

barrio de Bilbao, Parque Aluche número 2 y Moratalaz, que habrán de funcionar en los locales que para cada uno de ellos a continuación se mencionan.

Este Ministerio ha tenido a bien disponer:

Primero.—Los Centros Nacionales de Formación Profesional de primero y segundo grado que a continuación se relacionan, impartirán las enseñanzas de Formación Profesional que para cada uno de ellos se expresan, a partir del próximo curso académico 80-81:

Alcalá de Henares número 2, Centro Nacional de Formación Profesional, primero y segundo grados. Funcionará en un edificio de nueva construcción.

Primer grado en las ramas de: «Automoción, profesión de «Mecánico del Automóvil»; «Delineación», profesión «Delineante»; «Peluquería y Estética», profesión de «Peluquería». Curso de enseñanzas complementarias de acceso de primero a segundo grado de Formación Profesional.

Madrid-Vallecas número 2, Centro Nacional de Formación Profesional primero y segundo grado. Funcionará en un edificio de nueva construcción, situado en la calle Folgueras, sin número.

Primer grado en las ramas de: «Electricidad», profesión «Electricidad»; «Delineación», profesión «Delineante»; «Peluquería y Estética», profesión «Peluquería». Curso de enseñanzas complementarias de acceso de primero y segundo grado de Formación Profesional.

Madrid - San Blas, Centro Nacional de Formación Profesional primero y segundo grado. Funcionará en un edificio de nueva construcción, situado en la calle Longares, sin número.

Primer grado en las ramas de: «Electricidad», profesión «Electricidad»; «Sanitaria», profesión «Clínica». Curso de enseñanzas complementarias de acceso de primero a segundo grado de Formación Profesional.

Segundo grado en la rama de: «Administrativa y Comercial», especialidad «Administrativa».

Madrid - Carabanchel número 2, Centro Nacional de Formación Profesional de primero y segundo grado. Funcionará en un edificio de nueva construcción, situado en la calle Arroyo de las Pavas, sin número.

Primer grado en las ramas de: «Electricidad, profesión de «Electrónica»; «Administrativa y Comercial», profesión «Administrativa»; «Sanitaria», profesión «Clínica». Curso de enseñanzas complementarias de acceso de primero a segundo grado de Formación Profesional.

Madrid - Barrio de Bilbao, Centro Nacional de Formación Profesional de primero y segundo grado. Funcionará en un edificio de nueva construcción, situado en la calle Villaescusa, sin número.

Primer grado en las ramas de: «Delineación», profesión «Delineante»; «Administrativa y Comercial», profesión «Administrativa». Curso de enseñanzas complementarias de acceso de primero a segundo grado de Formación Profesional.

Madrid - Parque Aluche número 2, Centro Nacional de Formación Profesional de primero y segundo grado. Funcionará en un edificio de nueva construcción, situado en la calle General Romero Bassart, sin número.

Primer grado en las ramas de: «Electricidad», profesión «Electrónica»; «Sanitaria», profesión «Clínica»; «Moda y Confección», profesión «Moda y Confección». Curso de enseñanzas complementarias de acceso de primero a segundo grado de Formación Profesional.

Madrid - Moratalaz, Centro Nacional de Formación Profesional de primero y segundo grado. Funcionará en un edificio de nueva construcción, situado en la calle del Corregidor Diego de Valderrábanos, sin número.

Primer grado en las ramas de: «Electricidad», profesión «Electrónica»; «Administrativa y Comercial», profesiones de «Administrativa y Secretariado»; «Sanitaria», profesión «Clínica». Curso de enseñanzas complementarias de acceso de primero a segundo grado de Formación Profesional.

Segundo.—Las enseñanzas del segundo grado autorizadas al Centro Nacional de Formación Profesional de Madrid - San Blas no podrán implantarse cuando el número de alumnos inscritos provisionalmente sea inferior a veinte.

Tercero.—Como consecuencia de lo dispuesto en el párrafo primero de esta Orden en el Centro Nacional de Formación Profesional de primero y segundo grado de Carabanchel Bajo, se dan de baja a partir del próximo curso académico, las enseñanzas del primer grado de Formación Profesional en la rama «Administrativa y Comercial», profesión «Administrativa».

Cuarto.—Por la Dirección General de Personal se fijará la plantilla de Profesores y Maestros de Taller de los Centros, en función de las enseñanzas que éstos han de impartir conforme con las que por esta Orden se les autorizan y del número de alumnos que puedan matricular, en razón de su capacidad y, de la demanda real de puestos escolares para el próximo curso; a cuyo efecto la Delegación Provincial de Madrid habrá de formular, ante dicho Centro directivo, oportuna y razonada propuesta.

