

MINISTERIO DE TRABAJO

6698 *RESOLUCION de la Dirección General de Trabajo por la que se homologa el III Convenio Colectivo General de la Marina Mercante suscrito por el Sindicato de Trabajadores de la Marina Mercante, UGT y USO, de un lado, y de otro, por la Asociación de Navieros Españoles.*

Visto el III Convenio Colectivo General de la Marina Mercante suscrito por el Sindicato de Trabajadores de la Marina Mercante, UGT y USO, de un lado, y de otro, por la Asociación de Navieros Españoles;

Resultando que con fecha 14 de marzo del corriente año tuvo entrada en este Ministerio el texto del III Convenio Colectivo General de la Marina Mercante, que fue suscrito por las partes negociadoras el día 7 de igual mes y año;

Resultando que en la tramitación de este expediente se han observado las prescripciones legales y reglamentarias de aplicación;

Considerando que la competencia para conocer del presente expediente le viene atribuida a esta Dirección General en virtud de lo dispuesto por el artículo 14 de la Ley 38/1973, de 19 de diciembre, sobre Convenios Colectivos, y por el 12 de la Orden de 21 de enero de 1974, que la desarrolla, en orden a homologar lo acordado por las partes en el Convenio, y disponer, en su caso, su inscripción en el Registro de la misma y su publicación en el «Boletín Oficial del Estado»;

Considerando que a los efectos del artículo 6.º de la Ley de Convenios Colectivos, según redacción efectuada por el Real Decreto-ley de 4 de marzo de 1977, las partes se han reconocido mutuamente capacidad representativa suficiente;

Considerando que no se observa en las cláusulas del texto del Convenio que se examina, contravención a disposición alguna de derecho necesario, por lo que resulta procedente su homologación;

Vistos los preceptos legales citados y demás de general aplicación,

Esta Dirección General acuerda:

Uno.—Homologar el III Convenio Colectivo General de la Marina Mercante, suscrito por el Sindicato de Trabajadores de la Marina Mercante, UGT y USO, de un lado, y de otro, por la Asociación de Navieros Españoles, que fue firmado el día 7 de marzo de 1980.

Dos.—Notificar esta Resolución a la Comisión deliberadora, haciéndoles saber que de acuerdo con el artículo 14 de la Ley de 19 de diciembre de 1973, no cabe recurso alguno contra la misma en vía administrativa por tratarse de resolución homologatoria.

Tres.—Disponer su publicación en el «Boletín Oficial del Estado» y su inscripción en el Registro correspondiente de esta Dirección General.

Madrid, 14 de marzo de 1980.—El Director general, José Miguel Prados Terriente.

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

III CONVENIO GENERAL DE LA MARINA MERCANTE

Preámbulo

El SMM, UGT, USTM y ANAVE estiman como recoge el AMI firmado entre UGT, USO y CEOE que es un dato positivo y esperanzador que las Organizaciones sindicales y empresariales asuman todo el protagonismo que les corresponde, logrando establecer, a través de la autonomía de las partes, las pautas de comportamiento laboral, sentando con ello unas bases sólidas para el desarrollo económico y social de nuestra Marina Mercante y en definitiva del Estado español.

En este sentido se considera que el presente Convenio General negociado en adaptación del AMI a la especialidad de la Marina Mercante, tiene una clara virtualidad para abordar cuestiones que resultan importantes para los trabajadores y las Empresas, la ordenación de las relaciones laborales y el fortalecimiento de los Sindicatos y Organizaciones empresariales.

Artículo 1.º *Ámbito de aplicación.*—El presente Convenio General para el Sector de la Marina Mercante, es de aplicación a todas las Empresas navieras y a su personal de flota.

Se mantiene el régimen de excepción al Convenio General para las Empresas con Convenios vigentes de Empresa homologados, publicados en el «Boletín Oficial del Estado», y para aquellas otras con Convenios vigentes firmados con sus tripulantes o denunciados, si ambas partes firman Convenio de Empresa respetándose las condiciones aprobadas por dichas Empresas.

Art. 2.º *Vigencias.*—El presente Convenio entrará en vigor el 1 de enero de 1980, con independencia de la fecha de homologación por la autoridad laboral y publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Su vigencia será de dos años, con efectos hasta el 31 de diciembre de 1981 y se prorrogará por periodos anuales sucesivos si con tres meses de antelación, al menos, de su vencimiento inicial o prorrogado no se hubiere denunciado por alguna de las partes contratantes.

Como excepción al período de vigencia del presente Convenio, se establece que los artículos reguladores del régimen económico y de actividad sindical tendrán efectividad desde el 1 de enero de 1980 hasta el 31 de diciembre del mismo año.

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

Art. 3.º *Vinculación a la totalidad.*—A todos los efectos, el presente Convenio constituye una unidad indivisible, por lo que no podrá pretenderse la aplicación de una o varias de sus cláusulas, desechando el resto, sino que siempre habrá de ser aplicado y observado en su integridad y considerado globalmente.

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

Art. 4.º *Compensación y absorción futuras.*—El conjunto de condiciones salariales pactadas en este Convenio, absorberá y compensará, en cómputo anual, cualesquiera mejoras parciales que, por disposición legal de carácter general o específica para el sector, pactada o por cualquier origen que fuere, en el futuro pudieran establecerse.

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, la publicación y entrada en vigor de cualquier disposición de carácter general o específico para el sector de la Marina Mercante, que mejorara cualquiera de los temas pactados no salariales, será de aplicación en su contenido y regulación sobre lo establecido en el presente Convenio.

