
4. Muerte de cónyuge e hijos	15
5. Muerte de padres y hermanos	12

No obstante, estos plazos, y atendiendo a las excepcionales circunstancias que puedan concurrir en algunas situaciones justificadas, la Empresa concederá los días necesarios, siempre y cuando sea compatible con el servicio, a excepción de las causas 4 y 5.

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 Empresa, podrá optar a la acumulación en caso de natalidad.

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

Las licencias se empezarán a contar desde el día siguiente al de desembarcar.

2) Licencias para asistir a cursos, cursillos y exámenes.

a) Cursos oficiales para la obtención de títulos o nombramientos superiores en la Marina Mercante:

Antigüedad mínima: Dieciocho meses.

Duración: La del curso.

Salario: Profesional.

Número de veces: Retribuida una sola vez.

Vinculación a la Naviera: Según lo dispuesto en la OTMM, salvo caso de resarcimiento.

Peticiones máximas: 8 por 100 de los puestos de trabajo de cada categoría.

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) Cursillos de perfeccionamiento y capacitación profesional de tripulantes y adecuados a los tráficos específicos de cada Empresa:

Antigüedad mínima: Un año.

Duración: La del curso.

Salario: Profesional.

Número de veces: Una sola vez.

Vinculación a la Empresa: Un año.

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

En todas estas licencias se seguirá el orden de antigüedad hasta completar los topes establecidos. Las Empresas atenderán las peticiones formuladas hasta dichos topes, 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.

d) 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 dichos cursos.

Licencias para asuntos propios.—Los tripulantes podrán solicitar licencias por necesidad de atender personalmente asuntos propios que no admitan demora por un periodo de hasta seis meses, que podrán concederse por el naviero.

Art. 24. Vacaciones:

Para el buque «Nuria Alsina»:

Se estará a lo acordado en el Convenio General para el sector de la Marina Mercante, siendo los puntos de aplicación para esta Empresa los siguientes:

1. Los días de viaje tanto al embarcar como al desembarcar, por razón de vacaciones, no serán considerados como tales vacaciones, empezando a contarse éstas al segundo día de desembarque, salvo causa que justifique lo contrario y finalizadas desde la fecha en que el tripulante abandone su domicilio con objeto de embarcarse.

2. a) Treinta y siete (37 días), para las navegaciones comprendidas entre los puertos de la Península, Baleares y Canarias, hasta el paralelo de Port-Etienne, por el Sur, y hasta el meridiano de Túnez, por el Este.

b) Cuarenta (40 días), para las navegaciones comprendidas desde los límites de la zona anterior, hasta los 50° Norte y todo el Mediterráneo.

c) Cincuenta (50 días), para las navegaciones comprendidas entre el paralelo de Pointe Noire.

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

3. Las tripulaciones y Empresa se comprometen a hacer cumplir el disfrute de las vacaciones en cada periodo, o perder el disfrute de las mismas.

4. El periodo posterior al embarque de los tripulantes una vez disfrutadas serán condiciones que marque el artículo 15 (expectativa de embarque).

Para los buques «Rivainfanzón» y «Antonio Suardiaz»:

1.º Cada ciento treinta y cinco días de servicio, cuarenta y cinco días de vacaciones.

2.º Igual que el apartado 3 del buque «Nuria Alsina».

3.º Igual que el apartado 4 del buque «Nuria Alsina».

Art. 25. Escalafón:

a) La Empresa estará obligada a confeccionar un escalafón público de todos los tripulantes de la Empresa, en el que figurará, nombre, apellidos, cargo y fecha de ingreso en la Empresa, así como las notas aclaratorias que se consideren convenientes.

b) Siempre que la capacidad profesional lo permita, se respetará el mismo para proveer los ascensos y plazas en tierra.

c) Este escalafón se editará y se exigirá que haya un ejemplar actualizado en cada buque, al cual tendrá acceso cualquier miembro de la tripulación.

Art. 26. Pagas extraordinarias.—Todo el personal de mar percibirá anualmente, con carácter obligatorio, dos pagas extraordinarias, de igual cuantía al salario profesional más antigüedad.