Para el nombramiento del Profesorado correspondiente a la plantilla a que hace referencia el párrafo anterior habrá de tenerse en cuenta que, siempre que la suma de horas de clase asignadas a un Profesor no exceda de las señaladas para la dedicación exclusiva, se nombrará a un solo Profesor para

las asignaturas de Lengua Española y Formación Humanística, otro para las de Física-Química y Ciencias de la Naturaleza y otro para toda el área de ampliación de conocimientos.

Quinto.—Los gastos de personal administrativo y subalterno que sea necesario contratar, serán financiados con cargo al presupuesto del Patronato de Promoción de la Formación Profesional, así como los que ocasione el funcionamiento de los nuevos Centros; los referentes a mobiliario y material inventariable, deberán ser satisfechos con cargo a los fondos de la Junta de Construcciones, Instalaciones y Equipo Escolar o bien por el mencionado Patronato.

Sexto.—Se autoriza a la Dirección General de Enseñanzas Medias para determinar el personal administrativo y subalterno que deba ser contratado y para adoptar cuantas medidas estime pertinentes en orden a garantizar el buen funcionamiento de los Centros. Por la Delegación Provincial de Madrid se comunicará a la Dirección General de Enseñanzas Medias (Subdirección General de Centros) la fecha exacta en que los nuevos Centros comiencen sus actividades docentes, así como las enseñanzas de primero y segundo grado que en relación con la demanda efectiva de puestos escolares, deban impartirse inicialmente de entre las que por la presente Orden se autorizan.

Lo digo a VV. II. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a VV. II.

Madrid, 18 de julio de 1980.—P. D., el Subsecretario, Juan Manuel Ruigómez Iza.

Ilmos. Sres. Directores generales de Enseñanzas Medias y de Personal.

MINISTERIO DE TRABAJO

19080

RESOLUCION de 31 de julio de 1980, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la publicación del Convenio Colectivo de la Empresa «Naviera Catalana Balear, S. A.», y su personal de flota.

Visto el texto del I Convenio Colectivo de la Empresa «Naviera Catalana Balear, S. A.», y su personal de flota, recibido en esta Dirección General con fecha 18 de junio de 1980, suscrito por la representación de la citada Empresa y la del personal, el día 13 de junio de 1980. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 80, 2 y 3, de la Ley 8/1980, de 10 de marzo, que aprobó el Estatuto de los Trabajadores,

Esta Dirección General acuerda:

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

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

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

Notifíquese este acuerdo a la Comisión Negociadora.

Madrid, 31 de julio de 1980.—Por el Director general, el Subdirector general de Relaciones Laborales, Jesús Velasco Bueno.

Comisión Negociadora del I Convenio Colectivo de la Empresa «Naviera Catalana Balear, S. A.», y su personal de flota.

I CONVENIO GENERAL DE «NAVIERA CATALANA BALEAR, SOCIEDAD ANÓNIMA».

Artículo 1.º *Ámbito de aplicación.*—El presente Convenio es de aplicación a la Empresa «Naviera Catalana Balear, Sociedad Anónima», y a su personal de flota comprendido en la OTMM.

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

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

La denuncia por cualquiera de las partes firmantes de este Convenio, habrá de formalizarse por escrito ante la autoridad competente dando traslado 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 desvirtuase el contenido del mismo, a juicio de las partes, quedará sin eficacia la totalidad del Convenio, que deberá ser considerado de nuevo por la Comisión Negociadora.

Art. 4.º Compensación y absorción futura.—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 en el futuro pudieran establecerse.

Si durante el período de vigencia del presente Convenio entraran en vigor convenios superiores mediante acuerdo entre la Asociación Patronal correspondiente y las Organizaciones Sindicales representativas o disposiciones legales de carácter general para la Marina Mercante aplicables a las relaciones laborales de esta Empresa, que establezcan condiciones más favorables para la misma, estas medidas cualquiera que sea su naturaleza, serán de aplicación inmediata, salvo lo contenido en el artículo 18 del presente Convenio.

Art. 5.º Período de prueba.—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: Dos meses.
- b) Maestranza y Subalternos: Cuarenta y cinco días.

Durante dicho período, que deberá ser pactado por escrito, ambas partes, podrán 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 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 notificado 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 el viaje o en 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 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 efecto de antigüedad.

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

Una vez finalizado el período de prueba 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.

Así mismo, percibirán una gratificación de viaje, equivalente a dos días de salario para gastos de desplazamiento al domicilio.

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

Art. 6.º Comisión de servicio.—Se entenderá por comisión de servicio la misión profesional o cometidos especiales que, circunstancialmente, ordene la Empresa realizar a los tripulantes en cualquier lugar, así como la expectativa de embarque cuando el tripulante se encuentre fuera de su domicilio por orden de la Empresa.

En comisión de servicio los tripulantes devengarán el salario real que venían disfrutando en su puesto normal 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 OTMM.