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

Art. 6.º *Período de prueba.*

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

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

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

2. En caso de que el período de prueba expire en el curso de una travesía, éste se considerará prorrogado hasta que el buque toque puerto, pero la voluntad por parte del Armador de rescindir el contrato de trabajo por no superar el período de prueba, deberá ser notificada por escrito al tripulante por el Capitán dentro del plazo estipulado en el plazo que indica el párrafo anterior de este artículo. En caso contrario se considerará al tripulante como fijo en plantilla.

En el caso de que expire por voluntad del tripulante y ello ocurra en el viaje o puerto extranjero, se considerará prorrogado hasta el puerto español y si el tripulante opta por desembarcar en puerto extranjero, el traslado (viaje) será por cuenta del mismo.

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

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

5. Una vez finalizado el período de pruebas o con la llegada del buque a puerto, los gastos de viaje y dietas desde el puerto de desembarque hasta el domicilio del trabajador serán por cuenta de la Empresa.

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

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

Art. 7.º *Comisión de servicios.*—Se entenderá por comisión de servicio la misión profesional o que circunstancialmente ordene la Empresa realizar a los tripulantes en cualquier lugar. En comisión de servicio los tripulantes devengarán el salario real a percibir que venían disfrutando en su último puesto de trabajo, así como vacaciones de Convenio.

Si la comisión de servicio se realiza fuera del domicilio del tripulante, éste percibirá las dietas estipuladas en este Convenio.

Cuando la comisión de servicio tenga una duración superior a quince días y se realice en el domicilio del tripulante, éste devengará las vacaciones de la Ordenanza.

En cualquier caso los gastos que puedan realizarse, se abonarán previa justificación, debiendo la Empresa adelantar una cantidad estimada por el importe de dichos gastos.

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

Los transbordos podrán ser:

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

1. Criterio de excepción para los Delegados de los tripulantes.
2. Orden inverso de antigüedad del personal de cada categoría en la Empresa.
3. No haber sido transbordado más de una vez en el período de embarque.
4. Si el tripulante transbordado lo fuera a un buque donde las percepciones salariales resultaran inferiores a las que tenía en condiciones homogéneas de trabajo, percibirá por una sola vez por campaña y en concepto de indemnización, una cantidad equivalente a la diferencia que resulta entre lo percibido el último mes y lo que corresponda en su nuevo destino.

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

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

Art. 9.º *Expectativa de embarque*.—Se considerará expectativa de embarque la situación del tripulante que se halla en su domicilio, procedente de una situación diferente a la de embarque o comisión de servicio, disponible y a órdenes de la Empresa. La expectativa de embarque durará hasta el día anterior en que el tripulante salga de su domicilio para entrar en situación de «servicio de Empresa».

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

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

Cuando el tripulante se encuentre en expectativa de embarque fuera de su domicilio por orden de la Empresa, se entenderá en comisión de servicio.

Art. 10. *Licencias*.

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

2. La concesión de toda clase de licencias corresponde al Naviero o Armador. El peticionario deberá presentar la oportuna instancia y el Naviero o Armador adoptará la resolución sobre la misma dentro de los treinta días siguientes a su solicitud.

En los supuestos de licencias por motivo de índole familiar, los permisos que se soliciten deberán ser concedidos por el Capitán en el momento de ser solicitados, desembarcando el tripulante en el primer puerto con medios más directos de desplazamiento y dentro de los límites geográficos contemplados en el apartado 3. Todo ello sin perjuicio de las sanciones que puedan imponerse posteriormente a quienes no justifiquen en forma debida la causa alegada al formular la petición.

3. Los gastos de desplazamiento para el disfrute de las licencias, correrán por cuenta del permisionario, a excepción de los ocasionados en el supuesto de muerte del cónyuge e hijos y la del apartado 5.2 y 5.4, que correrán a cuenta del Armador, quedando restringido el uso del derecho a desembarcar y reembarcar a todos los puertos de Europa, mar Mediterráneo, mar Negro, y los puertos de Africa hasta el paralelo de Noadibou. No obstante, quedan excluidas de estas limitaciones geográficas las causas de enfermedad grave y muerte del cónyuge e hijos.

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

- Matrimonio: Veinte días.
- Nacimiento hijos: Quince días.
- Enfermedad grave cónyuge, hijos, padres y hermanos incluso políticos, hasta: Diez días.
- Muerte cónyuge e hijos, incluso políticos: Quince días.
- Muerte padres y hermanos, incluso políticos: Doce días.

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

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

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

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

5. Licencias para asistir a cursos, cursillos y exámenes:

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

Antigüedad mínima: Dos años.

Duración: La del curso.

Salario: Profesional.

Número de veces: Retribuida una sola vez.

Vinculación a la Naviera: Dos años desde la terminación del curso.

Peticiones máximas: 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.

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

Antigüedad mínima: Sin limitación.

Duración: La del cursillo.

Salario: Profesional.

Número de veces: Retribuida una sola vez.

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

Antigüedad mínima: Un año.

Duración: La del curso.

Salario: Profesional.

Número de veces: Una sola vez.

Vinculación a la Naviera: Un año.

Peticiones máximas: 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 integran a cualquiera de los cursos durante las vacaciones, éstas quedarán interrumpidas. Una vez finalizado el curso seguirá el disfrute de las mismas.

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

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

Estas licencias no tendrán derecho a retribución de ninguna clase.

Art. 11. *Excedencias*.

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

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

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

En el supuesto de que no existiera vacante de su categoría y el excedente optara voluntariamente por alguna de categoría inferior, dentro de su especialidad, percibirá el salario correspondiente a ésta hasta que se produzca su incorporación a la categoría que le corresponde.

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

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

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

cargo en el plazo de un mes, el trabajador lo solicitara, se reincorporará a la Empresa en el término de treinta días, ocupando la primera vacante que de su grupo profesional se produzca en su plantilla de pertenencia.

