

M^o DE TRABAJO, SANIDAD Y SEGURIDAD SOCIAL

24460

CORRECCION de errores de la Orden de 12 de junio de 1981 por la que se autoriza a la Residencia Sanitaria «Nuestra Señora de la Candelaria», de Santa Cruz de Tenerife, a obtener y utilizar, para injertos y trasplantes, ojos procedentes de fallecidos, en la forma que se indica en los artículos 4.º, 5.º y 6.º de la Orden ministerial de 15 de abril de 1981.

Advertido error en el texto remitido para su publicación de la citada Orden, inserta en el «Boletín Oficial del Estado» número 222, de fecha 16 de septiembre de 1981, página 21528, se transcribe a continuación la oportuna rectificación:

En el apartado segundo, donde dice: «Proveer un equipo móvil...», debe decir: «Poseer un equipo móvil...».

24461

CORRECCION de errores de la Orden de 12 de junio de 1981 por la que se autoriza a la Residencia Sanitaria «Ortiz de Zárate», de Vitoria, a obtener y utilizar, para injertos y trasplantes, ojos procedentes de fallecidos, en la forma que se indica en los artículos 4.º, 5.º y 6.º de la Orden ministerial de 15 de abril de 1981.

Advertido error en el texto remitido para su publicación de la citada Orden, inserta en el «Boletín Oficial del Estado» número 222, de fecha 16 de septiembre de 1981, se transcribe a continuación la oportuna rectificación:

En la página 21529, en el apartado segundo de la Orden de referencia, donde dice: «proveer un equipo móvil», debe decir: «poseer un equipo móvil...».

24462

RESOLUCION de 5 de octubre de 1981, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la publicación del Convenio Colectivo de la Empresa «Líneas Marítimas Españolas, S. A.», y su personal de flota.

Visto el texto del Convenio Colectivo de la Empresa «Líneas Marítimas Españolas, S. A.», recibido en esta Dirección General con fecha 17 de agosto de 1981; suscrito por la representación de la citada Empresa y la del personal de su flota, el día 13 de agosto de 1981, habiéndose corregido las omisiones o defectos observados por la Comisión Negociadora con fecha 1 de octubre de 1981. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, 2 y 3 de la Ley 8/1980, 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, 5 de octubre de 1981.—El Director general, Fernando Somoza Albaronedo.

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

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

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

El presente Convenio entrará en vigor el 1 de enero de 1981, salvo los artículos de índole económica que se detallan en el acta final de este Convenio.

Su vigencia será hasta el 31 de diciembre de 1981 y quedará prorrogado por periodos anuales sucesivos si no se hubiere denunciado por alguna de las partes contratantes, durante los tres meses últimos a su vencimiento.

Art. 2.º **Prórroga y denuncia.**—Será prorrogado por espacios consecutivos de un año, si no es denunciado por alguna de las partes contratantes.

Podrá ser denunciado por cualquiera de las partes, durante los tres últimos meses antes de su vencimiento.

Art. 3.º **Cuadro orgánico.**—Se obligará a la existencia, como mínimo, de un Cuadro Orgánico por buque, actualizado y legalizado por las Autoridades competentes, en un lugar de libre acceso a toda la tripulación.

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

Art. 4.º **Aplicación del Cuadro orgánico.**—Todos los buques competentes de la flota estarán obligados a tener el Cuadro orgánico totalmente actualizado, de acuerdo con su Cuadro indicador de tripulaciones mínimas.

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

La falta de conocimiento y ejecución de los mismos supondrá sanción, de acuerdo con la Ley vigente en su momento.

Art. 5.º **Periodo de prueba.**—Toda admisión de personal fijo para las actividades comprendidas en este Convenio se considerará provisional durante un periodo de prueba variable, con arreglo a la labor a que el tripulante se dedique, que no podrá ser superior al que establece la escala siguiente:

- Titulados, cuatro meses.
- Maestranza y Subalternos, dos meses.