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

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.
- 3.º No haber sido transbordado más de una vez en el período de embarque.
- 4.º Si el tripulante transbordado lo fuera a un buque donde las percepciones salariales resultaran inferiores a las que tenían, en condiciones homogéneas de trabajo percibirá por una sola vez por campaña y en concepto de indemnización, una cantidad equivalente a la diferencia que resulte entre lo percibido el último mes y lo que le corresponde 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 enlojado en el nuevo buque, permanecerá en las condiciones que venía disfrutando en el buque anterior del cual desembarcó, siendo por cuenta de la Naviera los gastos que el transbordo ocasione al tripulante.

Art. 8.º Expectativa de embarque en el domicilio.—Se considera expectativa de embarque la situación del tripulante que se halla en su domicilio, procedente de una situación diferente a la de embarque o comisión de servicio, disponible y a órdenes de la Empresa. La expectativa de embarque durará hasta el día anterior en que el tripulante salga de su domicilio para entrar en situación de «servicio a la Empresa».

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

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

Art. 9.º Licencias.

A) Con independencia del período reglamentario de vacaciones, se reconoce el derecho a disfrutar de licencias por motivos que a continuación se enumeran: De índole familiar; para asistir a cursos o exámenes para la obtención de títulos, nombramientos superiores o cursillo 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 licencia 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 África hasta el paralelo de Noabideu (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.

Esta licencias serán retribuidas en los siguientes casos:

Causas	Días
Matrimonio	20
Nacimiento hijos	15
Enfermedad grave cónyuge, hijos, padres y hermanos, hasta	10
Muerte cónyuge e hijos	15
Muerte 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.

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 el 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 curso, cursillos y exámenes.

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

Antigüedad mínima, dos años.

Duración, la del curso.

Salario, profesional.

Número de veces, retribuida, una vez.

Viculación a la Naviera, dos años desde la terminación del curso o su rescaramiento.

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.

b) Cursillos con carácter obligatorio complementarios a los títulos profesionales.

Antigüedad mínima, sin limitación.
Duración, la del cursillo.
Salario, profesional.
Número de veces, retribuida, una vez.

c) Cursillos de perfeccionamiento y capacitación profesional de los tripulantes.

Antigüedad mínima, un año.
Duración, la del curso.
Salario, profesional.
Número de veces, una sola vez.
Vinculación a la Empresa, un año.
Peticiónes 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. La Empresa atenderá las peticiones formuladas hasta dichos topes, pudiendo concederlos durante el periodo de vacaciones.

Si los tripulantes se integran a cualquiera de estos 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 realicen 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 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. 10. *Excedencia voluntaria*.—Puede solicitarla todo tripulante que cuenta 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 reintegro en la Empresa, causará baja definitiva en la misma. Si solicitase el reintegro, 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 hayan transcurrido, al menos, cuatro años de servicio activo en la Compañía, desde la finalización de aquella.

Art. 11. *Excedencia forzosa*.—Dará lugar a la situación de excedencia cualquiera de las causas siguientes:

Nombramiento para cargos políticos, sindicales de ámbito provincial o superior; electivos o por designación.

En los casos de cargo político o sindical, la excedencia comprenderá todo el tiempo que dure el cargo que lo determine, y otorgará derecho a ocupar la misma plaza que desempeñaba anteriormente, computándose el tiempo de excedencia como en activo, a todos los efectos. 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. *Escala fones*.—La Empresa llevará obligatoriamente, de acuerdo con los artículos 69, 70, 71, 72 y 73 de la OTMM, un escalafón público donde figure todo el personal de la misma, con su cargo y antigüedad, respetándose lo determinado en dicha Ordenanza en todos los aspectos.

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

Art. 13. *Premios, faltas y sanciones*.—En aplicación y desarrollo de los artículos 173 y siguientes de la OTMM en la apertura de expediente estará presente en todo caso el delegado de buque, que será a todos los efectos testigo cualificado.

Art. 14. *Dieta 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) 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. La

dieta en territorio nacional vendrá integrada 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, 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 del 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. 15. *Manutención*.

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

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

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

- Controlar las propuestas de pedidos, las facturas y realizar inventarios de pesos y calidades.
- Realizar el inventario de gambuza al final de cada mes para conocer los gastos por tripulante y día.
- Establecer el cálculo de calorías y minutas.
- Vigilar que los frigoríficos y oficinas a disposición de los tripulantes contengan un surtido de alimentos imprescindibles a juicio de la Comisión.

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.

Art. 16. *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 incluirá dentro del entrepot: Licores, cervezas, vinos de marca, tabacos y otros artículos que puedan suponer una ventaja económica.

Art. 17. *Retribuciones*.

a) Salario profesional.—Con efectos de 1 de junio de 1980, se fijan para todo el año, en concepto de salarios profesionales para cada categoría y, como única retribución periódica mensual, las cantidades que se detallan en el anexo I, siendo estas mismas cantidades las constitutivas de las pagas extraordinarias y vacaciones.

b) Sábados tarde, domingos y festivos.—Se fija un módulo de 400 pesetas, equivalente a media jornada que compensa la permanencia a bordo por trabajos efectivamente realizados en sábados tarde, domingos y festivos.

c) Gratificación de mando:

Capitán, 11.000 pesetas.
Jefes de Máquinas, 10.000 pesetas.