Art. 12. *Escalafones*.—La Empresa llevará obligatoriamente un escalafón público donde figure todo el personal de la misma, con su cargo y antigüedad.

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

Art. 13. *Diets y viajes*.—Dieta es la cantidad que se devenga diariamente para satisfacer los gastos de manutención y estancias que se originen en el desplazamiento y permanencia fuera del domicilio o del buque de enrolamiento.

Se percibirán dietas en los siguientes casos:

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

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

Comida: 700 pesetas.

Cena: 600 pesetas.

Alojamiento: 1.500 pesetas.

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

En el extranjero la Empresa estará obligada a facilitar los medios de transporte y alojamiento al tripulante.

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

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

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

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

Art. 14. *Manutención*.—La Empresa aportará la cantidad necesaria para la alimentación a bordo para que ésta sea siempre sana, abundante y nutritiva a base de productos de calidad y en perfecto estado de conservación.

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

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

- Controlar las propuestas de pedidos, las facturas, y realizar inventario de pesos y calidades.
- Realizar el inventario de gambuzas al finalizar cada mes para conocer el gasto por tripulante/día.
- Vigilar que los frigoríficos y oficios a disposición de los tripulantes contengan un surtido de alimentos básicos, así como durante la noche los frigoríficos tendrán que tener artículos de primera necesidad, tales como leche, queso, embutido, galletas, mantequillas, café, azúcar, pan, etc. La comida será adaptada a las necesidades del clima.
- Elaboración de minutas.
- Todo personal que acredite encontrarse a régimen, se le elaborará la comida adecuada a su tratamiento, con arreglo a la Empresa. La Comisión vigilará diariamente la relación entre comidas preparadas y tripulantes que efectuarán las comidas, de forma que la cocina conozca con la debida antelación el número de tripulantes que van a efectuarlas.

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

Art. 15. *«Entrepot»*.—El «entrepot» normal será adquirido por la Empresa y descontado en la columna correspondiente de la nómina o pagado directamente por el tripulante.

El reparto del «entrepot» se efectuará por la Comisión sobre cantidad y calidad de la comida a bordo, correspondiendo el control al Capitán del buque o persona en quien delegue.

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

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

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

La diferencia entre jornada ordinaria anual y la proyección de la jornada ordinaria diaria durante el tiempo de embarque solamente se aplicará en sábados tarde, domingos y festivos, y únicamente para trabajos de guardias de mar, guardias de fonda, maniobras de puertos y fondeaderos y emergencias del buque o la carga, que se suplementarán mediante el plus de guardias y trabajos que se establece en 100 pesetas/hora, salvo que ya se retribuyan especialmente como tales.

Este artículo sustituye al acuerdo del II Convenio General de la Marina Mercante sobre tratamiento económico de trabajos en sábados tarde, domingos y festivos.

Art. 17. *Horas extraordinarias*. Las horas extraordinarias serán de libre ofrecimiento por parte del Armador o sus representantes y la prestación de las mismas será siempre voluntaria por parte de los tripulantes, salvo en los siguientes supuestos:

1. Los trabajos de fondeo, atraque y desatraque, enmendadas previstas, apertura y cierre de escotillas y arranches.
2. En la mar, siempre que las necesidades de la navegación lo exijan para llevar a buen fin el viaje iniciado por el buque, y en puerto, cuando la programada salida del buque lo requiera.
3. Atención a la carga, y las operaciones necesarias para que el buque pueda realizar la carga y descarga. 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.
6. En situaciones de socorro a otros buques o personas en peligro o cuando fueren necesarias o urgentes durante la navegación para la seguridad del buque o personas o el cargamento.
7. En los supuestos de formalidades aduaneras, cuarentena y otras disposiciones sanitarias.

Se ha de tener en cuenta que en la Marina Mercante la naturaleza de la hora extraordinaria no se puede definir ni distinguir especialmente, dado que la misma se produce por contingencias habituales en la navegación, imprevisibles en la mayor parte de los casos, y además no pueden reducirse como se podría hacer en los trabajos en tierra.

Consecuentemente con lo anterior, las mismas, en la parte correspondiente, se encuentran integradas con la jornada ordinaria y en cómputo anual, por lo que cumple lo dispuesto en la normativa vigente, quedando establecido que el valor de la hora extraordinaria directamente realizada o pactada en «forfait» será el que resulte de aplicar a los valores vigentes durante 1979 el porcentaje que cada Empresa naviera aplique sobre sus salarios de acuerdo con lo establecido en el artículo 26.

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

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

En el supuesto de Empresas cuyas vacaciones fuesen superiores a los niveles del I Convenio General, se aplicarán las oportunas absorciones de las pactadas en este Convenio en el artículo 19, 1, 2, 3, regulador del régimen general de vacaciones, y en el artículo 20, 1, regulador de las excepciones en el régimen general de vacaciones.

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

1. Cuarenta y cinco (45) días, para las navegaciones comprendidas entre los puertos de la Península, Baleares y Canarias, hasta el paralelo de Calais, por el Norte; hasta el paralelo de Port-Etienne, por el Sur, y hasta el meridiano de Túnez, por el Este.
2. Cuarenta y cinco (45) días, para las navegaciones comprendidas desde los límites de la zona anterior, hasta los 58º Norte y todo el Mediterráneo.
3. Cincuenta y cinco (55) días, para las navegaciones comprendidas entre el paralelo de Port-Etienne hasta el paralelo de Pointe-Noire.
4. Sesenta (60) días, para las restantes navegaciones.

