

El período de excedencia será solicitado por el trabajador y no podrá ser inferior a seis meses ni superior a cinco años.

La petición de reingreso deberá solicitarse con un mes, como mínimo, antes de la finalización de la excedencia. Si la excedencia se hubiera solicitado por un período superior a seis meses, y el excedente solicitara el reingreso en el tiempo a que se hace referencia en el apartado anterior, se le concederá éste, bien de forma automática o al cumplirse el plazo total de concesión. Si la excedencia concedida fuera por un plazo superior al mínimo establecido, el reingreso, previa solicitud formulada en tiempo hábil será atendido en las siguientes condiciones:

a) Si en cualquier buque de la Empresa existe vacante de la categoría y grado del excedente, éste podrá reingresar inmediatamente, sin perjuicio del mejor derecho de otro trabajador en activo, que con la misma categoría y grado, hubiera solicitado la vacante, pasando entonces el excedente a ocupar la plaza dejada por el anterior.

b) Si no hubiera plaza en el lugar de su destino anterior, el excedente podrá prolongar la situación de excedencia hasta que se produzca vacante en la misma, haciendo constar en el escrito por el que solicite el reingreso tal petición.

Art. 27. *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 justificadas graves.

DISPOSICIONES ADICIONALES

Primera.—El presente Convenio constituye un todo orgánico, y las partes quedan mutuamente vinculadas al cumplimiento de su totalidad.

Segunda.—De acuerdo con lo establecido en las disposiciones vigentes, para entender de cuantas cuestiones se deriven de la aplicación del presente Convenio, se crea una Comisión Paritaria, que estará integrada por tres representantes para cada una de las partes intervinientes en el presente Convenio.

En cuanto a sus funciones y régimen de actuación, se estará a lo dispuesto en las disposiciones vigentes al efecto.

DISPOSICION FINAL

Por ser en su conjunto más beneficiosas para los trabajadores las condiciones acordadas en el presente Convenio, serán éstas totalmente aplicables en las materias que en el mismo se regulan, quedando, por tanto, sin efecto cualesquiera normas anteriores reglamentarias o convencionales que se opongan.

No obstante, como derecho supletorio, en todo lo no previsto en el presente pacto colectivo, tendrán aplicación los preceptos de la Ordenanza de Trabajo en la Marina Mercante, aprobada por Orden de 20 de mayo de 1969, y demás disposiciones legales de carácter general.

21523 RESOLUCION de 13 de julio de 1981, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la publicación del Convenio Colectivo de la Empresa «Contenemar, S. A.», y su personal de flota.

Visto el texto del Convenio Colectivo de la Empresa «Contenemar, S. A.», recibido en esta Dirección General, con fecha 27 de abril de 1981, suscrito por la representación de la citada Empresa y la de su personal de flota, el día 30 de marzo de 1981:

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, 2 y 3 de la Ley 8/80 de 10 de marzo, que aprobó el Estatuto de los Trabajadores y en el 2 del Real Decreto 1040/1981, de 22 de mayo, sobre registro y depósito de Convenios Colectivos de Trabajo, esta Dirección General acuerda:

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

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

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

Notifíquese este acuerdo a la Comisión Negociadora.

Madrid, 13 de julio de 1981.—El Director general, Fernando Sorozza Albaronedo

Comisión Negociadora del Convenio Colectivo de la Empresa «Contenemar, S. A.» y su personal de flota.

CONVENIO PERSONAL FLOTA 1981

Artículo 1. *Ámbito de aplicación.*—El presente Convenio tiene ámbito de aplicación de Empresa y afectará a «Contenemar, S. A.» y a su personal embarcado que presta servicio en su

flota, comprendido en el III Convenio General para el sector.

Art. 2. *Vigencia, prórroga y denuncias.*—El presente Convenio entrará en vigor el 1 de enero de 1981 con independencia de la fecha de homologación de la autoridad laboral y publicación en el «Boletín Oficial del Estado». Salvo aquellos artículos de imposible aplicación retroactiva en el momento de la firma del Convenio.

Su vigencia será de dos años hasta el 31 de diciembre de 1982 y se prorrogará por períodos anuales sucesivos si con tres meses de antelación, por lo menos, de su vencimiento inicial o prorrogado no se hubiera denunciado por alguna de las partes contratantes.

Como excepción del período de vigencia del presente Convenio se establece que lo relativo al régimen económico, vacaciones y duración jornada tendrá efectividad desde el 1 de enero de 1981, hasta el 31 de diciembre del mismo año.

Art. 3. *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 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 las Comisiones Negociadoras.

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

Este Convenio será sustituido en todos sus términos, incluida, por tanto, su vigencia, por otro futuro de ámbito superior al de Empresa, que, referido al personal de flota, considerado en su conjunto, y a juicio de la mayoría absoluta de los tripulantes de la Compañía, mejore las condiciones pactadas en el presente Convenio.

Art. 5. *Excedencia.*

Voluntaria.—Podrá solicitarla todo tripulante que cuente al menos con dos años de antigüedad en la Empresa. La petición se resolverá dentro de los treinta días siguientes a la fecha de presentación; el plazo para las excedencias, será de seis meses como mínimo y un 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 definitiva en la misma.

Si lo solicitase, se efectuará tan pronto como exista una vacante de su categoría. Si no existe vacante y optara voluntariamente por alguna categoría inferior, dentro de su especialidad, percibiendo el salario correspondiente, hasta tanto se produzca su incorporación a la categoría que le corresponde.

El excedente una vez finalizada la misma, no podrá solicitar una nueva excedencia a la Empresa hasta que no haya transcurrido al menos cuatro años de servicio activo en la misma, desde la finalización de aquella.

Forzosa.—Dará lugar a esta situación cualquiera de los siguientes casos:

Nombramiento para cargo político, sindical de ámbito provincial o superior. 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 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 la plantilla.

Art. 6. *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 que el tripulante se dedique, que no podrá ser superior a lo que establece la escala siguiente:

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

Durante dicho período, que deberá pactarse por escrito, ambas partes podrán rescindir unilateralmente el contrato comunicándolo a la otra con ocho días de antelación mínima.

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

En el caso de que expire por voluntad del tripulante, los gastos de viaje y dietas al desembarco serán por cuenta del mismo. En caso contrario, es decir, si es la Empresa la que rescinde el contrato, los gastos de desembarco hasta el domicilio

del trabajador serán por cuenta de ella, abonándose al tripulante además de los gastos, el importe de dos dietas completas.

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

La Empresa en el supuesto de rescisión del periodo de prueba, en cualquiera de los casos, entregará previa solicitud por parte del tripulante la documentación relativa al tiempo efectivamente trabajado.

La situación del I. L. T. (incapacidad laboral transitoria) durante el periodo de prueba interrumpe el cómputo del mismo.

Art. 7. *Expectativa del embarque a órdenes de la Empresa.* Se considerará «expectativa de embarque a órdenes de la Empresa», la situación del tripulante que se encuentra en su domicilio procedente de una situación distinta a la de embarcado o comisión de servicio, disponible y a órdenes de la Empresa.

La misma durará hasta el día anterior en que el tripulante salga de su domicilio para entrar en comisión de servicio.

Durante la expectativa de embarque el tripulante percibirá el «salario profesional» y generará vacaciones en la proporción de treinta cada trescientos treinta y cinco.

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

No obstante lo anterior, la expectativa de embarque procedente de amarre de buque con carácter indefinido o venta o posterior a baja por enfermedad o accidente, cursillos o permisos de índole familiar o asuntos propios no estará sometido al plazo de los veinticinco días antes citados sino que el plazo será ampliado a treinta y cinco.