Estas pagas se abonarán, una el 16 de julio y la otra el 22 de diciembre.

La Empresa se compromete a enviar directamente, en estas fechas, a su domicilio, las correspondientes pagas al personal que por cualquier causa esté desembarcado.

Art. 27. Ropa de agua y de trabajo.—La Empresa proporcionará a sus tripulaciones los materiales necesarios para el trabajo a bordo, consistentes en botas, guantes, buzos, trajes de agua y frío, delantales, guantes de goma, etc.

Se creará una comisión formada con la intervención del Capitán y del primer Oficial y tripulantes de los departamentos que controlarán la periodicidad de dichos suministros, cantidad y calidad de los mismos, ocupándose de reponer los objetos en mal estado.

Solamente podrán ser utilizados por diferentes tripulantes la ropa de agua.

Estos objetos serán siempre propiedad de la Empresa y en ningún caso del tripulante.

Art. 28. Natalidad.—El tripulante con una antigüedad no menor a dos años al servicio de la Empresa, percibirá 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. 29. 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: 75.000 pesetas por pérdida total; de 25.000 a 75.000 pesetas por pérdida parcial, a juicio del Capitán, una vez oído al interesado.

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

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

Art. 30. Trabajos en categoría superior:

a) La realización de trabajos en categoría superior dan derecho a la percepción de los mismos beneficios que correspondan a dicha categoría.

b) El desempeño de este puesto durante un período superior a noventa días continuados dará derecho a consolidar este puesto.

Lo no indicado en los párrafos anteriores estará de acuerdo con su totalidad con el artículo 76 de la OTMM.

Art. 31. Servicios recreativos y culturales.—La Empresa dotará a todos sus buques de dos aparatos de TV y dos de radio, salvo que el buque estuviera provisto de sistema de música ambiental, siendo por cuenta de la Empresa el mantenimiento, instalación y reparación.

Fondos culturales.—La Empresa proporcionará la cantidad de 2.000 pesetas mensuales por buque, a fin de mantener un servicio de biblioteca y juegos recreativos.

Una comisión formada por el Capitán y la tripulación controlará la buena utilización de dichos fondos.

Art. 32. Jornada laboral.—Se establecen cuarenta y cuatro horas semanales como jornada laboral ordinaria.

Las horas semanales que excedan de cuarenta y cuatro se computarán como extras para todas las categorías.

Art. 33. 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.

Art. 34. Hora de salida.—La Empresa se compromete a comunicar a los tripulantes por medio del tablón de anuncios la hora de salida del buque por lo menos con dos horas de antelación al evento.

Los retrasos por causas no imputables a la tripulación serán consideradas como horas extras.

Art. 35. Aire acondicionado y calefacción.—La Empresa se compromete a mantener en perfecto estado de funcionamiento los servicios de aire acondicionado y calefacción existente.

De no existir los mismos, los buques serán equipados por los ventiladores precisos.

Art. 36. Buques en dique.—Cuando un buque, durante la estancia en dique, no disponga de las mismas condiciones higiénicas y sanitarias, que navegando, se obligará a la Empresa que facilite alojamiento en tierra a los tripulantes que no dispongan de las condiciones que tienen navegando.

Art. 37. Zona de guerra.—En caso de navegación por zona de guerra el tripulante cobrará el 200 por 100 de aumento en todos los conceptos.

La Empresa suscribirá en este caso los siguientes seguros:

1. 5.000.000 de pesetas en caso de muerte.
2. 7.000.000 de pesetas por invalidez total.

El buque se encontrará en zona de guerra cuando exista sospecha o tácitamente se exprese por las partes.

A tal comprobación los tripulantes tendrán acceso al flete percibido por el transporte, seguro del casco o póliza de fletamentos.

Ningún tripulante tendrá obligación de navegar por dicha zona y la Empresa estará obligada a desembarcarlo sin que dicho tripulante pierda sus derechos; considerándose a órdenes de la Compañía.

Art. 38. Excedencia voluntaria.—Puede solicitarla cada 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.

El plazo mínimo para la excedencia será de seis 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 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 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 corresponda.