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

1. Cincuenta (50) días, para los buques contenedores, cementeros autodescargantes y «roll-on/roll-off», incluidos en los puntos 1 y 2 del artículo anterior.
2. Sesenta (60) días, para los buques de transporte de gases licuados y productos químicos, así como los buques petroleros y tanques diversos no incluidos en el número siguiente.
3. Sesenta y cuatro (64) días, para los petroleros y buques tanque en ruta al Pérsico, Extremo Oriente y costa Americana del Pacífico.

Art. 21. *Cómputo del periodo de vacaciones*.—Los días de vacaciones citados corresponden a cinco (5) meses de «servicio a la Empresa»:

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

1. Situación de enrolamiento.
2. Hospitalización por accidente de trabajo o enfermedad, cuando aquélla se realice fuera de la provincia en que se encuentra su domicilio.
3. Expectativa de embarque, cuando se encuentre fuera de su domicilio por orden de la Empresa.

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

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

Art. 24. *Relevos de personal en vacaciones.*—Empresas y tripulaciones están obligadas al estricto cumplimiento del régimen de vacaciones definido en este Convenio. Admitiendo como límite de flexibilidad el regulado a continuación:

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

A) Buques con cincuenta días y más de vacaciones por cinco meses de servicio a la Empresa.

Desde treinta días antes a aquel en que le corresponda el devengo de las mismas (cuatro meses) hasta treinta días después de dicho plazo del devengo (sexto mes).

B) Buques con menos de cincuenta días de vacaciones por cinco meses de servicio a la Empresa.

Desde quince días antes del momento en que le corresponda el devengo de las mismas (cuatro meses y medio) hasta quince días después de dicho plazo del devengo (cinco meses y medio).

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

A) Buques con cincuenta días y más de vacaciones.

Con quince días de antelación al fin del período de vacaciones.

B) Buques con menos de cincuenta días de vacaciones.

Con diez días de antelación al fin del período de vacaciones.

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

Art. 26. *Incremento salarial.*—Los trabajadores afectados por el presente Convenio que presten sus servicios en Empresas navieras vinculadas al mismo, tendrán un incremento salarial consistente en el 16 por 100, sobre los conceptos retributivos abonados en el año 1979, y que no hayan sido absorbidos en el artículo 16, regulador de la jornada ordinaria.

Habida cuenta de las circunstancias específicas de los tráficos de cabotaje y gran cabotaje realizados por buques menores de 4.000 TRB, dichas unidades elevará los conceptos retributivos, a que se hace referencia en el párrafo anterior, en el 13 por 100 para el personal embarcado en buques de hasta 1.600 TRB y un 13,5 por 100 para el mismo personal de buques de entre 1.601 TRB a 4.000 TRB.

Teniendo en cuenta la situación de crisis del sector, particularmente negativa en cuanto a perspectivas en algunos tráficos, las Empresas podrán negociar con los representantes de sus tripulantes una reducción del incremento anterior y dentro del marco del 13 por 100 al 16 por 100, con excepción de las Empresas que se acojan al artículo 27, sobre Empresas en pérdidas o déficit.

Las Empresas que en su caso deseen acogerse al tratamiento económico del párrafo anterior, deberán presentar la documentación económica y financiera que acredite objetiva y fehacientemente la situación de 1978 y 1979, así como las previsiones y datos actuales, para 1980 ante la Comisión Paritaria, siendo ésta quien decidirá.

Art. 27. *Empresas en pérdida o déficit.*—El porcentaje de incremento salarial establecido en el presente Convenio, no será de necesaria y obligada aplicación para aquellas Empresas que acrediten objetiva y fehacientemente hallarse en situaciones de déficit o pérdida mantenidas en los ejercicios contables de 1978 y 1979. Asimismo, se tendrán en cuenta las previsiones para 1980. En estos casos se trasladará a las partes la fijación del aumento de salarios. A los efectos de regular el procedimiento a seguir en los casos de Empresas que aleguen esta situación, tendrá competencia la Comisión paritaria del presente Convenio.

Art. 28. *Revisión salarial.*—Se aplicará revisión salarial semestral en el caso de que el índice de los precios de consumo (IPC) establecido por el Instituto Nacional de Estadística supere al 30 de junio de 1980 el 6,75 por 100, una vez excluida la repercusión del precio de la gasolina de consumo directo.

Dicha revisión salarial se efectuará en el exceso sobre el IPC así calculado y se aplicará con efecto del 1 de enero de 1980.

Art. 29. *Trabajos sucios, penosos y peligrosos.*—Estarán comprendidos en este artículo todos aquellos trabajos que, en determinadas circunstancias, deban ser realizados y que, por su especial condición, índole o naturaleza, implican suciedad, esfuerzo o peligro superior al normal.

Trabajos que deberán ser realizados por personal ajeno al buque:

- Limpieza, picado o pintado del interior de la caja de cadenas.
- Limpieza, picado o pintado del interior del tanque de lastre.
- Limpieza, picado o pintado o encalichado de tanques de agua dulce.
- Limpieza, picado o pintado bajo planchas de toda la sentina de máquinas.
- Picado con chorro de arena o chorreado.
- Limpieza de tanques de aceite o combustible.
- Trabajos de extracción de sedimentos o residuos en tanques de carga en buques petroleros. Cuando estos trabajos deban realizarse navegando, se considerarán sucios, penosos o peligrosos.

En caso de que los mismos o parte de ellos deban realizarse en la mar por seguridad del buque o si las condiciones higiénicas así lo exigieran, se estarán en cuanto a su consideración económica, de acuerdo con la tabla anexa incrementada en el porcentaje que corresponde al incremento salarial del artículo 26.