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

Caso de que el periodo de prueba expire en el curso de una travesía, este se considerará prorrogado hasta que el buque toque puerto, pero la voluntad por parte del Armador de rescindir el contrato de trabajo por no superar el periodo de prueba, deberá ser notificada al tripulante por el Capitán dentro del plazo estipulado en el párrafo anterior de este artículo.

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

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

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

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

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

Art. 6.º **Materia salarial.**—Salario profesional es la cantidad que para cada categoría figura en la tabla salarial adjunta y que corresponde al pago de la jornada laboral establecida en este Convenio.

Salario embarcado será para toda la tripulación el salario profesional mas los demás beneficios extraordinarios de acuerdo siempre con las horas extras que en cada caso se realicen y el módulo suplementario que se detalla en el siguiente párrafo.

Módulo suplementario compensa las horas de jornada normal que al realizarse en festivos, domingos o sábados, se consideren pagadas por la tabla adjunta.

Dicho módulo suplementario será abonado por mes de embarque.

Art. 7.º **Interinaje y personal eventual.**—Será personal interino aquel que se tome sustituir a tripulantes, que cesen en su servicio por las siguientes situaciones:

Servicio militar, cursillos, cargos oficiales, excedencias, enfermedad, accidente, asuntos propios, etc., etc

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

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

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

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

Art. 8.º **Antigüedad.**—Equivale al 5 por 100 del salario profesional por cada trienio acumulado según tabla adjunta.

Art. 9.º **Imprevistos Convenio.**—En todo lo no previsto en este Convenio seguirán aplicándose las condiciones de trabajo vigentes en cada momento en la Empresa, remitiéndose para lo no establecido en las mismas, a la Ordenanza de Trabajo de la Marina Mercante, así como al conjunto de las disposiciones legales vigentes que configuran las relaciones laborales del Estado Español y Estatuto de los Trabajadores.

Art. 10. **Familiares acompañantes.**—Todo el personal de flota puede solicitar de la Empresa, directamente o a través del Capitán, ser acompañado por la mujer o hijo mientras se encuentren embarcados.

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

que por necesidades de la Empresa deban embarcar en el buque.

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

Igualmente acompañará certificado médico, actualizado cada año, 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 periodo. Igualmente y en el supuesto de que, cubierto el límite, un tripulante solicitara ser acompañado, el familiar que más tiempo lleve embarcado cederá su puesto a la nueva petición, y siempre que el peticionario no haya sido acompañado en un plazo no inferior a los seis meses.

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

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

Se exigirá un orden según las peticiones de embarque.

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

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

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

Art. 11. *Alumnos*.—Los alumnos de cualquier especialidad percibirán con independencia de la ayuda familiar a que tuvieran derecho, durante el tiempo que estén embarcados, una gratificación de 30.000 pesetas doce mensualidades, en las que se encuentran incluidos y mejorados todos los actuales conceptos retributivos.

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

Art. 12. *Horas extraordinarias*.—Las horas extraordinarias serán de libre ofrecimiento por parte del Armador o su representante, y la prestación de las mismas será voluntaria por parte de los tripulantes salvo en los siguientes supuestos:

- 1.º Los trabajos de fondeo, atraque, desatraque, enmendadas previstas, apertura y cierre de escotillas y arranche.
- 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 a 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, y no pueda realizarse en jornada normal.
- 5.º Atención de Autoridades en puerto y trabajos similares de ineludible realización.

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

- a) Cuando las ordene el que ejerza el mando del buque para socorrer a otros barcos o personas en peligro, sin perjuicio de los derechos que la legislación reconoce a las tripulaciones en los casos de hallazgo o salvamento.
- b) Cuando el que ejerza el mando del buque las considere necesarias o urgentes durante la navegación para la seguridad del mismo, de las personas a bordo o del cargamento.
- c) En los casos de ejercicios periódicos prescritos para la seguridad de la vida humana en el mar.
- d) Cuando lo exijan las formalidades aduaneras, la cuarentena u otras disposiciones sanitarias.