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

En este caso, el tripulante percibirá durante el tiempo que el mismo dure, el salario profesional y horas extras que venía percibiendo en el buque del cual desembarcó, en el caso de que durante la realización del mismo finalice el mes.

Caso contrario, percibirá el importe de las horas extras del buque al cual se le transborda. Asimismo percibirá el importe de los viajes y dietas correspondientes.

La Empresa procurará si ello fuera posible y no se encareciera el costo del propio transbordo, que el tripulante pase por su domicilio. En este caso, el tripulante durante el tiempo que permanezca en el mismo no devengará dietas.

Art. 9. *Comisión de servicio.*—Se entenderá por comisión de servicio la misión profesional que, circunstancialmente, ordene la Empresa a sus tripulantes en cualquier lugar.

En comisión de servicio los tripulantes devengarán las horas extras del último buque del cual desembarcaron y se devengarán las vacaciones del Convenio, excepto si la comisión de servicio se realiza en el domicilio del tripulante, generando en este caso treinta días de vacaciones cada trescientos treinta y cinco, a partir de los primeros quince días.

Si la comisión se realiza fuera del domicilio, se devengará la dieta diaria correspondiente.

Art. 10. *Licencias.*—Con independencia del periodo reglamentario de vacaciones, se reconoce el derecho a disfrutar de licencias por motivos que a continuación se enumeran:

- De índole familiar.
- Asistencia a cursos y exámenes relacionados con la profesión y obtener nombramientos o títulos superiores.
- Cursillos de carácter obligatorio complementarios.
- Cursillo de perfeccionamiento a petición de la Empresa.
- Asuntos propios.

La creación de toda clase de licencias correspondientes a Naviero-Armador, el peticionario deberá presentar la oportuna instancia y el Armador adoptará la resolución sobre la misma, dentro de los treinta días siguientes a su solicitud.

En los supuestos de licencias por motivos 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.

Los gastos de desplazamiento para el disfrute de las licencias correrá por cuenta del permisionario, a excepción de los ocasionados en el supuesto de muerte del cónyuge e hijos y cursillo de carácter obligatorio complementario a los títulos profesionales y cursillos de perfeccionamiento a petición de la Empresa, que correrá 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. (Port Etienne).

No obstante quedan excluidos de estas limitaciones geográficas las causas de enfermedad grave y muerte del cónyuge e hijos.

De índole familiar.—Estas licencias serán retribuidas en los siguientes casos:

Causa	Días
Matrimonio	30
Nacimiento hijos	15
Enfermedades graves cónyuge, hijos, padres y hermanos	15
Muerte cónyuge	30
Muerte padres, hijos y hermanos	15

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

Ninguna de las licencias descritas en este apartado serán acumuladas a vacaciones, a excepción de la de 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 empezarán a contar desde el día siguiente al desembarque.

Licencias para asistir a cursos y exámenes relacionados con la profesión y obtener nombramientos o títulos superiores

Antigüedad mínima: Un año.

Duración: La del curso.

Salario: 65.000.

Número de veces: Una sola vez.

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

Peticiones máximas: 6 por 100 de los puestos de trabajo a cubrir.

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

En el caso de que el tripulante consiga beca o ayuda para la realización del curso, la Empresa completará la diferencia hasta la cuantía establecida. En este caso, el tripulante quedará obligado a comunicarlo a la Empresa.

Cursillos de carácter obligatorio, complementario a títulos

Profesionales:

Antigüedad mínima: Sin limitación.

Duración: La del cursillo.

Salario: Profesional.

Número de veces: Una sola vez.

Cursillos de perfeccionamiento a petición de la Empresa y de interés para el tripulante

Salario: Profesional.

Asuntos propios, permisos particulares.—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 retribución ninguna y por ello el tripulante causará baja en la Seguridad Social, por este motivo, hasta tanto no vuelva a estar a órdenes de la Empresa, momento a partir del cual, volverá a causar alta.

En todas estas licencias se seguirá el orden de recepción de las peticiones hasta completar los topes establecidos.

La Empresa atenderá las peticiones hasta dichos topes.

A parte del salario, la Empresa abonará mensualmente 17.100 (diecisiete mil cien) pesetas, en concepto de dieta cursillo, cuando éste se realice en un centro que está a una distancia superior a 25 kilómetros.

Los gastos de matrícula correrán por cuenta de la Empresa, previa justificación.

En el caso de que la Empresa exija la realización de un cursillo a alguno de sus tripulantes por necesidad de la misma, y sin interés para el tripulante, el tripulante se hallará en comisión de servicio durante la total duración del mismo.

Art. 11. *Premio natalidad.*—Todo el tripulante con una antigüedad en la Empresa no menor de un año, percibirá la cantidad de 12.000 pesetas por nacimiento de cada hijo. Será requisito para el abco. indicado una fotocopia del libro de familia en donde figure la inscripción en el Registro Civil.

Art. 12. *Zonas de guerra.*—Cuando algún buque de la Empresa 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, el tripulante disfrutará de las vacaciones que le corresponden o en su defecto, de permiso particular sin que por ello pierda ningún derecho en la Empresa, no pudiéndose mantener al tripulante en cada situación por un periodo 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 de 1.500 pesetas di-

rias. Asimismo la Empresa, durante este tiempo, suplementará el seguro de accidentes a 3.000.000 de pesetas por muerte y 5.000.000 de pesetas por invalidez permanente.

C) Caso de que, sin previo conocimiento al partir del viaje, el buque se encontrase en zona de guerra efectiva, los tripulantes percibirán el 200 por 100 de aumento en el salario profesional, durante el tiempo que se hallen en dicha zona.

Art. 13. *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 o lugares declarados insalubres y epidémicos, además 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. 14. *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 encuentre embarcado.

La Empresa admitirá la solicitud hasta los límites que constituyen el uso y costumbre dentro de la misma, y 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 necesidad de la Empresa, deban embarcar en el buque.

Para efectuar el enrole, la esposa o familiar deberá de 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 mujeres que se encuentren en estado de gestación, hijos menores de ocho años en viajes superiores a dos días sin escalas, y en ningún caso, el familiar que esté aquejado de cualquier enfermedad.

El Capitán, de acuerdo con las circunstancias y sin sobrepasar en ningún caso los límites, establecerá un 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 seis meses.

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

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 les serán servidas en el comedor en que se sirve al tripulante al que acompaña. El familiar acompañante viene obligado a cumplir todas las normas de seguridad que rigen en el buque.

La manutención de los familiares acompañantes y el seguro obligatorio exigido para su embarque será por cuenta de la Empresa y a todos los demás efectos, dicho familiar será considerado como un tripulante más.

Durante la estancia de los buques en varadero sólo podrán permanecer a bordo las mujeres de los tripulantes.

Art. 15. *Escalafón.*—La Empresa llevará a 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. 16. *Manutención.*—La Empresa aportará la cantidad necesaria para la alimentación a bordo, y para que esta sea siempre sana, abundante y nutritiva a base de productos de calidad y en perfecto estado de conservación.

Se entiende como cifra orientativa la cantidad de 350 pesetas tripulante/día para el primer semestre y 375 pesetas tripulante/día para el resto del presente año.

Se formará una Comisión compuesta por el Cocinero, un Titulado y un Subalterno y supervisado por el Capitán. La elección de estos miembros se realizará por la dotación 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 los pedidos, las facturas y realizar inventario de peso y calidades.

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

— Vigilar que los frigoríficos a disposición de los tripulantes contengan un surtido de alimentos básicos durante la noche, tales como queso, leche, embutidos, galletas, mantequilla, etc.