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

- Trabajos en el interior de la caja de cadenas y limpieza necesaria para la realización de los mismos.
- Trabajos en el interior de «cofferdams» y limpieza necesaria para la realización de los mismos.
- Trabajos en el interior de tanques de lastre o agua dulce y limpieza necesaria para la realización de los mismos.
- Trabajos bajo planchas de la sentina de máquinas y limpieza necesaria para la realización de los mismos.
- Limpieza completa del interior del cárter del motor principal.
- Limpieza o trabajos sin limpieza del interior de la galería de barrido.
- Limpieza del interior de conductos de humo, calderas y calderetas.
- Trabajos en el interior de tanques de aceite y/o combustible.
- Trabajos en el interior de conductos de humo o calderas.
- Trabajos en la mar ocasionados por averías del propulsor principal.
- Limpieza de sentinas corridas de bodega.
- Trabajos en cuadros eléctricos a alta tensión.
- Pintado a pistola en recintos cerrados.
- Encalichado o cementado en recintos cerrados.
- Trabajos en interiores por debajo de -5° o por encima de $+45^{\circ}$ (considerando cámara de máquinas como exterior). Las bodegas no frigoríficas se consideran como exteriores.
- En la mar, subida a alturas superiores a 1,5 metros en palos, siempre que sea necesario para la seguridad del buque. En caso contrario será totalmente prohibido.
- Estiba de cadenas en cajas de cadenas cuando se haya de permanecer en el interior de la misma.
- Recepciones o fiestas oficiales en las que el servicio o la preparación están a cargo del personal de fonda (salvo en buques de pasaje o mixtos).
- Limpieza de bodega y tanques altos laterales:
 - a) Cuando exista premura.
 - b) Fuera de la jornada de trabajo.
 - c) Cuando la carga que se hubiere transportado lo convierta en trabajo especialmente sucio, penoso o peligroso y en especial en el caso de líquidos en depósito o sustancias en polvo, piedra o grano en sacos cuando hubiere habido pérdidas.

Estos trabajos tendrán la consideración económica siguiente:

1) Los encuadrados en la tabla según la misma en las referencias al total se calculará el tanto por ciento que corresponda cuanto sea parcial. Dicha tabla será incrementada en el porcentaje que corresponda al incremento salarial del artículo 26 de cada Empresa.

2) El resto se abonarán como horas extras las que se realicen dentro de la jornada de trabajo y como horas extras dobles las que se realicen fuera de la misma.

3) Los trabajos especiales de limpieza de bodega tendrán la siguiente consideración económica: de 235 pesetas/hora y por cada uno de los puntos a), b), c), se abonarán 235 pesetas, pero en ningún caso en total podrá exceder de 580 pesetas hora/hombre trabajada.

	Hasta 1.000 TRB	De 1.001 a 3.000 TRB	De 3.001 a 6.000 TRB	De 6.001 a 12.000 TRB	De 12.001 a 20.000 TRB	De 20.001 a 35.000 TRB	De más de 35.000 TRB
Picado y pintado total del interior de la caja de cadenas	16.000	17.000	18.000	20.000	22.000	25.000	29.000
Picado y pintado total del interior de «cofferdams» ...	16.000	17.000	18.000	20.000	22.000	25.000	29.000
Picado y pintado total del interior de tanques de lastre	16.000	17.000	18.000	20.000	22.000	25.000	29.000
Picado y pintado o encalchado de tanques de agua dulce	16.000	17.000	18.000	20.000	22.000	25.000	29.000
Limpieza bajo planchas de toda la sentina de máquinas	12.000	15.000	19.000	25.000	32.000	40.000	50.000
Limpieza de tanques de aceite o combustible	6.000	7.000	8.000	10.000	12.000	15.000	19.000
Limpieza completa en el interior de tanques de servicio de aceite	9.000	10.000	11.000	13.000	15.000	17.000	22.000
Picado y pintado de toda la sentina de máquinas	22.000	28.000	34.000	40.000	46.000	52.000	60.000
Limpieza total de la caja de cadenas	8.000	9.000	10.000	12.000	14.000	17.000	21.000
Limpieza total del interior de «cofferdams»	6.000	7.000	8.000	10.000	12.000	15.000	19.000
Limpieza completa del interior de tanques de lastre y/o agua dulce	8.000	9.000	10.000	12.000	14.000	17.000	21.000
Limpieza bajo planchas de la sentina de máquinas	1.100 pp.	1.100 pp.	1.200 pp.	1.300 pp.	1.400 pp.	1.500 pp.	1.800 pp.
Limpieza completa del cárter del motor principal	1.000 pp.	2.000 pp.	3.000 pp.	3.000 pp.	3.000 pp.	3.000 pp.	3.000 pp.
Limpieza del interior de la galería de barridos	1.800 pp.	1.800 pp.	2.000 pp.	2.100 pp.	2.200 pp.	2.400 pp.	2.600 pp.
Limpieza completa de conductos de humo calderas y calderetas	24.000	26.000	28.000	30.000	32.000	35.000	40.000

* pp. (por persona o tripulante).

* Cuando las limpiezas sean parciales se valorará porcentualmente el trabajo de limpieza efectuado.

Art. 30. Trabajos especiales.—Tiene consideración de trabajos especiales aquellos cuya realización, en condiciones normales, no es obligatoria para los tripulantes por corresponder dichos trabajos a trabajadores de tierra.

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

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

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

En los casos en que de acuerdo con el párrafo 2.º su realización no revista el carácter de voluntariedad, se mantendrá el tratamiento económico pactado entre tripulación y Empresas, incrementado con el porcentaje del artículo 26 de cada Empresa.

Tendrán igualmente derecho a su percepción aquellos tripulantes encargados de dirigir directamente las operaciones.

Son trabajos especiales:

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

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

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

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

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

d) El transporte y embarque de víveres para el consumo de la dotación o pasaje, será realizado por el personal de fonda y de cubierta. El resto de provisión de cada departamento lo efectuará el personal del mismo al cual corresponda los pertre-

chos, realizando el transporte, estiba y trincaje. Todos estos trabajos serán realizados dentro de la jornada laboral y en su defecto, abonados como horas extraordinarias.