Art. 18. *Revisión salarial*.—A partir del 1 de enero de 1981 la Empresa garantiza un incremento en todos los conceptos retributivos, equivalente al mismo porcentaje de aumento sufrido por el IPC en el segundo semestre de 1980, una vez excluida la repercusión del precio de la gasolina de consumo directo.

Este incremento será a cuenta del que se determine a nivel general para el sector, en el mismo periodo de tiempo, mediante acuerdo entre la Asociación Patronal correspondiente y las Organizaciones Sindicales representativas, sin perjuicio de lo que a este respecto determine el Gobierno en norma de rango superior.

A partir del 1 de julio de 1981 se revisarán los salarios de acuerdo con el incremento del IPC en el primer semestre del año, una vez excluida la repercusión del precio de la gasolina de consumo directo y en los mismos términos anteriores.

Art. 19. *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 una 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 de cofferdams.

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 estará, en cuanto a su consideración económica de acuerdo con la siguiente tabla. No obstante, en puerto podrán pactarse libremente cualquiera de ellos entre el Armador o sus representantes y la tripulación en el momento de su ejecución.

Trabajos que deberán realizarse por la dotación del buque y que tiene 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 realizados 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 donde exista alta tensión.

Pintado a pistola en recintos cerrados.

Encalichado o cementado en recintos cerrados.

Trabajos de interiores por debajo de 5° ó por encima de más de 45° (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 estará totalmente prohibido.

Estiba de cadenas en caja 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 estén a cargo del personal de fonda (salvo en buques de pasajes o mixtos).

En los trabajos de limpieza de bodega, barrido y/o baldeo, cada tripulante que participe percibirá 5.900 pesetas por trabajo completo. El personal de máquinas que participe en el achique (cuando hay baldeo) percibirá 2.650 pesetas por labor completa.

	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 encalichado 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	48.000	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 plancha de la sentina de máquinas	1.000 pp	1.100 pp	1.200 pp	1.300 pp	1.400 pp	1.500 pp	1.600 pp
Limpieza completa del cárter del motor principal	1.900 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	1.600 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. 20. *Seguridad e higiene de estos trabajos.*—Todos estos trabajos se deberán realizar en las máximas condiciones de seguridad e higiene sin que sean en ningún momento inferiores a las recogidas en las Reglamentaciones técnicas vigentes, Ordenanzas y Convenios internacionales.

Para cada uno de estos trabajos se dotará a los tripulantes de prendas de protección personal y equipos necesarios que se establezcan para realizarlos sin riesgo o fatiga excesiva. El cumplimiento de estas condiciones será inexcusable para la realización de los trabajos. La falta de estas medidas no se podrá compensar económicamente.

En el caso de que, a pesar de las medidas adoptadas, no fuesen satisfactorias para los tripulantes que deban realizar los trabajos, se estará al informe de la autoridad laboral. No

obstante, en ningún caso se podrá obligar a la realización de dichos trabajos salvo casos de fuerza mayor.

Art. 21. *Trabajos especiales.*—Tienen consideración de trabajos especiales aquellos cuya realización, en condiciones normales, no es obligatoria para los tripulantes, por corresponder dichos trabajos a trabajadores de tierra.

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

Su realización se ofrecerá a todos los tripulantes sin discriminación, pero teniendo preferencia los del departamento afectado, estableciéndose turnos entre el personal que los 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 sus representantes y las tripulaciones o delegados de buque.

En los casos en que de acuerdo con el párrafo segundo su realización no revista el carácter de voluntariedad, se pactará el tratamiento económico en actas de aplicación.

Tendrá 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 en cubierta como en bodega, siempre que sea necesario el empleo de elementos o medios tradicionales de trincajes (cabos, cabos de Hércules, cables, cadenas, correas, tensores, calzos, cuernos, mordazas, zapatas, angulares, grilletes, etc.).

Se exceptuarán del párrafo anterior todos aquellos buques especializados y modulados para el transporte de contenedores con infraestructura adecuada en bodega 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 trinca, y que la operación de trincaje sea sencilla.

La determinación de los buques que reúnan estas condiciones se determinarán en posteriores actas de aplicación.

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

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

C) Transporte y embarque de víveres para el consumo de la dotación o pasaje, así como el de pertrechos. No será considerado trabajo especial la distribución y estiba de víveres y pertrechos en paños y garbuzo cuando aquéllos hayan sido depositados al costado del buque en el lugar idóneo por personal ajeno a la dotación del buque.

D) Aquellos otros que por las peculiaridades de las mismas con relación al buque puedan pactarse entre Empresa y sus tripulantes.