— Elaboración de minutas.

— Información a la cocina del número exacto de comensales.

Todo tripulante que acredite encontrarse a régimen, se le deberá elaborar la comida adecuada a su tratamiento con cargo a la Empresa.

Comidas especiales.—Se entienden por comidas especiales, las que se preparan para fechas señaladas, tales como: Primero de Mayo, Nuestra Señora del Carmen, Nochebuena, Nochevieja.

La cantidad, calidad y menús para estos días, será a criterio de esta Comisión con el visto bueno del Capitán, la Compañía correrá con los gastos.

Art. 17. *Diets y viajes.*—Dieta es la cantidad que se devenga diariamente para satisfacer los gastos de manutención y estancia que se originen en el desplazamiento y permanencia fuera del domicilio o, buque de enrolamiento.

Se percibirán 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: 800 pesetas.

— Cena: 700 pesetas.

— Alojamiento: 1.750 pesetas.

En caso de que por motivos justificados, haya de realizarse gastos superiores se entregarán a la Compañía los recibos oportunos para su consideración, a efectos de su reembolso. También se tendrá en cuenta en estancias superiores a las cuarenta y ocho horas los gastos varios en los que el tripulante pudiera incurrir.

La Compañía abonará los gastos de viaje eligiendo el tripulante el medio de transporte más indicado, 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, siempre y cuando estos recorridos no estén cubiertos con trenes o autobuses. En el caso de uso de estos medios de lujo, su utilización deberá estar perfectamente justificada como por ejemplo, falta de billete de otro tipo; embarque urgente o porque su utilización se derive de un menor costo. El tripulante, en cualquier caso, presentará los comprobantes. En el caso de que los gastos de desembarque por accidente se abonen por la Compañía, los tripulantes estarán obligados a enviar a la misma, tan pronto como les sea posible, los correspondientes justificantes. En el caso de enfermedad, los tripulantes deberán proceder al reintegro de sus gastos a través del Instituto Social de la Marina, en su domicilio o puerto de desembarque. Caso de denegárselo, lo pondrá en conocimiento de la Compañía.

Art. 18. *Vacaciones.*

1. Las vacaciones para el personal serán de once días por mes embarcado.

2. La duración máxima del período de embarque será de ciento veinte días (cuatro meses).

3. Se considerará período de flexibilidad del período embarcado, el que oscila entre los ciento quince y los ciento treinta días; durante este tiempo, la Compañía puede proceder al desembarque del tripulante para el disfrute de sus vacaciones correspondientes en cada momento en la proporción que se cita en el apartado 1.º.

4. Cuando el tripulante esté disfrutando sus vacaciones reglamentarias se las podrán cortar, como máximo, diez días antes, que pasarán a disfrutarse obligatoriamente dentro del siguiente período de vacaciones.

5. El período de vacaciones empezará a contarse a partir del segundo día de desembarque, es decir, el día tercero de desembarque es el primero de vacaciones, salvo que justifique lo contrario. El primer día de desembarque se abonará como en situación de embarcado y el segundo como si estuviese en situación de vacaciones.

Las citadas vacaciones se considerarán finalizadas desde la fecha en que el tripulante abandone su domicilio con objeto de embarcarse.

6. A partir de los ciento treinta días de tiempo de servicio a la Empresa se devengará un día de vacaciones por cada día más de servicio, excepto para los Capitanes, Jefes de Máquinas Titulares de Buque, cuando, por razones justificadas, se les requiera para alargar dicho período.

Art. 19. *Servicios de Empresa.*—Se entiende por servicio de Empresa las siguientes situaciones:

a) Comisión de servicio.

b) Transbordo.

c) Expectativa de embarque, fuera domicilio.

d) Expectativa de embarque, en el domicilio a partir del día 25 de permanencia, salvo expectativa embarque procedente de amarre del buque con carácter indefinido o por enfermedad, accidente, cursillo, permiso de índole familiar o asuntos propios de los tripulantes, siendo ampliado en estos casos, a treinta y cinco días.

Las vacaciones por servicios a la Empresa, serán como las de embarcado.

Todas las demás circunstancias, generarán vacaciones a razón de treinta días por cada trescientos treinta y cinco de permanencia en esta situación, excepto en cursillos y licencias por asuntos propios, que no generan vacaciones.

Art. 20. *Antigüedad*.—Se entenderá por antigüedad la retribución complementaria que recibe el tripulante de acuerdo con el tiempo de servicio prestado a la Empresa; su cuantía será como sigue:

- Capitán y Jefe de Máquinas: 4.000 pesetas.
- Oficiales: 3.300 pesetas.
- Maestranza y Subalternos: 2.700 pesetas.

Estas cantidades se percibirán por cada trienio reconocido al servicio de la Empresa y se abonarán mensualmente y conjuntamente con las dos pagas extras de julio y diciembre y la gratificación extraordinaria de marzo.

Art. 21. *Gratificaciones extraordinarias*.—Todo el personal percibirá anualmente y con carácter obligado las siguientes pagas extraordinarias:

- A) Paga extraordinaria de julio.
- B) Paga extraordinaria de diciembre.
- C) Gratificación extraordinaria de marzo.

La cuantía de estas pagas, será la del salario profesional, establecido por cada categoría, más la antigüedad (trienios) correspondiente, estas pagas se abonarán el 20 de julio, 20 de diciembre y 31 de marzo, ésta última conjuntamente con el recibo de salarios.

Para tener derecho a la totalidad de dichas pagas, es necesario haber estado de alta en la Empresa con anterioridad a las mismas, para el caso de la de julio y Navidad, ciento ochenta días, y para la gratificación de marzo, trescientos sesenta y cinco días.

Art. 22. *Servicios recreativos y culturales*.—La Empresa dotará a todos sus buques con un aparato de televisión y un radiocassette por cámara, siendo por cuenta de aquella todos los gastos de instalación, reparación y mantenimiento.

Los buques tendrán una asignación para el año 1981 de mil cuatrocientas (1.400) pesetas por tripulante. Para fijar el número de tripulantes se estará a lo que determine la autorización de tripulante mínima autorizada para el buque, la cantidad asignada se empleará en la compra de cassettes, juegos recreativos y libros para la biblioteca.

Esta asignación quedará a disposición mensualmente.

Art. 23. *Trabajos en categorías superiores*.

a) La realización de trabajos en categoría superior, dará derecho a la percepción de los mismos beneficios que corresponden a dicha categoría.

b) El desempeño de este puesto durante un período superior a noventa días continuados o acumulados de forma discontinua, dará derecho a consolidar este puesto.

Una vez consolidado dicho puesto, dará derecho a que el salario mensual, valor hora extraordinaria y todas las pagas de vencimiento superior al mes, sean del importe del puesto consolidado.

c) En caso de que en futuros embarques no exista un puesto equivalente al adquirirlo, el tripulante ocupará cualquier plaza acorde con su categoría percibiendo los mismos beneficios que el puesto consolidado.

Art. 24. *Oficiales Radiotelegrafistas*.—Todo oficial Radiotelegrafista que tenga el título de primera clase y con posterioridad a esta titulación preste servicios a la Empresa durante dos años, ascenderá a primer Oficial Radiotelegrafista, rigiendo en este caso las normas válidas de los primeros Oficiales con título de Piloto de primera clase. Todo Oficial Radiotelegrafista se registrará de los principios generales válidos para segundos Oficiales.

Art. 25. *Baja por enfermedad profesional o accidente laboral*.—Durante todo el período de baja por enfermedad con hospitalización, así como baja por accidente laboral o enfermedad profesional, se percibirá el 100 por 100 de los emolumentos mensuales como navegando.

