

22741

**RESOLUCION de la Dirección General de Trabajo por la que se homologa el II Convenio Colectivo interprovincial de la Marina Mercante.**

Visto el II Convenio Colectivo Interprovincial de la Marina Mercante suscrito entre el Sindicato Libre de la Marina Mercante y la Asociación de Navieros Españoles;

Resultando que en su día tuvo entrada en este Ministerio el expediente referente al Convenio Colectivo mencionado con el texto y documentación complementaria, el cual fue suscrito por las partes el 25 de abril del corriente año, fijándose sus efectos económicos desde 1 de enero de 1979 hasta 31 de diciembre del mismo año;

Resultando que por afectar este Convenio Colectivo a algunas Empresas públicas y también a otras con plantilla que excede del número de 500 trabajadores, fue sometido antes de su homologación a la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, según determina el artículo 1.º del Real Decreto 3287/1977, de 19 de diciembre, con suspensión del plazo señalado en el Real Decreto-ley 18/1973, de 19 de diciembre, sobre Convenios Colectivos, habiendo dado su conformidad la expresada Comisión Delegada en su reunión del día 25 de julio último;

Resultando que en la tramitación de ese expediente fueron observadas las prescripciones legales y reglamentarias reguladoras de la materia. Y en cuanto a su clausulado se recogen con especial indicación las observaciones que se puntualizan en algunos considerandos de esta resolución;

Considerando que esta Dirección General es competente para resolver lo acordado por las partes en el Convenio Colectivo en orden a su homologación, así como, en su caso, disponer su inscripción en el Registro de la misma y publicación a tenor del artículo 14 de la Ley 18/1973 y 12 de la Orden de 21 de enero de 1974;

Considerando que las partes ostentaron lo mismo durante la fase de negociación como de la suscripción del Convenio Colectivo, capacidad representativa legal suficiente y así se la han reconocido respectivamente;

Considerando que si bien el artículo 18 del texto establece un incremento del 14 por 100 incluida antigüedad y ascensos, que en determinadas circunstancias es inferior, todo ello dentro de lo dispuesto en el Real Decreto-ley 49/1979, de 26 de diciembre, sin embargo la separación de algunos conceptos con tratamiento específico de la masa salarial que recoge el 17 no puede interpretarse en el sentido que contravenga lo dispuesto en el artículo 1.º del citado Real Decreto-ley;

Considerando en cuanto a los términos en que se halla redactado el párrafo segundo de la disposición adicional primera, procede interpretar que debe estimarse coste adicional no sólo el directamente económico sino todo género de modificaciones que altere las condiciones de homogeneidad y tengan también indirectamente repercusión económica. Tal cláusula tampoco podrá ser interpretada en contra del artículo 6.º de la Ley de Convenios Colectivos de 19 de diciembre de 1973, modificada por Real Decreto-ley 4 de marzo de 1977, en el sentido de que este Convenio obliga durante el tiempo de su vigencia con exclusión de cualquier otro a las Empresas de su ámbito de aplicación;

Considerando salvadas las anteriores indicaciones que únicamente pretenden facilitar la interpretación de los extremos a que se refieren, y no observándose violación a norma alguna de derecho necesario en las cláusulas de este Convenio Colectivo, procede su homologación, de acuerdo con lo decidido por la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos;

Vistas las disposiciones citadas y demás de general aplicación.

Esta Dirección General acuerda:

1. Homologar el II Convenio Colectivo Interprovincial de la Marina Mercante suscrito entre el Sindicato Libre de la Marina Mercante y la Asociación de Navieros Españoles, haciéndose la advertencia de que ello se entiende sin perjuicio de los efectos prevenidos en el artículo 5.º, 2 y en el artículo 7.º del Real Decreto-ley 43/1977, de 28 de diciembre.

2. A efectos de una debida interpretación de las cláusulas correspondientes, se tendrán en cuenta los criterios que recogen los considerandos 3.º y 4.º de esta resolución.

3. Notificar esta resolución a las representaciones social y empresarial de la Comisión Deliberante, haciéndoles saber de acuerdo con el artículo 14 de la Ley de 11 de diciembre de 1973, por tratarse de resolución homologatoria, no cabe recurso alguno contra la misma en vía administrativa.