El aumento habido en la tabla de horas extraordinarias, son parte del cómputo de las mejoras recogidas en este Convenio.

Art. 13. *Reunión del Comité de Empresa*.—De acuerdo con lo establecido en el título segundo del Estatuto del Trabajador de los derechos de representación colectiva y de reunión de los trabajadores de la Empresa.

Art. 14. *Puestos en tierra*.—La Empresa dará cargo preferentemente a los tripulantes hijos de su flota sobre el personal ajeno a ella al objeto de ocupar plazas en tierra. Ello, siempre que los marinos reúnan las condiciones exigidas por la Empre-

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

Estas plazas deberán ser anunciadas al Capitán de cada buque para su publicación y al Comité de Empresa.

Art. 15. *Ropa de trabajo y servicio de lavandería*.—La ropa de trabajo será abonada por la Empresa en nómina, ateniéndose a las normas de seguridad e higiene en el trabajo, abonando la cantidad de 2.000 pesetas mensuales en los periodos de embarque.

El lavado de ropa de cama, toallas y servicio de fonda correrá a cuenta de la Empresa. Asimismo la Empresa proveerá a cada buque de dos lavadoras para el lavado de los efectos personales de los tripulantes.

Art. 16. *Correspondencia*.—Los Capitanes deberán exponer en los tablones de anuncios las direcciones postales de los consignatarios o agentes en los puertos donde el buque vaya a hacer escala próximamente o indicar si el buque sale a órdenes.

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

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

Art. 17. *Bajas por enfermedad profesional o accidente laboral*.—Durante el tiempo de baja por enfermedad profesional o accidente laboral, ambos con o sin hospitalización, se percibirá el 100 por 100 de la base de cotización del tripulante afectado, referido siempre al mes inmediatamente anterior al de su baja y devengará vacaciones de Convenio.

Art. 18. *Comisión paritaria*.—Para interpretar y vigilar la aplicación del vigente Convenio, se crea una Comisión paritaria compuesta por igual número de miembros de la Comisión negociadora, tanto por parte empresarial como social, estando esta última representada por el Sindicato Libre de la Marina Mercante.

Art. 19. *Diets y viajes*.—Dieta es la cantidad que se devenga diariamente para satisfacer los gastos de manutención y estancias que se originan en el desplazamiento y permanencia fuera del domicilio o del buque de enrolamiento.

Se percibirán dietas en los siguientes casos:

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

La dieta en territorio nacional vendrá integrada por el conjunto de los siguientes conceptos y valores: Se consideran dietas enteras o medias dietas, 3.500 pesetas y 1.750 pesetas respectivamente y en este último caso cuando no se pernocte.

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

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

En caso de uso de estos medios, su utilización deberá estar justificada por falta de billete de otro tipo, urgencia de embarque, o por que 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, estos estarán obligados a enviar a la misma los correspondientes justificantes.

Art. 20. *Trasbordo*.—La Naviera atenderá las peticiones de los tripulantes relacionados con su destino, en relación a sus domicilios legales u otras causas justificadas.

No obstante, se acuerdan dos situaciones de trasbordo:

- 1.º Por necesidad del servicio.
- 2.º Por iniciativa del tripulante.

Se procurará guardar el orden inverso de antigüedad de cada categoría en la Naviera.

Art. 21. *Manutención*.—La manutención será abonada por la Empresa y controlada, tanto en calidad como en cantidad, por una comisión de tres miembros elegidos por la dotación, procurando que sea uno de cada categoría y el Capitán del buque.

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

La subvención será por administración vigilada por la comisión del párrafo anterior.

Art. 22. *Licencias*:

- a) Con independencia del periodo reglamentario de vacaciones, se reconoce el derecho a disfrutar de licencias por los motivos que a continuación se enumeran: De índole familiar,

para asistir a cursos o exámenes para la obtención de títulos o nombramientos superiores o cursillos de carácter obligatorio, complementarios o de perfeccionamiento y capacitación en la Marina Mercante y para asuntos propios.