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

Art. 31. Bajas por enfermedad profesional o accidente laboral.—Durante el tiempo de baja por enfermedad profesional o accidente laboral, ambos con hospitalización, se percibirá el 100 por 100 de la base de cotización del tripulante afectado, referido siempre al mes inmediatamente anterior al de su baja, y devengará vacaciones de Convenio.

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

Art. 32. Mercancías explosivas, tóxicas o peligrosas.—Las tripulaciones de los buques que transporten mercancías conceptuadas como peligrosas conforme a lo indicado en el presente artículo, tendrán derecho a percibir una remuneración en función del incremento del riesgo a que 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 la tabla adjunta, incrementada en el porcentaje del artículo 26 de cada Empresa.

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

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

En el caso de diferentes mercancías asignadas todas al mismo grupo, se sumarán sus pesos a los efectos del cálculo del porcentaje de remuneración. En el caso de mercancías asignadas a diferentes grupos, se sumarán los productos de los pesos de cada mercancía por el número asignado al grupo que corres-

ponda, 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.

Grupos de peligrosidad:

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

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

Grupo «A»: Mercancías reseñadas como perteneciente a:

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

Infecciosos: Clase 6-2.

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

Grupo «B»: Explosivos: Clase 1. División 1-1. Grupo de compatibilidad G.

Clase 1. División 1-2.

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

Grupo «C»: Explosivos: Clase 1. División 1-3. Resto mercancías no incluidas grupo B.

Gases inflamables o tóxicos: Clase 2. Números ONU 1016, 1023, 1026, 1017, 1589, 1045, 1051, 1052, 1053, 1975, 1067, 1076 y el «gas de agua».

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

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

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

Grupo «E»: Explosivos: Clase 1. División 1-4. Líquidos inflamables con punto medio de inflamación: Clase 3-2, cuando sean además mercancías tóxicas.

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

Gases inflamables: Clase 2, cuando sea 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 número ONU 1361, 1362, 1857 y 1387.

Peróxidos orgánicos: Clase 5-2.

Grupo «I»: Radiactivos: Clase 7. Mercancías que la aprobación del modelo de embalaje corresponda al país de origen y no se requiera notificación ni aprobación de la expedición por las autoridades competentes

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

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

Corrosivos: Clase 8, cuando en «observaciones» esté anotado que «provocan graves quemaduras» o que «desprenden gases 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. 33. Zonas de guerra.—Cuando el buque haya de partir hacia una zona de guerra efectiva, así definida por las Compañías de Seguros y el Ministerio de Asuntos Exteriores, 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 cada situación por un período superior a dos meses, transcurrido el cual, pasará el tripulante a disfrutar de condiciones similares a las de expectativa de embarque.

b) Los que accedan voluntariamente a salir de viaje y mientras dure éste, percibirán una prima especial de 1.300 pesetas

diarias. Asimismo, la Empresa, mientras dure el viaje suplementará el seguro de accidente hasta 5.000.000 de pesetas por invalidez permanente y 3.000.000 de pesetas por muerte.

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

Art 34. Permanencia en lugares insalubres y epidémicos.—Se considerarán puertos insalubres o epidémicos aquellos que así hayan sido declarados por la Organización Mundial de la Salud (OMS) durante el tiempo en que haya estado vigente dicha declaración.

Las tripulaciones de los barcos que escalen dichos puertos, antepuertos, bahías o radas o que deban de realizar ascensiones o descensos por ríos de lugares declarados insalubres y epi-

démicos, además de la adopción de todos los medios preventivos precisos en orden a garantizar la sanidad a bordo, percibirán como compensación a la permanencia en dichos lugares durante la estancia un incremento del 50 por 100 sobre el salario profesional más trienios.

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

Art. 35. *Seguro de accidentes.*—Aparta del Seguro obligatorio de Accidente y como complemento del mismo la Empresa establece a su cargo y a favor de los tripulantes un seguro de accidentes, cubriendo los riesgos de muerte e invalidez absoluta en su actuación profesional, con los capitales asegurados siguientes:

Por muerte: 1.500.000 pesetas.

Por invalidez absoluta: 1.500.000 pesetas.

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

Art. 36. *Pérdida de equipaje a bordo.*—En caso de pérdida de equipaje a bordo, por cualquier miembro de la tripulación debido a naufragio, incendio o cualquier otro accidente, no imputable al o a los perjudicados, la Empresa abonará como compensación las cantidades siguientes:

a) Por pérdida total: 90.000 pesetas.

b) Por pérdida parcial una cantidad que no será superior a las 90.000 pesetas, a juicio del Capitán, una vez oídos al Delegado de los tripulantes y al interesado.

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

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

Art. 37. *Puestos en tierra.*—La Empresa dará trato preferente a los tripulantes hijos 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. 38. *Permanencia de familiares a bordo.*—Todo el personal de flota puede solicitar de la Empresa directamente o a través del Capitán, ser acompañado por la mujer o hijo mientras se encuentren embarcados.

La Empresa admitirá la solicitud sin que, en ningún caso, pueda sobrepasarse el marco de las normas establecidas para el buque por SEVIMAR. En todo momento se dará prioridad a aquellas personas (garantías, técnicos, sobrecargos, etc.) que por necesidades de la Empresa deban embarcar en el buque.

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

Igualmente acompañará certificado médico, actualizado cada año al embarcar.

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

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

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

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

Se exigirá un orden según las peticiones de embarque.