Art. 22. *Jornada*.—La duración máxima de la semana ordinaria de trabajo será de cuarenta y cuatro horas efectivas.

El personal no podrá exceder en su trabajo efectivo de veintiocho horas sobre la jornada ordinaria de cuarenta y cuatro horas semanales, ni realizar una jornada diaria superior a doce horas tanto si el buque se halla en puerto como en la mar, salvo en casos de fuerza mayor en que peligre la seguridad del buque o de la carga o se trate de proveer al buque de víveres, combustibles o material lubricante en casos de apremiante necesidad.

Entre la terminación de una jornada y el comienzo de la siguiente, el trabajador tendrá derecho a un descanso mínimo de ocho horas, estimándose como tiempo de descanso aquel en que el personal esté libre de todo servicio. Este descanso mínimo será de doce horas cuando el buque se halle en puerto, y se considerará como tal el tiempo en que el personal permanezca en tierra o a bordo por su propia voluntad.

Al organizar los turnos de guardia en el mar deberá tenerse presente que las mismas no podrán durar más de cuatro horas y que a cada guardia sucederá un descanso de ocho horas ininterrumpidas.

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

Art. 23. *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.º Los trabajos de fondeo, atraque y desatraque, enmendadas previstas, apertura y cierre de escotillas y arranchas.

2.º 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.º 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.º Aprovisionamiento, siempre y cuando por tener el buque que zarpar inmediatamente, no pueda realizarse en jornada normal.

5.º Atención de autoridades en puerto y trabajos similares de ineludible realización.

6.º 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.º En los supuestos de formalidades aduaneras, cuarentena y otras disposiciones sanitarias.

No se computarán como horas extraordinarias, aunque se efectúen fuera de la jornada normal, las realizadas en los casos de ejercicios periódicos prescrito para la seguridad de la vida en mar. Queda fijado el valor de la hora extraordinaria como se recoge en el anexo II.

Art. 24. *Vacaciones*.—El régimen de vacaciones durante el presente período será de sesenta días por cada ciento cincuenta días de «servicio a la Empresa», y en esta proporción.

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 en la OTMM.

Empresa y tripulantes, quedan obligados al estricto cumplimiento del régimen de vacaciones aquí definido. Se admite como límite de flexibilidad, en casos justificados el regulado a continuación:

Embarcar diez días antes de terminar el período de vacaciones, quedando éstos acumulados obligatoriamente al siguiente período, comprometiéndose la Empresa a no interrumpir el período de vacaciones dos veces consecutivas.

Desembarcar, desde veinte días antes a aquel en que corresponde el devengo hasta veinte días después de dicho plazo. La Empresa aumentará a sus tripulantes, un día más de vacaciones por cada uno que transcurra, después de los mencionados veinte días de flexibilidad.

Art. 25. *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. 26. *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 para su transporte, percibirán lo establecido en la OTMM.

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 asignada 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 sumará los productos de los pesos de cada mercancía por el número asignado al grupo que corresponda, y se dividirá el total entre el total del peso de dichas mercancías, siendo el cociente el que marque el grupo a que debe asignarse el 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» y «observaciones» y los condicionamientos reseñados para la clase 7, hacen referencia a los vocablos y referencias utilizados 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. Grupos compatibilidad A al F.
Infecciosos: Clase 6-2.
Radiactivos: Clase 7. Cuando de materiales radiactivos explosivos o de acuerdos especiales se trate.

Grupo «B»:

Explosivos: Clase 1. División 1-1. Grupo de compatibilidad G.
Clase 1. División 1-2.
Clase 1. División 1-3. Grupos de compatibilidad A, B, C, y número 0019.

Grupo «C»:

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

Gases inflamables o tóxicos: Clase 2. 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 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 la notificación previa a todos los países afectados.

Grupo «E»:

Explosivos: Clase 1. División 1-4.

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

Grupo «F»:

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

Gases inflamables: Clase 2, cuando sean inflamables.

Clase 3-2, mercancías no tóxicas.

Grupo «G»:

Clase 2, cuando sean tóxicas no inflamables.

Inflamables: Clase 2-3.

Tóxicos: Clase 6-1.

Grupo «H»:

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

Peróxidos orgánicos: Clase 5-2.

Grupo «I»:

Radiactivos: Clase 7. Mercancías que la aprobación del modelo de embalaje corresponde 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 provoca grandes 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 grandes 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.

° Tanto por ciento mínimo carga: peso muerto.

°° Grupo peligrosidad.

Art 27. *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 esta 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 1.000 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. 28. *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 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 29. *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 aseguradoras siguientes:

Por muerte: 1.500.000 pesetas.

Por invalidez absoluta: 1.500.000 pesetas.