El excedente, una vez incorporado a la Empresa, no podrá solicitar una nueva excedencia hasta que no haya transcurrido, al menos, cuatro años de servicio activo en la Compañía, desde que aquélla se produjo.

Art. 39. Servicio de lanchas.—Cuando el buque se encuentre fondeado, habrá que poner a disposición de la tripulación

un servicio de lanchas para ir a tierra, de acuerdo con el Capitán.

Art. 40. «Entrepot».—El «entrepot» normal será adquirido por la Empresa, 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.

Art. 41. Navegación en trópicos, zonas insalubres y epidémicas.—Las tripulaciones de los buques tendrán derecho, OTMM, artículos 113 y 114.

Art. 42. Disposición adicional. Actividad sindical.—Dicha actividad estará sujeta a la aplicación de la Ley vigente en su momento.

Art. 43. Comisión de servicio.—Se entiende por comisión de servicio la misión profesional a realizar por cualquier tripulante por orden de la Empresa en cualquier lugar.

Se considerarán las situaciones siguientes:

- a) Preparación y discusión de Convenios.
- b) Transbordo a petición de la Empresa.
- c) En cualquier otro caso por deseo expreso de la misma.

Durante el tiempo que el tripulante está en esta situación devengará el sueldo más beneficios recibidos el último mes de embarcado y vacaciones a régimen de mar.

Si el tripulante realizara la comisión de servicio fuera de su domicilio tendrá derecho a lo indicado en el artículo 20 de este Convenio, referente a dietas, y al artículo 20, referente a viajes y transportes.

Art. 44. Seguro de accidente.—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:

	Pesetas
Por muerte	1.000.000
Por invalidez absoluta	1.500.000

Los riesgos cubiertos por estas pólizas se entiende únicamente durante el tiempo de enrole a bordo.

Art. 45. 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 están 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 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 OTMM.

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

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

Grupo 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 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 compatibilidad A al F.

Infeciosos: Clase 6-2.
Radioactivos: Clase 7. Cuando de materiales radicaivos ex-
plosivos 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 compatibilidad A, B, C y nú-
mero 0019.

Grupo «C»:

Explosivos: Clase 1. División 1-3. Resto mercancías no in-
cluidas grupo B.
Gases inflamables o tóxicos: Clase 2. Números ONU 1016, 1023,
1026, 1017, 1589, 1045, 1051, 1052, 1053, 1975, 1087, 1076 y el «gas
de agua».
Radioactivos: Clase 7. Mercancías que la aprobación del mo-
delo de embalaje y la de la expedición correspondan a todos los
países afectados por la expedición.

Grupo «D»:

Líquidos inflamables con punto bajo de inflamación: Clase 3-1.
Radioactivos: Clase 7. Mercancías que la aprobación del mo-
delo de embalaje corresponda a los países de origen, destino y
tránsito, y se requiera notificación previa a todos los países afec-
tados.

Grupo «E»:

Explosivos: Clase 1. División 1-4.
Líquidos inflamables con punto medio de inflamación: Cla-
se 3-2, cuando sean además mercancías tóxicas.

Grupo «F»:

Radioactivos: Clase 7. Mercancías que la aprobación del mo-
delo de embalaje corresponda al país de origen de la expedi-
ción 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 nú-
meros S. ONU 1361, 1362, 1857 y 1387.
Peróxidos orgánicos: Clase 5-2.

Grupo «I»:

Radioactivos: Clase 7. Mercancías que la aprobación del mo-
delo 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» está anotado
que provocan graves quemaduras y desprenden gases muy tó-
xicos.

Grupo «K»:

Sólidos inflamables en presencia de humedad: Clase 4-3.
Corrosivos: Clase 8, cuando en «observaciones» esté anotado
que «provocan graves quemaduras» o que «desprenden gases
muy tóxicos».

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. 48.