En caso de hospitalización, el tripulante se compromete a comunicárselo por escrito a la Empresa. En los casos de baja sin hospitalización que la Empresa considere con justificación, se abonará al tripulante lo estipulado en el primer párrafo.

Art. 26. *Seguro de Accidentes*.

a) La Empresa ampliará con la Compañía de Seguros la cobertura para todos los tripulantes de los siguientes riesgos y cuantías:

- Muerte: 2.000.000 de pesetas.
- Invalidez o incapacidad física o mental: 4.000.000 de pesetas.

b) Estas indemnizaciones cubrirán todo el período de tiempo que el tripulante esté en la Empresa tanto embarcado como desembarcado.

Art. 27. *Ropa y servicios de lavandería*.

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

2. El lavado de ropa de cama, toallas y servicio de fonda correrán a cargo de la Empresa, así como la ropa de trabajo de la tripulación en aquellos buques no provistos de lavadora.

Ropa de trabajo a bordo.—Todo personal embarcado dispondrá en perfecto uso de los siguientes efectos que serán de obligada utilización.

Oficial de puente y Radiotelegrafista:

- Un buzo.
- Un equipo de agua completo.
- Un casco.
- Un par de guantes.

En los buques de bodega frigorífica, dispondrán asimismo los Oficiales de puente de un traje de frío.

Oficiales de máquinas:

- Dos buzos.
- Un casco.
- Un par de guantes.
- Calzado especial de seguridad.

En los buques de bodega frigorífica, dispondrá el primer Oficial de máquinas o primer mecánico del traje de frío.

Contraalmirantes y Marineros:

- Tres buzos.
- Un equipo de agua completo.
- Un casco.
- Un par de guantes.
- Calzado especial de seguridad.

En los buques de bodega frigorífica, el Contraalmirante dispondrá de un equipo de ropa de frío.

Caldereta y Engrasador:

- Tres buzos.
- Un casco.
- Un par de guantes.
- Calzado especial de seguridad.

Personal de cocina:

Cocineros:

- Dos chaquetillas blancas.
- Dos camisetetas.
- Tres delantales blancos.

Camareros y Marineros/Camareros:

- Dos chaquetillas blancas.

A los oficiales de cubierta y máquinas se les proporcionará dos uniformes de faena (kaki) anualmente.

A todo el personal embarcado, se le dotará de efectos nuevos contra la entrega de lo viejo, entregándose al desembarque al Jefe del Departamento correspondiente; los criterios para el cambio de ropa serán llevados por el Jefe del Departamento según el estado de uso de dichas prendas.

Art. 28. *Jornada ordinaria*.—La jornada ordinaria de trabajo a bordo por el régimen especial de vacaciones del personal embarcado, se computará anualmente siendo la jornada anual de trabajo de mil novecientas ochentas horas.

La jornada ordinaria diaria obligatoria será de ocho horas de lunes a viernes y tres horas del sábado.

La diferencia entre jornada ordinaria anual de mil novecientas ochentas horas 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, trabajos de fonda, maniobras en puertos o fondeadores, atraques y desatraques o arranches y emergencias del buque o la carga.

Art. 29. *Tablas salariales.*—La tabla recoge el salario profesional para cada uno de los cargos establecidos para los buques de la Empresa. Asimismo para los cargos de mando y Jefatura se han tenido en cuenta los títulos académicos; en los demás casos el título académico que se menciona es el exigido por la Dirección de Marina Mercante para el desempeño de los diferentes cargos, por lo que éstos quedan en algunos casos diferenciados.

El salario profesional se cobrará íntegro en las pagas extraordinarias de julio y Navidad, así como en la gratificación de marzo.

El salario profesional está compuesto por el salario base

establecido, Plus de navegación, gratificación del calzado y ropa, etc., excluyéndose la antigüedad y quedando absorbida parte de la gratificación de mando y Jefatura.

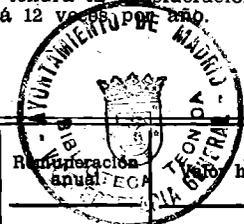
Asimismo en el salario profesional están incluidas quince horas extraordinarias, derivado del régimen establecido en el I Convenio General y compensaciones posteriores.

La tabla recoge asimismo la gratificación de mando y Jefatura que depende en su cuantía del cargo a bordo de los enumerados en la tabla y que se percibirá únicamente durante el desempeño efectivo del mismo.

Lo estipulado para los alumnos, tendrá la consideración de gratificación mensual y se percibirá 12 veces al año.

Tabla salarial bruta para 1981

Título académico	Cargo del buque	Salario profesional	Gratificación Mando/Jefatura	Recompensación anual	hora
Capitán M. M.	01 Capitán	87.000	13.000	1.419.400	710
Capitán M. M.	02 Piloto con mando (a)	87.000	12.000	1.410.600	670
Piloto 1.ª C.	03 Piloto con mando (b)	83.000	12.000	1.350.600	670
Patrón Mayor Cabotaje	04 Patrón Mayor con mando	72.000	9.500	1.183.600	590
Patrón Cabotaje	05 Patrón con mando	65.000	8.000	1.045.400	530
Piloto 1.ª C.	06 Primer Oficial (a)	75.000		1.125.000	610
Piloto 2.ª C.	07 Primer Oficial (b)	69.000		1.035.000	580
Patrón Mayor Cabotaje	07 Primer Oficial (b)	69.000		1.035.000	580
Patrón Cabotaje	08 Segundo Patrón	61.000		915.000	500
Piloto 2.ª C.	09 Segundo Oficial	67.000		1.005.000	540
Patrón Mayor Cabotaje	09 Segundo Oficial	67.000		1.005.000	540
Radiotelegrafista 2.ª C.	11 Radiotelegrafista	67.000		1.005.000	540
Maquinista Naval Jefe	13 Oficial Máquinas 1. cJF.	87.000	10.000	1.393.000	670
Oficial Maquinista 1.ª C.	14 Oficial Máquinas 1. cJF.	83.000	10.000	1.333.000	670
Mecánico Naval Mayor	15 Mecánico Mayor Jefe	70.000	9.500	1.133.600	570
Mecánico Naval 2.ª C.	17 Mecánico Naval 2. cJF.	61.000	6.800	974.840	500
Oficial Máquinas 2.ª C.	19 Primer Oficial Máquinas	68.000		1.020.000	558
Mecánico Naval Mayor	19 Primer Oficial Máquinas	68.000		1.020.000	558
Oficial Máquinas 2.ª C.	20 Segundo Oficial Máquinas	65.000		975.000	530
Mecánico Naval 1.ª C.	20 Segundo Oficial Máquinas	65.000		975.000	530
Mecánico Naval 1.ª C.	21 Primer Mecánico	61.000		915.000	500
Mecánico Naval 2.ª C.	22 Primer Mecánico	54.000		810.000	446
Mecánico Naval 2.ª C.	23 Segundo Mecánico	54.000		810.000	446
Contramaestre-Calderetero-Cocinero		48.000		720.000	395
Marinero-Engrasador-Camarero		44.000		680.000	360
Mozo		41.000		615.000	335
Alumno	Agregado	34.000		408.000	



Art. 30. *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 en fondeo, atraque y desatraque, enmendadas previstas, apertura y cierre de escotillas, arranches y trincajes.
2. Los trabajos de cocina y fonda dentro de los horarios habituales.
3. 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 el buque lo requiera.
4. Atención a la carga y estiba y a las operaciones necesarias para que el buque pueda realizar la carga y la descarga. En estos casos se utilizará el personal estrictamente necesario.
5. Aprovisionamiento, siempre y cuando por tener el buque que zarpar inmediatamente, no pueda realizarse en jornada normal.
6. Atención autoridades en puerto y trabajos similares de ineludible realización.
7. En situaciones de socorro a otros buques o personas en peligro o cuando fuesen necesarios o urgentes durante la navegación para la seguridad del buque o personal o el cargamento.
8. En los supuestos de formalidades aduaneras, cuarentenas y otras disposiciones sanitarias.
9. En el puerto cuando el que ejerza el mando del buque las considere necesarias para la seguridad del mismo.