Art. 30. *Pérdida de equipaje a bordo*.—En caso de pérdida de equipaje a bordo por cualquier miembro de la tripulación, no imputable al o a los perjudicados, debida a naufragio, incendio o cualquier otro accidente, la Empresa abonará como compensación las cantidades siguientes:

a) 90.000 pesetas por pérdida total.

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

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

En el caso de fallecimiento del tripulante estas cantidades serán abonadas a sus herederos.

Art. 31. Puestos en tierra.—La Empresa dará trato preferente a los tripulantes hijos de su flota sobre el personal ajeno a ello al objeto de ocupar plazas en tierra, debiendo informar de la o las posibles vacantes susceptibles de ser ocupadas por dicho personal.

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

Los tripulantes que opten a dichas plazas en tierra deberán reunir las condiciones exigidas por la Empresa.

Art. 32. 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 encuentran 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, etc.) que por necesidades de la Empresa deban embarcar.

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 al embarcar.

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

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

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

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

Se exigirá un orden según las peticiones de embarque.

El acompañante tomará a su cargo cuidado completo de los alojamientos del tripulante, exceptuando despachos y recintos comunes, y no solicitará servicios extra del departamento de fonda. Las comidas serán servidas en el comedor al 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.

De acuerdo con la práctica normal en esta Compañía, el costo de la manutención del familiar acompañante correrá por cuenta de la Empresa.

Art. 33. Correspondencia.—Los Capitanes deberán poner 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 dirigidas a los tripulantes que se hayan recibido en la Naviera.

Cuando el buque se encuentre en puerto extranjero, las cartas remitidas por los tripulantes serán entregadas para su franqueo al consignatario.

Art. 34. Natalidad.—Todos los tripulantes fijos al servicio de la Empresa, percibirán la cantidad de 10.000 pesetas por el nacimiento de cada hijo. El abono de dicho importe se efectuará a la presentación por el tripulante del libro de familia o certificado de inscripción en el Registro Civil.

Art. 35. Cambio de horario de trabajo.—No se iniciará una maniobra, ni se efectuará ningún trabajo salvo fuerza mayor para la seguridad del buque o pérdida de mareas o situaciones que en la práctica y a juicio del Capitán se tomen dentro de un apartado como excepcional durante el horario de comidas. Nunca se dejará de respetar los horarios de comidas. No se considerará a estos efectos como término excepcional la provisión del buque, pertrechos y documentación.

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

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

Art. 36. Fondeadas.—Cuando un buque fondea 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 circuns-

tancias y de acuerdo con el Delegado de buque, debiéndose adaptar los tripulantes a dicho horario.

Art. 37. 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. 38. Servicios recreativos y culturales.—La Empresa dotará a todos sus buques de un aparato de televisión a color, un radiocassette con onda media, onda corta y frecuencia modulada estereofónica, así como de cine y video por cámara, siendo por cuenta de aquella todos los gastos de instalación, reparación y mantenimiento.

Los buques dispondrán de una asignación para el año 1980 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, cassettes, etc.

Art. 39. 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 servicios de fonda correrá a cargo de la Empresa, así como proveerá a los buques de medios pertinentes para el lavado de los efectos personales de los tripulantes (lavadora, plancha o planchadora y secadora).

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

a) Oficiales de Puente y Radio:

Dispondrán de un buzo, un equipo de agua completo, un casco (linternas y guantes), según necesidades y 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), así como de auriculares protectores contra el ruido.

c) Contramaestres y Marineros:

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

d) Caldereros y Engrasadores:

Percibirán los mismos efectos que los de Cubierta, excepto ropas de agua que utilizarán la ya citada comúnmente para el departamento de Máquinas.

e) Personal de Cocina:

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

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

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

El Delegado de buque junto con el Jefe de departamento determinará el estado de los mismos.

Art. 40. Fonda.—Durante la estancia del buque en puerto, siempre que las circunstancias lo permitan, y así lo acepte el personal de fonda se podrá servir una comida fría como máximo una vez por semana, al objeto de que dicho personal pueda disponer de tiempo libre suficiente para resolver asuntos personales en puerto.

Art. 41. Liquidación y pago del salario.—La liquidación y pago del salario se hará puntual y documentalmente el último día de cada mes. Cuando éste sea festivo o no laborable, se hará el primer día laborable del mes siguiente. En ningún caso la liquidación y el pago de salarios se hará después del quinto día laborable del mes siguiente al devengado. En el caso de cobro por giro o transferencia, la Empresa se compromete a facilitar información de los medios y conductos empleados a los tripulantes afectados. La paga extraordinaria correspondiente a Navidad se efectuará antes del 20 de diciembre, y la de verano en la primera quincena del mes de julio.

Art. 42. Alumnos.—Los alumnos de cualquier especialidad percibirán, y con independencia de la ayuda familiar a que tuvieran derecho, durante el tiempo que estén embarcados, una gratificación de 25.000 pesetas por doce mensualidades, en las que se encuentran incluidos y mejorados todos sus conceptos retributivos.