Tabla de antigüedad (14 por 100 incremento)

Categorías	Valor trienio	Porcentaje	Valor trienio bruto
Capitán	4.100	574	4.674
Primer Oficial - Maquinista ...	2.100	294	2.394
Segundo Oficial - Maquinista			
Radio	1.900	266	2.166
Tercer Oficial - Maquinista -			
Patrón mayor - Mecánico ma-	1.700	238	1.938
Patrón Cabotaje - Primer Me-			
cánico	1.800	224	1.824
Segundo Mecánico - Calderete-			
ro-Contramaestre-Cocinero ...	1.400	196	1.596
Jefe de Máquinas	3.000	420	3.420
Marineros - Mozo - Engrasa-			
dor - Marmitón - Camareros.	1.300	182	1.482

Tabla de horas extraordinarias (incremento 14 por 100)

Categorías	Valor hora	Porcentaje	Valor hora bruta
Capitán	373	52	425
Piloto de 1. ^a	294	41	335
Piloto de 2. ^a	254	36	290
Tercer Piloto	230	32	262
Radio	254	36	290
Maquinista naval Jefe	353	49	402
Maquinista de 1. ^a	294	41	335
Maquinista de 2. ^a	254	36	290
Tercer Maquinista	230	32	262
Patrón mayor	215	30	245
Patrón de Cabotaje	209	28	238
Mecánico mayor	215	30	245
Mecánico de 1. ^a	209	29	238
Mecánico de 2. ^a	203	28	231
Contramaestre	198	28	226
Marinero preferente	180	25	205

Categorías	Valor hora	Porcentaje	Valor hora bruta
Marinero ordinario	176	25	201
Mozo cubierta	174	24	198
Calderetero	198	28	226
Engrasador	182	25	207
Palero	176	25	201
Cocinero	198	28	226
Marmitón	174	24	198
Primer Camarero	180	25	205
Segundo Camarero	176	25	201

Tabla salarial. Incrementada en un 14 por 100 para el ejercicio de 1979

Categorías	Total bruto	Porcentaje	Total bruto a percibir
Capitán	87.500	12.250	99.750
Piloto de 1.ª	70.000	9.800	79.800
Piloto de 2.ª	65.000	9.100	74.100
Tercer Piloto	60.000	8.400	68.400
Oficial Radio	65.000	9.100	74.100
Maquinista naval Jefe	85.000	11.900	96.900
Maquinista de 1.ª	70.000	9.800	79.800
Maquinista de 2.ª	65.000	9.100	74.100
Tercer Maquinista	60.000	8.400	68.400
Patrón mayor	55.000	7.700	62.700
Patrón Cabotaje	50.000	7.000	57.000
Mecánico mayor	55.000	7.700	62.700
Mecánico de 1.ª	50.000	7.000	57.000
Mecánico de 2.ª	47.000	6.850	53.580
Contramaestre	39.000	5.460	44.460
Marinero preferente	37.000	5.180	42.180
Marinero ordinario	36.000	5.040	41.040
Mozo cubierta	35.000	4.900	39.900
Calderetero	39.000	5.460	44.460
Engrasador	38.000	5.320	43.320
Palero	35.000	4.900	39.900
Cocinero	39.000	5.460	44.460
Marmitón	35.000	4.900	39.900
Primer Camarero	37.000	5.180	42.180
Segundo Camarero	36.000	5.040	41.040

Art. 47. *Trincajes*.—Buques R/R «Antonio Suardiaz» y R/R «Rivainfanzón».

El trincaje a partir del 1 de julio de 1979 será remunerado con las siguientes cantidades:

De 08,00 a 19,00 horas.

Vigo-Península, 2.000 pesetas tripulante.

Francia, 2.000 pesetas tripulante.

Inglaterra, 5.000 pesetas tripulante.

De 19,00 a 07,00 horas y festivos:

Vigo-Península, 3.000 pesetas tripulante.

Francia, 3.000 pesetas tripulante.

Inglaterra, 5.000 pesetas tripulante.

Ambas partes se comprometen a efectuar las operaciones de trincaje y destrincaje por el personal de cubierta correspondiente.

Dichos trabajos no devengarán horas extraordinarias en ningún puerto.

Art. 47 bis. *Trincajes*. Buque M/N «Nuria Alsina».

El trincaje a partir del 1 de julio de 1979 será remunerado con las siguientes cantidades:

Trincaje-destrincaje, 52.500 pesetas.

Manipulación de mangles hasta 15 unidades, 22.750 pesetas.