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

— Cuando las ordene el que ejerza el mando del buque para socorrer a otros barcos o personas en peligro, sin perjuicio de

los derechos que la legislación reconoce a los tripulantes en caso de hallazgo o salvamento.

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

— En los casos de ejercicios jurídicos prescritos para la seguridad de la vida humana en el mar.

Se ha de tener en cuenta que en la Marina Mercante la naturaleza de estas horas extraordinarias no se puede definir ni distinguir dado que la misma se produce por contingencias habituales en el ejercicio de la navegación, imprevisible en la mayor parte de los casos y además imposible de reducir como se podría hacer en los trabajos en tierra.

Consecuentemente con lo anterior esta serie de trabajos que hemos enumerado, en ningún caso, si se producen fuera de la jornada ordinaria, deben de tener la consideración de horas extras propiamente dichas.

Consecuentemente con ello también se ha creado una tabla buque, tráfico y número de tripulantes enrolados de acuerdo o por encima de la tripulación mínima autorizada que recoge el número de estas horas extraordinarias que se deberán de abonar a la dotación, al valor señalado en la tabla, independientemente de las quince horas asimismo extraordinarias incluidas en el salario profesional.

Estas horas tienen la consideración de pactadas, por lo que compensarán cualquier hora extraordinaria que se haga de las relacionadas en los supuestos anteriores.

No obstante lo anterior, cuando en el caso de la fonda, los horarios de comidas o cenas sufran retrasos superiores a treinta minutos, sobre el horario estipulado en ese momento, el Cocinero y Camarero tendrán derecho a que se les pague en concepto de horas extraordinarias no pactadas, el importe de 590 pesetas y el Cocinero de 580 pesetas, por hora o fracción superior a treinta minutos.

Cuadro horas extras pactadas abonables

BUQUE: «MERCEDES DEL MAR»

Cargos en el buque	Línea larga, mayor de dieciséis horas (Estancias dique, reparación, fuera de servicio)					Línea corta, menor de dieciséis horas (Tráficos interinsulares)				
	17t									
Capitán	78									
Primer Oficial (a)	76									
Segundo Oficial	51									
Radiotelegrafista	51									
Contramaestre	83									
Marinero	74									
Marinero	74									
Marinero	74									
Mozo	62									
Oficial Máquinas Jefatura	75									
Primer Oficial Máquinas	78									
Segundo Oficial Máquinas	60									
Calderetero	71									
Engrasador	70									
Engrasador	70									
Camarero	74									
Cocinero	108									

Cuadro horas extras pactadas abonables

BUQUES: «CONQUISTADOR» Y «DESCUBRIDOR»

Cargos en el buque	Línea larga, mayor de dieciséis horas (Estancias dique, reparación, fuera de servicio)				Línea corta, menor de dieciséis horas (Tráficos interinsulares)				
	17t	16t	15t	15t					
Capitán	76	76	76	76					
Primer Oficial (a)	74	74	74	74					
Segundo Oficial	51	51	51	51					
Radiotelegrafista	51	51	51	51					
Contramaestre	80	80	80	95					
Marinero	74	74	74	90					
Marinero	74	74	74	90					
Marinero	74	74	74	90					
Mozo	62	62	62						
Mecánico Naval Mayor Jefatura	78	86	95	86					
Primer Mecánico	73	90	93	90					
Segundo Mecánico	60	81	92	81					
Calderetero	71	84	91	84					
Engrasador	70	81		81					
Engrasador	70								
Cocinero	108	108	108	108					
Camarero	74	74	74	74					

Cuadro horas extras pactadas abonables

BUQUES: «VALVANERA DEL MAR», «VICTORIA DEL MAR», «ADRIANA DEL MAR», «FUENSANTA DEL MAR» Y «MARUJA DEL MAR»

Cargos en el buque	Línea larga, mayor de dieciséis horas (Estancias dique, reparación, fuera de servicio)							Línea corta, menor de dieciséis horas (Tráficos interinsulares)					
	10t	10t	11t	12t	12t	13t	14t						
Piloto Mando	105	105	105	105	105	105	76						
Primer Oficial (3)	110	110	110	110	110	110	76						
Segundo Oficial							51						
Contramaestre	105	105	105	83	105	83	83						
Marinero	90	90	90	74	90	74	74						
Marinero	90	90	90	74	90	74	74						
Marinero				74		74	74						
Marinero/Camarero	105	105	105		105								
Mecánico Naval Mayor	134	115	98	98	78	78	78						
Primer Mecánico	132	113	103	103	76	76	76						
Segundo Mecánico		112	90	90	75	75	75						
Calderero	117		95	95	71	71	71						
Engrasador					70	70	70						
Engrasador													
Cocinero	90	90	90	78	90	78	78						
Camarero				74		74	74						

Cuadro horas extras pactadas abonables

BUQUES: «CLOILDE DEL MAR» Y «REGINA DEL MAR»

Cargos en el buque	Línea larga, mayor de dieciséis horas (Estancias dique, reparación, fuera de servicio)						Línea corta, menor de dieciséis horas (Tráficos interinsulares)					
	11t	12t	12t	12t	13t	14t	9t	9t	10t	10t	11t	11t
Piloto Mando	105	105	98	76	98	76	105	105	105	105	105	105
Primer Oficial (a)	110	110	110	76	110	76	110	110	110	110	110	110
Segundo Oficial				51		51						
Contramaestre	105	105	83	83	83	83	126	126	126	121	126	121
Marinero	90	90	74	90	74	74	110	110	110	105	110	105
Marinero	90	90	74	90	74	74				105		105
Marinero			74		74	74						
Marinero/Camarero	105	105		105			110	110	110	105	110	105
Mecánico Naval Mayor	98	78	58	78	78	78	100	105	100	100	78	105
Primer Mecánico	103	76	103	103	76	76	100	110	98	100	76	110
Segundo Mecánico	90	75	90	90	75	75	100		97	100	75	
Calderero	95	71	95	95	71	71		95	93		71	71
Engrasador		70			70	70					70	70
Cocinero	90	90	78	78	78	78	110	110	110	110	110	110
Camarero			74		74	74						

•Cuadro horas extras pactadas abonables
BUQUES: •MARIONA DEL MAR• Y •CATALINA DEL MAR•

Cargos en el buque	Línea larga, mayor de dieciséis horas (Estancias dique, reparación, fuera de servicio)					Línea corta, menor de dieciséis horas (Tráficos interinsulares)					
	11t	12*	t			9t	3t	10t	11t		
Piloto Mando	105	98	76			105	105	105	105		
Primer Oficial (b)	110	105	76			110	110	110	110		
Segundo Oficial			51								
Contra maestre	105	77	105			120	120	121	121		
Marinero	90	74	90			110	110	106	105		
Marinero	90	74	90						105		
Marinero		74									
Marinero/Camarero	105		105			110	110	105	105		
Mecánico Naval Mayor Jefatura	76	69	76			100	105	100	69		
Primer Mecánico	78	71	78			100	110	100	71		
Segundo Mecánico	75	70	75			100		100	70		
Engrasador	72	70	72				96		70		
Cocinero	90	78	90			110	110	105	95		
Camarero		74									