Los alumnos tendrán el régimen de jornada establecido para Oficiales, y ésta deberá limitarse estrictamente a la necesaria

para su completa formación profesional, abonándosele los trabajos excepcionales que sobrepasen la limitación anterior.

Art. 43. *Aplicación de la OTMM.*—En todo lo no dispuesto en este Convenio se estará a lo indicado en la Ordenanza de Trabajo de la Marina Mercante (OTMM), así como al conjunto de disposiciones legales vigentes que configuren las relaciones laborales del país.

Art. 44. *Comisión Paritaria.*—Para cuantas dudas se planteen en la interpretación y aplicación del presente Convenio, se crea una Comisión Paritaria compuesta por los Delegados de buque, en representación de los trabajadores, y por el mismo número de representantes de la Dirección de la Empresa.

Esta Comisión se reunirá, a petición de cualquiera de las partes, al menos dos veces durante 1981 por un periodo no superior a diez días y siendo la primera reunión antes del 31 de enero de 1981.

A los efectos de analizar y desarrollar los acuerdos contenidos en el presente Convenio, previamente a la celebración de dichas reuniones, se procederá mutuamente a informar acerca de los asuntos a tratar.

DISPOSICION ADICIONAL

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 laborales retribuidas mensuales para el ejercicio de su actividad en los siguientes casos:

1. Asistencia a congresos, asambleas, consejos, coordinadoras en su caso y, en general, a cualquier clase de reuniones a que fueran convocados por su Sindicato.
2. Participación de seminarios, cursos o actividades de carácter formativo sindical, promovidos por el Sindicato al que pertenezcan o cuando exprese o personalmente se le convoque.
3. Actos de gestión que deban realizar 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 cursillo.

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 transbordado contra su voluntad en tanto dure el ejercicio de su cargo sindical.
4. Caso de que una vez finalizadas sus vacaciones, existiese la imposibilidad de incorporar a un Delegado de buque 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 de 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 únicas y exclusivamente de carácter sindical, correrán a cargo de los tripulantes.

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

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 buque y su dotación.

El Delegado de buque 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 enalce 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 Convenio general y las actas de aplicación del mismo en la Empresa y los demás pactos que se firmen entre ésta y sus tripulantes.
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 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:

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

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

— 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.

— En lo referente a las estadísticas sobre el índice de absentismo y sus causas, los accidentes de trabajo y enfermedades profesionales y sus consecuencias, los índices de siniestralidad, el movimiento de ingresos y ceses de 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 enviado 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 asesorada por los expertos que libremente designe.

En aquellas Empresas en la 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 buque de la misma.

ANEXO I

Tabla de salarios

	Pesetas
Capitán	137.912
Jefe de Máquinas	134.608
Primeros Oficiales	113.400
Segundos y terceros Oficiales	92.100
Contramaestre, Calderero	58.436
Cocinero	57.024
Marineros, Camareros, Engrasador	54.199
Mozo	51.374

ANEXO II

Valor hora extraordinaria

	Pesetas
Primeros Oficiales	263
Segundos Oficiales	246
Contramaestre, Calderero	230
Cocinero	224
Marinero, Engrasador	208
Mozo	201

19081

RESOLUCION de 1 de agosto de 1980, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la publicación del Convenio Colectivo de la Empresa Nacional «Elcano», de la Marina Mercante, Sociedad Anónima, y su personal de Flota.

Visto el texto del Convenio Colectivo de la Empresa Nacional «Elcano», de la Marina Mercante, S. A., para el personal que presta servicios en los buques de su Flota, suscrito por la representación legal de la Empresa y el Comité de Empresa en representación del personal afectado, que tuvo entrada en esta Dirección General de Trabajo el 17 de julio de 1980, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90.2 y 3 de la Ley 8/1980, de 10 de marzo, del Estatuto de los Trabajadores,

Esta Dirección General acuerda:

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

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

Tercero.—Constatar la advertencia formulada a la Comisión Negociadora, con fecha 22 de julio último, sobre el alcance del artículo 18 del Convenio referente a jornada laboral, en relación con la duración máxima establecida en el artículo 34 del Estatuto de los Trabajadores.

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

Madrid, 1 de agosto de 1980.—Por el Director general de Trabajo, el Subdirector general de Relaciones Laborales, Jesús Velasco Bueno.

Comisión Negociadora del Convenio Colectivo de la Empresa Nacional «Elcano», y su Personal de Flota.

CONVENIO COLECTIVO DE TRABAJO ENTRE LA EMPRESA NACIONAL «ELCANO», DE LA MARINA MERCANTE, S. A., Y SU PERSONAL DE FLOTA

CAPITULO PRIMERO

Disposiciones generales

Artículo 1.º **Ámbito de aplicación.**—El presente Convenio regula las condiciones económicas, sociales y de trabajo entre la Empresa Nacional «Elcano», de la Marina Mercante, S. A., y el personal de su plantilla, comprendido en la Ordenanza de Trabajo en la Marina Mercante.