Manipulación de mangles hasta 16 en adelante, 52.500 pesetas.

Aclaración al concepto manipulación de mangles: Entendemos por tal concepto el quitarlos o el ponerlos de su receptáculo.

Ahora, con relación al trincaje, entendemos que los mangles se trinca a la cubierta, de la misma manera que se adujarán los cables y arrache del buque.

Cuando la función de enderezar mangles sea realizada fuera de la jornada de trabajo se percibirán las horas extras que correspondan.

Limpieza de bodegas.—Se abonará como gratificación por trabajo extra profesional por limpiado de bodegas la cantidad de 8.000 pesetas como máximo y 6.000 pesetas como mínimo, según criterio del Capitán.

Dichos trabajos no devengarán horas extras en ningún puerto. Ambas partes se comprometen a efectuar las operaciones de trincaje y destrincaje por el personal de cubierta correspondiente.

Art. 48. *Trabajos sucios y penosos*.—Son los que se enumeran a continuación:

	Hasta 5.000 TRB — Pesetas	Más de 5.000 TRB — Pesetas
Limpieza, pintado y picado caja de cadenas (todas)	16.000	18.000
Limpieza tanques lastre y/o agua dulce (todos)	16.000	18.000
Limpieza y pintado sentinas	12.000	16.000
Estiba de cadenas para revisión	5.000	6.000
Limpieza tubería bajo planchas y pintado	5.000	6.000
Limpieza tanques combustible diario	6.000	8.000
Limpieza tanques combustible almacén	16.000	18.000
Estiba cadena en maniobras (por estiba)	500	500
Barredura de bodega y garaje (al mes)	5.000	5.000

	Hasta 3.000 CV.	Más de 3.000 CV.
Tren alternativo completo	10.000	15.000
Cojinetes de bancada o bisla M. P.	2.000	3.000
Sacar una camisa incluyendo pistón, etc.	15.000	20.000
Limpieza del colector de barrido	—	15.000
Culata	3.000	4.000
Limpieza de cárter	2.000	3.000
Limpieza de tanques de aceite	3.000	5.000
Limpieza de enfriadores	2.000	3.000

	Hasta 200 CV.	Más de 200 CV.
Motor auxiliar completo	50.000	70.000
Motor de emergencia	—	5.000

Dichos trabajos no devengarán ninguna percepción por horas extraordinarias.

Art. 49. *Disposición final*.—Las partes negociadoras del presente Convenio hacen expresa constancia de que el mismo ha sido negociado dentro de los términos fijados y permitidos en el Real Decreto-ley 43/1977, de 25 de noviembre, sobre política salarial y de empleo.

M^o DE INDUSTRIA Y ENERGIA

1381

ORDEN de 21 de diciembre de 1979 sobre homologación de aparatos y equipos electrónicos y de sus componentes.

Ilmos. Sres.: El artículo 21 del Decreto 2593/1974, de 20 de julio, para la ordenación y declaración de interés preferente del sector industrial dedicado a la fabricación de aparatos y equipos electrónicos y de sus componentes, faculta al Ministerio de Industria y Energía para dictar las disposiciones adecuadas para el fomento de la homologación y normalización de los productos electrónicos.

La existencia actual y normalidad operativa dentro de la Comunidad Económica Europea de Organismos competentes en control de calidad de componentes electrónicos, induce igualmente a iniciar una aproximación de nuestros propios procedimientos a los que se practican en sus países miembros.

También es necesario atender aspectos tan importantes y decisivos, ya incluidos algunos de ellos en reglamentos y disposiciones existentes, como son la seguridad del usuario en cuanto a radiaciones, implotiones y tensiones elevadas, entre otras, y asimismo en materias incidentes en las comunicaciones, como puede ser la protección contra las perturbaciones parásitas.

La variedad de tipos o gama de productos electrónicos recomienda que la normalización se realice mediante una consideración individualizada de los mismos, estableciendo para cada tipo o gama los condicionantes técnicos y normas genéricas a que habrán de ajustarse, en lo que se refiere a funcionamiento y proceso de fabricación, para obtener el certificado de homologación que acredite su cumplimiento.