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

En los supuestos de licencias por motivo de índole familiar, los permisos que se soliciten deberán ser concedidos por el Capitán en el momento de ser solicitados, desembarcando el tripulante en el primer puerto 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 a quienes posteriormente no justifiquen en forma debida la causa alegada al formular la petición.

c) Los gastos de desplazamiento para el disfrute de las licencias correrán por cuenta del permisionario, a excepción de los ocasionados en el supuesto de muerte del cónyuge e hijos y la del apartado 2.b) y d) que correrán a cuenta del Armador, quedando restringido el uso del derecho a desembarque y reembarque a todos los puertos de Europa, mar Mediterráneo, mar Negro y los puertos de Africa, hasta el paralelo de Noadibou (Port-Etienne). No obstante quedan excluidos de estas limitaciones geográficas las causas de enfermedad grave y muerte del cónyuge e hijos.

A) Licencias por motivo de índole familiar.

Estas licencias serán retribuidas en los siguientes casos:

Causa	Días
1. Matrimonio	20
2. Nacimiento hijos	15
3. Enfermedad grave cónyuge, hijos, padres y hermanos, hasta	10
4. Muerte cónyuge e hijos	15
5. 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, siempre y cuando sea compatible con el servicio, a excepción de las causas 4.ª y 5.ª.

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

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

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

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

a) Curso Oficiales para la obtención de títulos o nombramientos superiores en la Marina Mercante:

Antigüedad mínima, año y medio.

Duración, la del curso.

Salario, profesional.

Número de veces, retribuida una sola vez.

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

Peticiones máximas, 6 por 100 de los puestos de trabajo de cada categoría.

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

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

Antigüedad mínima, sin limitación.

Duración, la del cursillo.

Salario, profesional.

Número de veces, retribuida, una sola vez.

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

Antigüedad mínima, un año.

Duración, la del curso.

Salario, profesional.

Número de veces, una sola vez.

Vinculación a la Empresa, un año.

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

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

Si los tripulantes se integran a cualquiera de los cursos durante las vacaciones, éstas quedarán interrumpidas.

Una vez finalizado el curso seguirá el disfrute de las mismas.

d) Cursillos por necesidad de la Empresa:

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

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

Art. 23. *Vacaciones*.—Serán de cincuenta y cinco días por ciento cincuenta de servicio ininterrumpido, para todos los buques y navegaciones.

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

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

El periodo posterior al embarque de los tripulantes, una vez disfrutadas, será regulado de acuerdo con lo establecido en el artículo de expectativa de embarque.

Art. 24. *Escalafón*:

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

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

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

Art. 25. *Pagas extraordinarias*.—Todo el personal de mar percibirá anualmente con carácter obligatorio dos pagas extraordinarias de igual cuantía al salario profesional más antigüedad.

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

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

Art. 26. *Natalidad y matrimonio*.—El tripulante con una antigüedad no menor de dos años de servicio a la Empresa, percibirá 10.000 pesetas por el nacimiento de cada hijo. Será requisito formal para el abono indicado, la presentación del libro de familia.

El tripulante con una antigüedad no menor de dos años de servicio a la Empresa, percibirá con carácter de gratificación 15.000 pesetas por contraer matrimonio. Siendo imprescindible para su cobro los mismos requisitos que el apartado anterior.

Art. 27. *Pérdida de equipaje a bordo*.—En caso de pérdida de equipaje a bordo por cualquier miembro de la tripulación, debida a naufragio, incendio, o cualquier otro accidente no imputable al o los perjudicados, la Empresa abonará como compensación las cantidades siguientes:

— 75.000 pesetas por pérdida total.

— De 25.000 a 75.000 pesetas por pérdida parcial.

— A juicio del Capitán, una vez oído al interesado.

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

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

Art. 28. *Trabajos en categoría superior*:

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

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

Lo no indicado en los párrafos anteriores estará de acuerdo en su totalidad con el artículo 23 del Estatuto del Trabajador y Ordenanza de Trabajo de la Marina Mercante, artículo 76.