Cuadro horas extras pactadas abonables
BUQUE: •SOMIO•

Cargos en el buque	Línea larga, mayor de dieciséis horas (Estancias dique, reparación, fuera de servicio)					Línea corta, menor de dieciséis horas (Tráficos interinsulares)					
	9t	9	10t	10t		8t	tt	8t			
Piloto Mando	105	105	98	98		105	105	105			
Primer Oficial	110	110	105	105		110	110	110			
Contra maestre	100	100	97	100		121	121	121			
Marinero	95	95	74	95		105	105	105			
Marinero			74								
Marinero/Camarero	95	95	74	95		105	105	105			
Mecánico Naval Mayor Jefatura	100	105	100	69		120	105	100			
Primer Mecánico	100	105	100	71		120	110	100			
Segundo Mecánico	100		100	70				100			
Engrasador		100		70			95				
Cocinero	95	95	78	95		105	105	105			

Cuadro horas extras pactadas abonables

BUQUE: «PILAR DEL MAR»

Cargos en el buque	Línea larga, mayor de dieciséis horas (Estancias dique, reparación, fuera de servicio)						Línea corta, menor de dieciséis horas (Tráficos interinsulares)					
	9t	9t	10t	10t			7t	8t	8t	8t	9t	9t
	Patrón Mayor	105	105	105	98			110	105	110	110	105
Segundo Patrón	85	85	85	74				85			85	80
Contramaestre	100	100	100	77			121	121	121	121	121	121
Marinero	95	95	95	74			105	105	105	105	105	105
Marinero				74								
Marinero/Camarero	95	95	95	74			105	105	105	105	105	105
Mecánico Naval Mayor	100	105	89	100			120	120	105	100	105	100
Primer Mecánico	100	105	71	100			120	120	110	100	110	100
Segundo Mecánico	100		70	100						100		100
Engrasador		95	70						95		95	
Cocinero	95	95	95	78			105	105	105	105	105	105

Cuadro horas extras pactadas abonables

BUQUE: «TERESA DEL MAR»

Cargos en el buque	Línea larga, mayor de dieciséis horas (Estancias dique, reparación, fuera de servicio)						Línea corta, menor de dieciséis horas (Tráficos interinsulares)					
	9t	9t	10t	10t			8t	7t	8t	8t	9t	
	Patrón Mayor	105	105	105	98			120	110	110	105	105
Segundo Patrón	85	80	80	74						85	80	
Contramaestre	100	100	100	77			128	121	121	121	121	
Marinero	95	95	95	74			110	105	105	105	105	
Marinero				74								
Marinero/Camarero	95	95	95	74								
Mecánico Naval Mayor	100	105	89	100			120	120	105	105	100	
Primer Mecánico	100	105	71	100			120	120	110	110	100	
Segundo Mecánico	100		70	100							100	
Engrasador		95	70						95	95		
Cocinero	95	95	95	78			128	105	105	105	105	

Cuadro horas extras pactadas abonables
BUQUE: «PLAYA DORADA»

Cargos en el buque	Línea larga, mayor de dieciséis horas (Estancias dique, reparación, fuera de servicio)		Línea corta, menor de dieciséis horas (Fráticos interinsulares)	
	7t	8t	9t	10t
Patrón	107			
Segundo Patrón	80			
Contramaestre	111			
Marinero	95			
Mecánico Jefe	105			
Primer Mecánico	105			
Cocinero	110			

Art. 31. *Plus de Extranjería*.—Se establece un plus, que se denominará de extranjería para aquellos buques que se encuentren en líneas que incluyan puertos extranjeros.

Plus de extranjería Mediterráneo.—Tendrán derecho al cobro de esta prima todos los tripulantes de los buques que toquen puertos extranjeros de este mar, incluyendo Mar Negro y Rojo, así como costa occidental de Africa hasta el Ecuador.

Su cuantía mensual por cargos es la siguiente:

- Capitán: 10.000 pesetas.
- Jefe de máquinas: 10.000 pesetas.
- Oficiales: 8.500 pesetas.
- Maestranza: 6.700 pesetas.
- Subalternos: 5.700 pesetas.

Plus de extranjería Norte de Europa.—Tendrán derecho al cobro de este plus, todos los tripulantes de los buques que toquen puertos extranjeros no incluidos en el apartado anterior. Con excepción de los puertos portugueses, que se consideran a todos los efectos como nacionales.

Su cuantía mensual por cargos es la siguiente:

- Capitán: 18.500 pesetas.
- Jefes de máquina: 18.500 pesetas.
- Oficiales: 15.200 pesetas.
- Maestranza: 10.500 pesetas.
- Subalternos: 9.500 pesetas.

Art. 32. *Trabajos sucios, penosos y peligrosos*.—Estarán comprendidos en este artículo todos aquellos trabajos que, en determinadas circunstancias, deban ser realizados y que, por su especial condición, índole o naturaleza, implican suciedad, esfuerzo o peligro superior al normal.

Trabajos que deberán ser realizados por personal ajeno al buque

- Limpieza, picado o pintado del interior de la caja de cadenas.
- Limpieza, picado o pintado del interior del tanque de lastres.
- Limpieza, picado, pintado o encalichado de tanques de agua dulce.
- Limpieza, picado o pintado bajo planchas de toda la sentina de máquinas.
- Pintado 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 éstos trabajos deban realizarse navegando, se considerarán sucios, penosos o peligrosos.

En caso de que los mismos o parte de ello deban realizarse en la mar por seguridad del buque o si las condiciones higiénicas así lo exigieran, se estará, en cuanto a su consideración económica, de acuerdo con la tabla anexa número 1.

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.
- Trabajo bajo planchas de la sentina de máquinas y limpieza necesaria para la realización de los mismos.
- Limpieza completa del interior del carter 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.
- Limpieza de sentinas corridas de bodega o pozos.
- Trabajos en cuadros eléctricos a alta tensión.
- Pintado a pistola en recintos cerrados.
- Encalichado o cementado en recintos cerrados.
- Trabajos en interiores por debajo de -5° ó por encima de $+45^{\circ}$ (considerando cámara de máquinas como exterior). Las bodegas no frigoríficas se considerarán como exteriores.
- En la mar, subida a alturas superiores a 1,5 metros en palos o guindolas tanto en cubierta como en máquinas, 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 hubiese transportado lo convierta en trabajo especialmente sucio, penoso o peligroso y en especial en el caso de derrames de contenedores, cuando la bodega no esté completamente vacía.

ANEXO
Tabla número 1

	Hasta 1.000 TRB	De 1.001 a 3.000 TRB
Picado y pintado total del interior de la caja de cadenas	20.800	21.800
Picado y pintado total del interior de «cofferdams»	20.800	21.800
Picado y pintado total del interior de tanques de lastres	20.800	21.800
Picado y pintado o encalichado de tanques de agua dulce	20.800	21.800
Limpieza de tanques de aceite o combustible	7.800	8.800
Limpieza completa en el interior de tanques de servicio de aceite	11.700	12.700
Limpieza, picado y pintado de toda la sentina de máquinas	28.600	32.600

Tabla número 2

	Hasta 1.000 TRB	De 1.001 a 3.000 TRB
Limpieza total de la caja de cadenas.	10.400	11.400
Limpieza total del interior de tanques de lastre y/o agua dulce	10.400	11.400
Limpieza total del interior de «cofferdams»	7.800	8.800
Limpieza bajo plancha de la sentina de máquinas	1.300 *	1.400 *
Limpieza completa del cárter del motor principal	1.300 *	3.000 *
Limpieza del interior de la galería de barridos	2.000 *	2.500 *
Limpieza completa de conductos de humo, calderas y calderetas	31.200	33.800

* Por persona o tripulante.