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

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

Art. 39. *Correspondencia.*—Los Capitanes deberán exponer en los tablones de anuncios las direcciones postales de los Consignatarios o Agentes en los puertos donde el buque vaya a hacer escala próximamente o indicar si el buque sale a órdenes.

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

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

Art. 40. *Natalidad.*—Todos los tripulantes fijos al servicio de la Empresa, percibirán la cantidad de 10.000 pesetas por nacimiento de cada hijo.

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

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

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

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

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

Art. 43. *Seguridad e higiene.*—El trabajador, en la prestación de sus servicios a bordo, tendrá derecho a una protección eficaz en materia de seguridad e higiene.

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

En todo caso formará parte del Comité de Seguridad e Higiene el Delegado de los tripulantes.

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

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

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

Art. 44. *Cambio de horario de salida.*—Con cuatro horas de antelación a la salida estimada del buque deberá comunicarse a la tripulación por medio de los tablones de anuncios existentes en el buque.

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

Art. 45. *Fondeadas.*—Cuando un buque fondee en rada, bahía o ría cerrada, sin que exista riesgo, que obligue a la tripulación a permanecer a bordo, la Empresa, y siempre que las condiciones del tiempo, y los usos y costumbres del puerto lo admitan, se compromete a facilitar un servicio de lanchas, cuyo horario y frecuencia lo establecerá el Capitán según las circunstancias y de acuerdo con los Delegados de los tripulantes, quienes deberán adaptarse a dicho horario.

Art. 46. *Medios de transporte.*—Los buques que atraquen en zonas lejanas a la ciudad y de difícil comunicación y que no tengan transportes regulares y frecuentes, dotarán de transportes apropiados a todos los tripulantes del buque, bien entendido de que los tripulantes habrán de adaptarse al horario de los servicios y frecuencias que se hubieran establecido.

Art. 47. *Servicios recreativos y culturales.*—La Empresa dotará a todos sus buques de un aparato de TV, y uno de radiocassette por cámara, siendo por cuenta de aquélla todos los gastos de instalación, reparación y mantenimiento.

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

Los buques dispondrán de una asignación para el año 1920 de 1.200 pesetas por tripulante. Para fijar el número de tripulantes se estará a lo que determine el cuadro indicador establecido para el buque, siendo gratuitos los libros profesionales seleccionados por una Comisión nombrada al efecto.

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

Art. 48. *Ropa y servicio de lavandería.*

1) La ropa de trabajo será por cuenta de la Empresa, ateniéndose a lo establecido a las normas de seguridad e higiene en el trabajo.

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

Ropa de trabajo a bordo:

Todo el personal embarcado dispondrá en perfecto uso de los efectos siguientes:

a) **Oficiales de puente y Radiotelegrafista:**

Dispondrán de dos buzos, un casco, calzado especial de casco, (linternas y guantes), según necesidades y en cantidades suficientes (ante entrega de lo viejo).

b) **Oficiales de Máquinas:**

Dispondrán de dos buzos, un casco, calzado especial de seguridad, linternas y guantes, según necesidades y en cantidades suficientes (ante entrega de lo viejo).

c) **Contra maestres y Marineros:**

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

d) **Caldereta: Electricistas y Engrasadores:**

Percibirán los mismos efectos que los de cubierta, excepto ropas de agua que utilizarán la ya citada comunmente para el Departamento de Máquinas.

e) **Personal de Cocina:**

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

Camareros, percibirán dos chaquetillas blancas y dos pantalones.

Marmitón, lo mismo que los Cocineros.

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

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

La Comisión de a bordo: Delegado de los tripulantes y Sección Sindical, junto con el Jefe de Departamento determinará el estado de los mismos.

Comisión paritaria:

Para interpretar y vigilar la aplicación del presente Convenio General se crea una Comisión paritaria de hasta 10 miembros, compuesta por cinco miembros elegidos por y entre los componentes de cada una de las dos Comisiones negociadoras del Convenio.

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

La Comisión paritaria utilizará, en su caso, como último recurso el procedimiento arbitral previsto en el AMI.

Comisión de Estudios. Índice de Temas:

- Trabajos sucios, penosos y peligros (previa encuesta a los buques). Este tema tendrá que ser resuelto con propuesta en el plazo máximo de seis meses, que podrán prorrogarse a un año, cuando el número de respuestas de los buques lo haga necesario.
- Trabajos de superior categoría.
- Trabajos de inferior categoría.
- Ascensos.
- Plazas vacantes.
- Definiciones salariales.
- Cuadro indicador.
- Habitabilidad.

Los demás temas que la propia Comisión determine para el desarrollo del AMI y la debida actualización de la Ordenanza. Comisión de estudios:

Se constituye una Comisión de estudios que estará compuesta por 10 miembros, cinco representantes de ANAVE y otros cinco de UGT, para el análisis y tratamiento de los siguientes temas:

A. Aplicación del Acuerdo Marco Interconfederal (AMI), a las partes de los temas no reflejados en el Convenio de los que requieran un desarrollo posterior.

B. Elaboración de un borrador de anteproyecto de Código de Conducta del marino para su remisión a la Comisión codificadora y demás órganos competentes de la Administración.

C. Especial consideración de la actividad sindical en el Acuerdo Marco Interconfederal.

D. Análisis y desarrollo del tema de la productividad para el establecimiento de las bases correspondientes a la posibilidad de preparar borrador de anteproyecto de racionalización del cuadro indicador.

E. Programación de los datos recogidos en la encuesta realizada sobre jubilación por ANAVE, a fin de poder elevar a la Administración conclusiones en orden a una jubilación anticipada y estudio de costes que se supone que deben ser asumidos por la propia Administración.

F. Estudio y desarrollo de la propuesta de UGT sobre bolsas de embarque a fin de que sea un cauce operativo junto con las existentes en el Instituto Social de la Marina (ISM).