Art. 29. *Servicios recreativos y culturales*.—La Empresa dotará a todos sus buques de dos aparatos de TV y dos de radio, salvo que el buque estuviera provisto de sistema de música

ambiental, siendo por cuenta de la Empresa el mantenimiento, instalación y reparación.

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

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

Art. 30. Jornada laboral.—Se establecen cuarenta y cuatro horas semanales como jornada laboral ordinaria.

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

Art. 31. Permanencia en lugares insalubres y epidémicos.—Se considerarán puertos insalubres epidémicos aquellos que así hayan sido declarados por la Organización Mundial de la Salud (O. M. S.) 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, horas extras y módulo.

La Empresa enviará mensualmente esta información de la Organización Mundial de la Salud o del Departamento correspondiente de Sanidad Exterior, siempre que sea facilitada. En su defecto cualquier componente del Comité podrá solicitarlo por sí mismo.

Art. 32. Hora de salida.—La Empresa se compromete a comunicar a los tripulantes por medio del tablón de anuncios la hora de salida del buque por lo menos con dos horas de antelación al evento.

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

Art. 33. Aire acondicionado y calefacción.—La Empresa se compromete a mantener en perfecto estado de funcionamiento los servicios de aire acondicionado y calefacción existentes.

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

Art. 34. Buques en dique.—Cuando un buque, durante la estancia en dique, no disponga de las mismas condiciones higiénicas sanitarias que navegando, se obligará a la Empresa que facilite alojamiento en tierra a los tripulantes que no dispongan de las condiciones que tienen navegando.

Art. 35. Zona de guerra.—En caso de navegación por zona de guerra el tripulante cobrará el 200 por 100 del aumento en todos los conceptos.

La Empresa suscribirá en este caso los siguientes seguros:

- a) 5.000.000 pesetas en caso de muerte.
- b) 7.000.000 pesetas en caso de invalidez total.

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

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

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

Art. 36. Excedencia voluntaria.—Puede solicitarla cada tripulante que cuente al menos con dos años de antigüedad en la Empresa. Las peticiones se resolverán dentro de los treinta días siguientes a la fecha de su presentación.

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

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

Si el excedente, un mes antes de finalizar el plazo para el que se le concedió la excedencia, no solicitase su reingreso en la Empresa, causará baja definitiva en la misma. Si solicitase el reingreso, éste se efectuará tan pronto exista vacante de su categoría.

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

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

Art. 37. Servicio de lanchas.—Cuando el buque se encuentre fondeado, habrá de poner a disposición de la tripulación un servicio de lanchas para ir a tierra.

El Capitán dispondrá de un servicio mínimo de lanchas para cada uno de los turnos de guardia. En todo caso estos servicios se dispondrán siempre y cuando la fondeada sea de veinticuatro horas.

Art. 38. Entrepot.—El entrepot normal será adquirido por la Empresa, descontado en la columna correspondiente a la nómina o pagado directamente por el tripulante.

El reparto del entrepot se efectuará por la Comisión sobre cantidad y calidad de la comida a bordo, correspondiendo el control al Capitán del buque.

Art. 39. Navegación en trópicos, zonas insalubres y epidémicas.—Las tripulaciones de los buques tendrán derecho OTMM, artículos 114 y 114.

Art. 40. Actividad sindical.—De acuerdo con el Estatuto del Trabajador.

Art. 41. Comisión de servicio.—Se entiende por comisión de servicio la misión profesional a realizar por cualquier tripulante por orden de la Empresa en cualquier lugar.

Se considerarán las situaciones siguientes:

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

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

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

Art. 42. Seguro de accidente.—Aparte del seguro obligatorio de accidentes y como complemento del mismo, la Empresa establece a su cargo y a favor de los tripulantes un seguro de accidentes, cubriendo los riesgos de muerte e invalidez absoluta en su actuación profesional, con los capitales asegurados siguientes:

- Por muerte, 1.000.000 pesetas.
- Por invalidez absoluta, 1.500.000 pesetas.