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

Estos trabajos tendrán la consideración económica siguiente:

- 1.º Los encuadros en la tabla según la misma en las referencias al total se calculará el tanto por ciento que corresponda cuando sea parcial.
- 2.º El resto se abonará como horas extras las que se reali-

cen dentro de la jornada de trabajo y como horas extras dobles, las que se realicen fuera de la misma.

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

Art. 33. *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.

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, indicando 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 corresponda, y se dividirá el total entre el total de peso de dichas mercancías, siendo el cociente el que marque el grupo a que deba asignarse al conjunto de estas mercancías. Si considerando las mercancías por separado, la remuneración fuera superior, se estará a estos últimos.

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.

Radioactivos: Clase 7. Cuando de materiales radioactivos 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. Número ONU 1016, 1023,

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.
- o Porcentaje mínimo carga: peso muerto.
- oo Grupo peligrosidad.

1026, 1017, 1589, 1045, 1051, 1052, 1053, 1975, 1067, 1076, y el «gas de agua».

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

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

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

Gases inflamables: Clase 2, cuando sean inflamables. Clase 3-2, mercancías no tóxicas.

Grupo «G»: Clase 2, cuando sean tóxicas no inflamables. Inflamables: Clase 3-3.

Tóxicos: Clase 6-1.

Grupo «H»: Sólidos inflamables espontáneamente: Clase 4-2, excepto número ONU 1361, 1362, 1857 y 1387.

Peróxidos orgánicos: Clase 5-2.

Grupo «I»: Radioactivos: 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», está 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» está anotado que «provocan graves quemaduras» o que «desprenden gases muy tóxicos».

Art. 34. *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 en 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 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 los tripulantes, salvo lo que queda estipulado a continuación.

En los casos en que de acuerdo con el párrafo segundo su realización no revista el carácter de voluntariedad el tratamiento económico será el siguiente: 450 pesetas tripulante/hora, cuando se realice dentro de la jornada de trabajo; 600 pesetas tripulante/hora cuando se realice fuera. 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 en cubierta como en bodega, siempre que sea necesario el empleo de elementos o empleos tradicionales de trincajes (cabos, cabos de Hércules, cables cadenas, correas, tensores, angulares, grilletes, etc.).

Estos trabajos tendrán la consideración económica que vendrá dada por la siguiente tabla:

Tabla para el trincaje de cualquier tipo de mercancías que no estén containerizadas

Largo Ancho	0-2,5	2,5-3,75	3,75-5	5-6,25	6,25-7,50	7,50-9,75	9,75-10
0 - 6	6.500	7.210	7.866	8.521	9.177	9.832	10.488
6 - 9	7.210	7.866	8.521	9.177	9.832	10.488	11.143
9 - 12	7.866	8.521	9.177	9.832	10.488	11.143	11.590
12 - 15	8.521	9.177	9.832	10.488	11.143	11.590	12.240
15 - 18	9.177	9.832	10.488	11.143	11.590	12.240	12.880
18 - 21	9.832	10.488	11.143	11.590	12.240	12.880	13.500
21 - 24	10.488	11.143	11.590	12.240	12.880	13.500	14.050

Los trincajes efectuados a mercancías propiedad de la Empresa (máquinas, grúas, carretillas, tractores, etc.) se pagarán con una cantidad única de 5.900 pesetas.

Las medidas están expresadas en metros, entendiéndose por largo la medida superior.

Las medidas de las piezas, vehículos, máquinas, etc., a trincar serán las máximas tomadas en la superficie sobre la que han de apoyarse.

Se exceptuarán del párrafo anterior todos aquellos buques especializados y modulados para el transporte de contenedores con infraestructura adecuada en bodegas y cubiertas 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.

Los buques de la Empresa son especializados y modulados para el transporte de contenedores.

Una Comisión formada por los primeros Oficiales de cubierta y los Contramaestres en cada buque emitirán un informe al Departamento de Inspección, para una mejor normalización de los elementos móviles de trincaje, para conseguir la mayor sencillez de las operaciones y ligereza en los medios.

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

b) Carga, descarga, estiba y destiba que precisen su manipulación, incluido vehículos a motor en régimen de equipaje o correo.

c) Transporte 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 gambuza cuando aquellos hayan sido depositados al costado del buque en el lugar idóneo por personal ajeno a la dotación del mismo.

d) Los Impuestos por la Inspección de buques o Sociedades de clasificación no necesarios para el mantenimiento habitual del buque. Si la intervención de la Inspección o de las Sociedades de clasificación se lleva a cabo cuando se realizan trabajos habituales de mantenimiento, éstos no perderán su condición de normales, salvo que como consecuencia de la citada intervención se produzca una prolongación de trabajo o un esfuerzo mayor al habitual, en cuyo caso y sólo en estas circunstancias tendrán la consideración de especiales.

La retribución de estos trabajos cuando sean especiales, es la pactada en el apartado f).

e) La realización de los trabajos que se relacionan en el apartado siguiente, tendrán la consideración de especiales, cuando

de se realicen como premura y supongan un esfuerzo superior al habitual. Si no existen estas circunstancias son trabajos normales y están sometidos al régimen económico normal y general.

Se entiende por premura aquella circunstancia que obliga a efectuar los trabajos con rapidez e intensidad superior a la normal, para que el buque, a causa de la reparación no retrase su hora de salida. Asimismo se entenderá por premura la presencia en los trabajos de más personal que el propio de la guardia.

El tratamiento económico sólo para los casos en que estos trabajos adquieran la condición de especiales, queda reflejado en el apartado siguiente.

f) Cuando los trabajos relacionados en los apartados d) y e) tengan la consideración de especiales, tendrán el siguiente tratamiento económico:

Buques Trabajos	«Conquistador», «Descubridor»	«Regina», «Clotilde», «Maruja», «Beatriz», «Mercedes», «Adriana», «Fuensanta», «Valvanera», «Victoria»	«Somlo», «Mariona», «Catalina»	«Teresa», «Playa», «Pilar»
Culata	18.115	12.880	7.730	10.306
Culata - pistón ...	33.641	20.611	11.594	15.458
Culata - pistón - camisa	38.478	38.646	20.611	28.340
Cojinete - bancada	25.870	12.882	10.306	12.882
Enfriador	12.939	10.305	6.441	7.729

Desmontaje, reparación y montaje total auxiliares.
Pegaso-Volvo-Deutz-M. T. M.: 83.700.
Moexsa, motores emergencia: 51.530.

Cuando estos trabajos se realicen parcialmente y revistan la consideración de trabajos especiales tendrán la consideración económica en proporción al desmontaje, reparación y montaje efectuado en los motores auxiliares.

Nota.—Estos importes son totales por cada uno de los trabajos enumerados, de manera que se repartirán proporcionalmente al salario de cada una de las personas que intervengan en la realización de los mismos; en el caso de que en el trabajo intervengan personas ajenas a la dotación del buque, la cantidad global a repartir entre la dotación que interviene se verá disminuida en la parte que pudiera corresponder a las ajenas a la dotación.

g) Tendrán asimismo la consideración de trabajos especiales, los trabajos extraordinarios de fonda, cuando por estar en el buque en dique o reparación, los servicios de este Departamento se vean sobrecargados o alterados por alguna de las siguientes razones:

1. Limpieza y arranche de un número superior de camarotes de los habitualmente usados por la dotación del buque.
2. Servicio de comedor, cuando como consecuencia del número de personas ajenas a la dotación máxima y no familiares acompañantes, la comida o cena deba efectuarse en dos turnos.