No regirá este Convenio para el personal procedente de su Flota que preste permanentemente servicios en tierra, afecto a cualquiera de las Divisiones o Departamentos de la Empresa.

Art. 2.º **Ámbito temporal.**—El presente Convenio entrará en vigor y surtirá sus efectos desde el 1 de enero de 1980 hasta el 31 de diciembre de 1980, cualquiera que sea la fecha de su homologación, salvo en aquellas materias en cuyo articulado se especifique otra cosa.

Art. 3.º **Prórrogas y denuncia.**—El presente Convenio se entenderá tácitamente prorrogado de año en año en tanto no sea denunciado por alguna de las partes. La denuncia deberá ejercitarse con una antelación mínima de tres meses a la fecha de vencimiento señalada en el artículo anterior.

Art. 4.º **Comisión Paritaria.**—Para interpretar y vigilar la aplicación del presente Convenio se crea una Comisión Paritaria de seis miembros, compuesta por tres miembros elegidos por y entre los componentes de cada una de las partes.

Las partes convienen en someter a esta Comisión cuantas dudas, discrepancias o conflictos pudieran derivarse del Convenio la cual emitirá en el plazo de cuarenta y cinco días informe-propuesta.

Art. 5.º **Integridad del Convenio y compensación y absorción.**—El conjunto de los derechos y obligaciones pactados en el clausulado de este Convenio constituyen un todo indivisible, de suerte que ninguna de las partes podrá pretender la vigencia o la aplicación de una o varias de sus normas prescindiendo de las restantes, por lo que siempre y a todos los efectos deberá ser considerado y observado como conjunto normativo inescindible. En consecuencia dicho conjunto de condiciones absorberá y compensará en cómputo anual cualesquiera mejoras parciales que directamente tengan consecuencias económicas y que en el futuro pudieran establecerse, ya sea por disposiciones legales o pactadas por cualquier origen que fuese.

Art. 6.º **Derecho supletorio.**—En lo no regulado expresamente en este Convenio, las relaciones laborales entre «Elcano» y el personal de su Flota se regirán por las disposiciones de la Ordenanza del Trabajo en la Marina Mercante, sus normas complementarias y las que pudieran ser de aplicación del conjunto de disposiciones legales vigentes.

Art. 7.º **Condición más favorable.**—En relación con lo dispuesto en el artículo 10 de la Orden de 22 de noviembre de 1973, y en el artículo 226 de la vigente Ordenanza del Trabajo en la Marina Mercante, las condiciones laborales que se establecen en el presente Convenio se entienden más favorables en su conjunto para los trabajadores que las que conceden a los mismos las disposiciones laborales en vigor.

Art. 8.º **Unidad de Empresa y Flota.**—A los efectos de la observancia de este Convenio y de la prestación de los servicios correspondientes, se ratifica expresamente el principio de unidad de Empresa y Flota, cualquiera que sea la condición y tráfico de los distintos buques de la Empresa, manteniendo vigente el principio reconocido en la Ordenanza de Trabajo en la Marina Mercante sobre la facultad privativa de la Empresa para decidir libremente sobre los transbordos y traslados de los tripulantes entre cualesquiera de los buques al servicio de aquélla, a fin de atender necesidades transitorias o permanentes, satisfacer exigencias de formación profesional de las dotaciones o aprovechar en beneficio común la aptitud y conocimiento del personal para unas determinadas funciones o cometidos.

Los transbordos dentro de un mismo período de embarque se ajustarán en lo posible a los siguientes principios:

a) Cuando sea a petición del tripulante, la Empresa considerará la misma con el fin de atenderla en el momento en que exista una vacante de su categoría dentro del buque solicitado, siempre y cuando aquél reúna los conocimientos y capacidad necesarios par el desempeño de su cargo en el nuevo buque.

b) Cuando obedezca a mutuo acuerdo entre ambas partes se realizará dejando a salvo siempre cualquier perjuicio a terceras personas.

c) Cuando sea por necesidades de la Empresa ésta dará las explicaciones oportunas al tripulante afectado.

Art. 9.º **Período de prueba.**—La duración del período de prueba para el personal de nuevo ingreso a partir de la firma del presente Convenio quedará fijada en la forma siguiente:

Personal titulado: Cuatro meses.

Maestrana y Subalternos: Tres meses.

Estos períodos quedarán automáticamente prorrogados si se cumplen estando el buque en la mar, terminando definitivamente a la llegada de éste al primer puerto de escala.

La Empresa o el tripulante, en su caso, vendrán obligados a enterar a la otra parte, en caso de rescisión unilateral del contrato, con diez días naturales de antelación al fin del período de prueba. Caso de que la Empresa no cumpla con el plazo