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

Art. 43. Mercancías explosivas, tóxicas o peligrosas.—Las tripulaciones de los buques que transporten mercancías, conceptuadas como peligrosas, conforme a lo indicado en el presente artículo, tendrán derecho a percibir una remuneración en función del incremento del riesgo a que están expuestos y, conforme se establece en este mismo artículo. Todo ello sin perjuicio de las medidas de seguridad a tomar durante la carga, transporte y descarga de dichas mercancías conforme a las disposiciones legales al respecto y a las consideraciones de la IMCO, según tabla adjunta.

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

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

En el caso de diferentes mercancías asignadas todas al mismo grupo, se sumarán sus pesos a los efectos de cálculo del porcentaje de remuneración. En el caso de mercancías asignadas a diferentes grupos, se sumarán los productos de los pesos de cada mercancía por el número asignado al grupo que corresponda, y se dividirá el total entre el total de peso de dichas mercancías, siendo el cociente el que marque el grupo a que debe asignarse al conjunto de estas mercancías. Si considerando las mercancías por separado, la remuneración fuera superior, se estará a esto último.

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

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

Grupo «A». Mercancías reseñadas como pertenecientes a:

- Explosivos: Clase 1, división 1-1, grupo compatibilidad A al F.
- 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 compatibilidad G.
- Clase 1, división 1-2. Clase 1, división 1-3, grupos compatibilidad A, B, C y número 0010.

Grupo «C»:

Explosivos: Clase 1, división 1-3, resto mercancías no incluidas grupo B

Gases inflamables o tóxicos: Clase 2, número ONU 1018, 1023, 1026, 1017, 1589, 1045, 1051, 1052, 1053, 1975, 1067, 1076 y el «gas de agua».

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

Grupo «D»: Líquidos inflamables con punto bajo de inflamación:

Clase 3-1:

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

Grupo «E»:

Explosivos: Clase 1, división 1-4.

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

Grupo «F»:

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

Gases inflamables: Clase 2, cuando 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 S. ONU 1361, 1362, 1857 y 1397.

Peróxidos orgánicos: Clase 5-2.

Grupo «I»:

Radiactivos: Clase 7, mercancías que la aprobación del modelo de embalaje corresponda al país de origen y no se requiera notificación ni aprobación de la expedición por las Autoridades competentes

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

Cálculo de remuneración en tanto por ciento del salario profesional

(*)	5	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
A 50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
B 30	—	40	—	50	—	—	—	—	—	—	—
C 10	20	30	—	40	—	50	—	—	—	—	—
D —	15	20	30	—	40	—	50	—	—	—	—
E /	10	15	25	30	—	—	—	—	—	—	—
F /	5	12	20	—	30	—	—	—	—	—	—
G /	/	10	20	—	30	—	40	—	—	—	—
H /	/	/	20	—	—	—	—	—	30	—	—
I /	/	/	10	—	—	15	—	—	20	—	—
J /	/	/	15	—	—	—	—	—	—	—	—
K /	/	/	10	—	—	—	—	—	—	—	—

Los números interiores del cuadro indican el porcentaje de salario profesional.

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

Art. 44. Mejoras futuras.—Si una vez vigente el presente Convenio, entraran en vigor Convenios de ámbito superior y para el sector de la Marina Mercante, aplicables a las relaciones económicas, sociales y de trabajo de esta Empresa, que establezcan condiciones más favorables para los trabajadores, y siempre que estas condiciones tengan carácter estrictamente oficial y estén publicadas en el «Boletín Oficial del Estado», se aplicarán de acuerdo con el mismo y su entrada en vigor será la que en el citado «Boletín Oficial del Estado» se indique.

Art. 45. Expectativa en 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 cuarenta y cinco días, pasando a partir de este momento a situación de comisión de servicio.

Durante la expectativa de embarque se percibirá el salario profesional y vacaciones de convenio.

Art. 46. Préstamos.—Se concederá de acuerdo con lo establecido en la Ordenanza de Trabajo de la Marina Mercante, en su artículo 225.