En el supuesto número 1 el Camarero tendrá una gratificación diaria mientras dure la situación, de 575 pesetas.

En el supuesto número 2 el personal de fonda tendrá las siguientes gratificaciones diarias:

Cocinero: 920 pesetas.
Camarero: 785 pesetas.

h) Tendrán asimismo esta consideración en los buques sin Oficial Radiotelegrafista, los trabajos que el Capitán u Oficial, provisto del correspondiente título, efectúen para la utilización y cuidados de las emisoras radiotelefónicas y ayudas a la navegación. Se establece por ello una gratificación por mes embarcado de 4.000 pesetas.

CLAUSULA ADICIONAL

Este acuerdo es de aplicación con exclusión de cualquier otro acuerdo o Convenio Colectivo que en otro ámbito pudiera firmarse, aplicándose con carácter subsidiario en aquellas materias no reguladas en este acuerdo lo que con carácter general rija para el Sector de la Marina Mercante, mediante Convenio General del Sector o subsidiariamente Ordenanza de Trabajo de la Marina Mercante.

DISPOSICION FINAL

Ambas partes negociadoras se obligan, por sí mismas y por sus representantes al estricto cumplimiento de la integridad de lo pactado durante el tiempo de su vigencia.

En prueba de conformidad con todas y cada una de las cláusulas, disposiciones generales, definiciones y acuerdos pactados en el presente Convenio Colectivo, los comparecientes en el concepto, los que intervienen, lo firman a un sólo efecto.

21524

RESOLUCION de 14 de julio de 1981, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la publicación del Convenio Colectivo y tabla salarial para autoescuelas.

Visto el texto del Convenio Colectivo de ámbito estatal para autoescuelas, suscrito por la Asociación Empresarial Federación Nacional de Autoescuelas y las Centrales Sindicales FETE-UGT, CC OO y FESITE-USO con fecha 19 de mayo de 1981, excepto su tabla salarial, respecto a la que, por no haberse alcanzado acuerdo entre las citadas partes, se solicitó por ellas, voluntariamente, Laudo arbitral, que fue dictado por el ilustrísimo señor Subdirector general de Productividad con fecha 20 de junio de 1981, y en virtud de su contenido las propias partes negociadoras elaboran la consiguiente tabla salarial, que remiten a este Centro con fecha 9 de julio de 1981 para su publicación como anexo del referido Convenio Colectivo; y no apreciándose en el mismo infracción de normas de derecho necesario.

Esta Dirección General, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, 2 y 3, de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, 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.—Disponer su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 14 de julio de 1981.—El Director general, Fernando Somoza Albaronedo.

CONVENIO COLECTIVO DE AMBITO ESTATAL PARA AUTOESCUELAS

El presente Convenio Colectivo ha sido concertado por la Mesa Negociadora compuesta por ocho representantes de la Federación Nacional de Autoescuelas y por cuatro representantes de FETE-UGT, dos de CC OO y dos FESITE-USO, Centrales Sindicales mayoritariamente representativas en el sector.

AMBITO DE APLICACION

Artículo 1.º *Ambito funcional y territorial.*—El presente Convenio afectará a todos los centros que impartan las enseñanzas especializadas de conducción de vehículos de tracción mecánica en todo el territorio del Estado español, según cuanto se determina en el capítulo I (artículos 1, 2 y 3), en el capítulo III (artículos 5, 6 y 8) de la Ordenanza Laboral vigente (IX 1974), y en su disposición transitoria segunda.

Art. 2.º *Ambito personal.*—Afectará a todo el personal que en su relación contractual se halle vinculado a un centro de enseñanza denominado autoescuela, según lo establecido en los artículos 1.º y siguientes del anexo 1 de la Ordenanza Laboral vigente.

El personal comprendido en el ámbito de aplicación se encuentra clasificado, a partir del presente Convenio, en los siguientes grupos:

- A) Personal directivo: Director.
- B) Personal docente: Profesor de clases prácticas y Profesor de clases teóricas.
- C) Personal no docente:

Administrativos: Jefe de Administración, Jefe de Negociado, Oficial, Auxiliar, Aspirante.

Personal de Servicios Generales: Ordenanza, Mecánico, Lavacoches-engrasador, personal de limpieza, Conductor, Botones.

Quedan excluidos del ámbito de aplicación personal el trabajo de alta dirección o de alta gestión de la Empresa, así como la actividad que se limite al cargo de Consejero de Empresa, en las que revistan forma jurídica de Sociedad. Igualmente, se excluye el personal que pertenezca a la familia del propietario de la autoescuela.

Art. 3.º *Ambito temporal.*—El presente Convenio entrará en vigor, sea cual sea la fecha de inscripción en el Registro, a partir de 1 de enero de 1981, y su vigencia será de un año.

Art. 4.º *Denuncia.*—El presente Convenio podrá ser denunciado por cualquiera de las partes, con dos meses de antelación, como mínimo, a la fecha de su vencimiento.

Art. 5.º *Periodo de prueba.*—La duración del periodo de prueba para el personal directivo y docente será de dos meses, un mes para el administrativo y quince días para el personal de servicios generales.

Art. 6.º *Preaviso de cese por parte del trabajador.*—El trabajador que desee cesar voluntariamente en el servicio de la autoescuela vendrá obligado a ponerlo en conocimiento de la misma, por escrito, con un mes de antelación para el personal directivo y docente, y quince días laborables para el personal no docente. El incumplimiento por parte del trabajador de la obligación de preavisar con la indicada antelación dará derecho al Centro a descontar de la liquidación del mismo el importe del salario de un día por cada día de retraso en el preaviso.

Habiendo recibido el Centro con la antelación señalada el preaviso indicado, vendrá obligado, al finalizar el plazo, a abonar al trabajador la liquidación correspondiente. El incumplimiento de esta obligación por el Centro llevará aparejado el derecho del trabajador a ser indemnizado con el importe del salario de un día por cada día de retraso en el abono de la liquidación, con el límite del número de días del preaviso.

Art. 7.º *Jornada laboral.*—La jornada laboral del personal directivo y docente será de treinta y cinco horas semanales. La jornada laboral del personal no docente será de cuarenta y dos horas semanales, que se realizarán disponiendo de un sábado libre cada quince días, y en el caso de que este descanso no pudiera tener lugar el sábado, se disfrutará otro día de la semana.

Art. 8.º *Horario.*—El horario será fijado por el empresario por escrito, pudiendo ser modificado cuando existan probadas razones técnicas, organizativas o productivas. En el supuesto de no ser aceptada la modificación por los representantes legales de los trabajadores, habrá de ser aprobada por la autoridad, previo informe de la Inspección de Trabajo.

Las horas ordinarias trabajadas no podrán exceder de siete al día, para el personal directivo y docente, y de ocho para el personal no docente.

Se entenderá por jornada partida aquella en la que haya un descanso ininterrumpido de una hora como mínimo.

En los días de examen se considerará que el Profesor trabaja en jornada continua si se cubren las siete horas de trabajo, no pudiendo ser reclamado fuera de estos límites horarios. Si el examen requiriera menos tiempo real de presencia del Profesor, éste deberá hacerse cargo de lecciones hasta completar su jornada diaria y siempre dentro de su horario habitual, que no serán consideradas como horas extraordinarias.

El inicio y el fin de la jornada diaria, sin menoscabo de lo anteriormente dispuesto, comenzará a regir desde la salida de la autoescuela o garaje para desplazarse a zonas de prácticas, exámenes o similares.