G. Análisis del Código de Comercio en las materias relativas a la Marina Mercante.

H. Estudio de contrato de embarque.

I. Acción social en la Empresa.

J. Aquellos otros que se consideren de interés social para la Marina Mercante.

DISPOSICIÓN ADICIONAL PRIMERA

Ninguno de los artículos pactados en el presente Convenio estará sujeto a renegociación a nivel de Empresa.

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

DISPOSICIÓN ADICIONAL SEGUNDA

Actividad sindical

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

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

1. Expresar con entera libertad sus opiniones en las materias concernientes a la esfera de representación sindical.
2. Reunirse con el resto de la tripulación para deliberar sobre temas de actividad sindical.
3. Promover las acciones a que haya lugar para la defensa de los derechos o del interés sindical de sus representados.
4. Ser protegido contra cualquier acto de usurpación, abuso, o injerencia que afecte al ejercicio libre de su función.
5. Interrumpir su actividad laboral en el buque cuando las exigencias de su representación sindical impongan una intervención directa e inaplazable para intentar solucionar cualquier problema que afecte a los intereses de los tripulantes, previo aviso al Capitán a través de su Jefe de Departamento.

Norma 2. Los Delegados de los tripulantes dispondrán de una reserva de hasta cuarenta horas laborables retribuidas mensuales para el ejercicio de su actividad en los siguientes casos:

1. Asistencia a Congresos, Asambleas, Consejos, Coordinadoras en su caso y, en general, cualquier clase de reuniones a que fueran convocados por su Sindicato.
2. Participación en seminarios, cursos o actividades de carácter formativo sindical, promovidos por el Sindicato al que pertenezcan o cuando expresa o personalmente se le convoque.
3. Actos de gestión que deba realizarse por encargo de su Sindicato o por razón de sus obligaciones específicas.

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

Para la utilización de las cuarenta horas y de las de a su cargo los Delegados darán oportuno preaviso al Capitán.

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

Norma 3. Derechos y funciones de los Delegados de los tripulantes.

1. Vigilar el estricto cumplimiento de las normas laborales reglamentarias o pactadas, especialmente las relativas a jornada, vacaciones y horas extraordinarias.
2. Integrarse en las Comisiones sobre manutención a bordo, y de seguridad e higiene.
3. No ser emborreado contra su voluntad en tanto dure el ejercicio de su cargo sindical.
4. Caso de que una vez finalizadas sus vacaciones existiese la imposibilidad de incorporar a un Delegado de los tripulantes a aquel en que fue elegido y se previera dicha imposibilidad por un periodo de tiempo superior a quince días, excepcionalmente la Empresa podrá disponer de él para otro buque por un tiempo limitado, comprometiéndose a reincorporarlo al buque del que es Delegado a la primera oportunidad.

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

6. Informar por escrito preceptiva y previamente al Capitán sobre sanciones impuestas a los tripulantes por faltas muy graves.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

El excedente ocupará la misma plaza que desempeñaba anteriormente, computándose el tiempo de excedencia a efectos de antigüedad.

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

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

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

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

1. Negociar y vigilar el cumplimiento del III Convenio General de la Marina Mercante en las Empresas.

2. Ser informado por la Dirección de la Empresa:

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

b) Anualmente, conocer y tener a su disposición el balance, la cuenta de resultados, la Memoria y, en el caso de que la Empresa revista la forma de Sociedad por acciones o participaciones de cuantos documentos se den a conocer al Consejo de Administración.

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

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

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

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

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

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

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

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

b) La calidad de la docencia y de la efectividad de la misma en los Centros de formación y capacitación de la Empresa.

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

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

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

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

8. Cualquier miembro del Comité podrá convocar asamblea en cualquier buque de la Empresa.

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

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

DISPOSICION FINAL

Aplicación de la Ordenanza

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

6699

RESOLUCION de la Dirección General de Trabajo por la que se homologa el Convenio Colectivo de Trabajo para las Entidades de Financiación y de Arrendamiento Financiero (LEASING).

Visto el texto del Convenio Colectivo de Entidades de Financiación y de Arrendamiento Financiero (LEASING), suscrito por las Centrales Sindicales CCOO y UGT y la Asociación Patronal ANSEF.

Resultando que con fecha 7 de marzo de 1980 tuvo entrada en esta Dirección General el texto del Convenio Colectivo, de ámbito interprovincial, Entidades de Financiación y de Arrendamiento Financiero (LEASING), suscrito por las partes el 28 de febrero de 1980;

Resultando que en la tramitación de este expediente se han observado las prescripciones legales reglamentarias de aplicación;

Considerando que la competencia para conocer del presente expediente de homologación le viene atribuida a esta Dirección General, en virtud de lo dispuesto en el artículo 14 de la Ley de 19 de diciembre de 1973, de Convenios Colectivos de Trabajo;

Considerando que a los efectos del artículo 6.º de la Ley de Convenios Colectivos, según redacción efectuada por el Real Decreto-ley de 4 de marzo de 1977, las partes se han reconocido mutuamente capacidad representativa suficiente;

Considerando que no se observa en las cláusulas del texto del Convenio que se examina, contravención a disposición alguna de derecho necesario, por lo que resulta procedente su homologación;

Vistos los preceptos legales citados y demás de general aplicación,

Esta Dirección General acuerda:

Primero.—Homologar el Convenio Colectivo de Trabajo para las Entidades de Financiación y de Arrendamiento Financiero (LEASING).

Segundo.—Notificar esta resolución a la Comisión deliberadora, haciéndoles saber que de acuerdo con el artículo 14 de la Ley de 19 de diciembre de 1973, no cabe recurso alguno contra la misma en vía administrativa, por tratarse de resolución homologatoria.