Art. 47. Seguridad e higiene en el trabajo.—Se procederá de acuerdo con lo establecido en la Ordenanza de Trabajo de la Marina Mercante y Estatuto del Trabajador.

La Empresa facilitará a los respectivos Delegados del Comité cuantas disposiciones adicionales se promulguen sobre el tema.

Art. 48. Incremento salarial.—El salario profesional será incrementado en el 10,5 por 100, desde el día 1 de enero de 1981.

Tabla salarial 1981. Aumento 10,5 por 100

Categoría	Salario 1980	Aumento	Total bruto
Capitán... ..	105.735	11.102	116.837
Primer Oficial	84.588	8.882	93.470
Segundo Oficial	78.546	8.247	86.793
Tercer Oficial	72.504	7.613	80.117
Oficial de Radio	78.546	8.247	86.793
Jefe de Máquinas	102.714	10.785	113.499
Primero de Máquinas ...	84.588	8.882	93.470
Segundo de Máquinas ...	78.546	8.247	86.793
Tercero de Máquinas ...	72.504	7.613	80.117
Patrón Mayor	66.462	6.979	73.441

Categoría	Salario 1980	Aumento	Total bruto
Patrón Cabotaje	60.420	6.344	66.764
Mecánico Mayor	66.462	6.979	73.441
Mecánico de Primera	60.420	6.344	66.764
Mecánico de Segunda	56.795	5.963	62.758
Contramaestre	47.128	4.948	52.076
Marinero Preferente	44.711	4.695	49.406
Marinero Ordinario	43.502	4.568	48.070
Mozo	42.294	4.441	46.735
Calderetero	47.128	4.948	52.076
Engrasador	45.919	4.821	50.740
Palero	42.294	4.441	46.735
Cocinero	47.128	4.948	52.076
Marmitón	42.294	4.441	46.735
Primer Camarero	44.711	4.695	49.406
Segundo Camarero	43.502	4.568	48.070

Remuneración anual bruta. Conceptos fijos.

Categoría	Bruto mensual	Bruto anual
Capitán	116.837	1.635.718
Primer Oficial	93.470	1.308.580
Segundo Oficial	86.793	1.215.102
Tercer oficial	80.117	1.121.638
Oficial de Radio	86.793	1.215.102
Jefe Máquinas	113.499	1.588.988
Primero de Máquinas	93.470	1.308.580
Segundo de Máquinas	86.793	1.215.102
Tercero de Máquinas	80.117	1.121.638
Patrón Mayor	73.441	1.028.174
Patrón Cabotaje	66.764	934.696
Mecánico Mayor	73.441	1.028.174
Mecánico de Primera	66.764	934.696
Mecánico de Segunda	62.758	878.612
Contramaestre	52.076	729.064
Marinero Preferente	49.406	691.684
Marinero Ordinario	48.070	672.980
Mozo	46.735	654.290
Calderetero	52.076	729.074
Engrasador	50.740	710.360
Palero	46.735	654.290
Cocinero	52.076	729.064
Marmitón	46.735	654.290
Primer Camarero	49.406	691.684
Segundo Camarero	48.070	672.980

Antigüedad 1981. 5 por 100 incremento sobre salario

Categoría	Valor trienio 1980	Valor trienio 1981	Incremento (%)
Capitán	4.674	5.842	25
Primer Oficial	2.394	4.674	95
Segundo Oficial	2.166	4.340	100
Tercer Oficial	1.938	4.006	107
Radiotelegrafista	2.166	4.340	100
Jefe de Máquinas	3.420	5.675	66
Primer Maquinista	2.394	4.674	95
Segundo Maquinista	2.166	4.340	100
Tercer Maquinista	1.938	4.006	107
Patrón Mayor	1.938	3.672	89
Patrón de Cabotaje	1.824	3.338	83
Mecánico Mayor	1.938	4.006	107
Primer Mecánico	1.824	3.338	83
Segundo Mecánico	1.596	3.138	97
Contramaestre	1.596	2.604	63
Marinero Preferente	1.482	2.470	67
Marinero Ordinario	1.482	2.403	62
Mozo	1.482	2.337	58
Calderetero	1.596	2.604	63
Engrasador	1.482	2.537	71
Palero	1.482	2.337	58
Cocinero	1.596	2.604	63
Marmitón	1.482	2.337	58
Primer Camarero	1.482	2.470	67
Segundo Camarero	1.482	2.403	62

Horas extraordinarias 1981, 50 por 100. Incremento sobre hora normal. Vacaciones 150-55. Número horas 1.568

Categoría	Valor hora extra 1980	Valor hora extra 1981
Capitán	425	1.565
Primer Oficial	335	1.252

Categoría	Valor hora extra 1980	Valor hora extra 1981
Segundo Oficial	290	1.162
Tercer Oficial	262	1.073
Oficial de Radio	290	1.162
Jefe de Máquinas	402	1.520
Primer Maquinista	335	1.252
Segundo Maquinista	290	1.162
Tercer Maquinista	262	1.073
Patrón Mayor	245	984
Patrón Cabotaje	238	894
Mecánico Mayor	245	984
Primer Mecánico	238	894
Segundo Mecánico	231	841
Contramaestre	226	697
Marinero Preferente	205	662
Marinero Ordinario	201	644
Mozo	198	626
Calderetero	226	697
Engrasador	207	680
Palero	201	626
Cocinero	226	697
Marmitón	198	626
Primer Camarero	205	662
Segundo Camarero	201	644

Módulo suplementario

Categoría	Importe
Capitán	34.000
Primer Oficial	32.000
Segundo Oficial	30.000
Tercer Oficial	28.000
Oficial de Radio	30.000
Jefe Máquinas	33.000
Primer Maquinista	32.000
Segundo Maquinista	30.000
Tercer Maquinista	28.000
Patrón Mayor	26.000
Patrón Cabotaje	24.000
Mecánico Mayor	26.000
Primer Mecánico	24.000
Segundo Mecánico	23.000
Contramaestre	22.000
Marinero Preferente	20.000
Marinero Ordinario	18.000
Mozo	16.000
Calderetero	22.000
Engrasador	20.000
Palero	16.000
Cocinero	22.000
Marmitón	18.000
Primer Camarero	18.000
Segundo Camarero	16.000

Mº DE INDUSTRIA Y ENERGIA

24463 ORDEN de 5 de octubre de 1981 por la que se dispone el cumplimiento de la sentencia dictada por el Tribunal Supremo en grado de apelación, en el recurso contencioso-administrativo número 35.927, promovido por «Samaranch, S. A.».

Ilmo. Sr.: En el recurso contencioso-administrativo número 35.927, interpuesto contra sentencia de la Audiencia Nacional de Madrid, de fecha 10 de diciembre de 1979, por «Samaranch, Sociedad Anónima», que resolvió el recurso interpuesto contra resolución de este Ministerio de 22 de abril de 1977, se ha dictado con fecha 19 de mayo de 1981, sentencia por el Tribunal Supremo en grado de apelación, cuya parte dispositiva es como sigue:

«Fallamos: Que se desestima el recurso de apelación interpuesto por la representación de la Empresa «Samaranch, Sociedad Anónima», contra la sentencia dictada con fecha diez de diciembre de mil novecientos setenta y nueve, por la Sección Segunda de la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional, en el recurso número veinte mil setecientos cuarenta y dos/mil novecientos setenta y ocho, del registro de dicha Sección, cuya sentencia confirmamos íntegramente; sin hacer especial condena de las costas de esta apelación.

Así por esta nuestra sentencia, que se publicará en la «Colección Legislativa», lo pronunciamos, mandamos y firmamos.»

En su virtud, este Ministerio, en cumplimiento de lo prevenido en la Ley de 27 de diciembre de 1956, ha tenido a bien disponer que se cumpla en sus propios términos la referida sen-