4. Disponer su publicación en el «Boletín Oficial del Estado» y su inscripción en el registro correspondiente.

Madrid, 3 de agosto de 1979.—El Director general, José Miguel Prados Terriente.

Comisión Negociadora del II Convenio Colectivo Interprovincial de la Marina Mercante.

## II CONVENIO COLECTIVO INTERPROVINCIAL DE LA MARINA MERCANTE

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

comprendido en la Ordenanza de Trabajo en la Marina Mercante.

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

Art. 2.º *Vigencia, prórroga y denuncia.*—El presente Convenio entrará en vigor el 1 de enero de 1979, con independencia de la fecha de homologación por la Autoridad laboral y publicación en el «Boletín Oficial del Estado», salvo aquellas normas de imposible aplicación retroactiva en el momento de la firma del Convenio, correspondiendo su calificación a la Comisión Paritaria del mismo.

Su vigencia será de un año, con efectos hasta el 31 de diciembre de 1979, y quedará prorrogado por períodos anuales sucesivos, si con tres meses de antelación, al menos, de su vencimiento, inicial o prorrogado, no se hubiese denunciado por alguna de las partes contratantes.

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

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

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

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

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

Art. 5.º *Condiciones más beneficiosas.*—En todo lo establecido en este Convenio, se respetarán las condiciones más beneficiosas colectivas y «ad personam» existentes, siempre que, en su conjunto y en cómputo anual, sean superiores a las establecidas en este Convenio.

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

- a) Titulados: Cuatro meses.
- b) Maestranza y subalternos: Dos meses.

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

Caso de que el periodo de prueba expire en el curso de una travesía, 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 notificado al tripulante por el Capitán dentro del plazo estipulado en el párrafo anterior de este artículo. En caso contrario, se considerará al tripulante como fijo de plantilla. En el caso de que expire por voluntad del tripulante y ello ocurra en el viaje o 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 desde el puerto de desembarque hasta el domicilio del trabajador serán de cuenta de la Empresa.

Asimismo, percibirán una gratificación de viaje, equivalente a dos días de salario para gastos de desplazamiento al domicilio. Las bajas por enfermedad y accidente interrumpen el periodo de prueba, de conformidad con la legislación vigente.

Art. 7.º *Comisión de servicio.*—Se entenderá por comisión de servicio la misión profesional o cometidos especiales que cir-

cunstanacialmente ordene la Empresa realizar a los tripulantes en cualquier lugar, así como la expectativa de embarque cuando el tripulante se encuentre fuera de su domicilio por orden de la Empresa.

En comisión de servicio los tripulantes devengarán el salario real que venían disfrutando en su puesto normal de trabajo, así como vacaciones de Convenio.

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

Cuando la comisión de servicio tenga una duración superior a quince días y se realice en el domicilio del tripulante, éste devengarán las vacaciones de la Ordenanza de Trabajo de la Marina Mercante (OTMM).

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

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

Existen dos clases de transbordo:

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

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

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

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

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

En ningún caso se podrá mantener al tripulante por un tiempo superior a cuarenta y cinco días, pasando a partir de este momento a situación de Comisión de Servicio.

Durante la expectativa de embarque, el tripulante percibirá el salario profesional y disfrutará las vacaciones que señala la Ordenanza del Trabajo en Marina Mercante.

Art. 10. *Licencias*:

a) Con independencia del período reglamentario de vacaciones, se reconoce el derecho a disfrutar de licencias por motivos que a continuación se enumeran: De índole familiar, para asistir a cursos o exámenes para la obtención de títulos o nombramientos superiores o cursillo de carácter obligatorio, complementarios o de perfeccionamiento y capacitación en la Marina Mercante y para asuntos propios.

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

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

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

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

Causa	Días
Matrimonio ... ..	20
Nacimiento hijos ... ..	15
Enfermedad grave cónyuge, hijos, padres y hermanos, hasta ... ..	10
Muerte cónyuge e hijos ... ..	15
Muerte padres y hermanos ... ..	12

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

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

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

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

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

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

Antigüedad mínima: Dos años.

Duración: la del curso.

Salario: Profesional.

Número de veces: Retribuida, una 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.

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 los tripulantes y adecuados a los tráficoes específicos de cada Empresa:

Antigüedad mínima: Un año.

Duración: La del curso.

Salario: Profesional.

Número de veces: Una sola vez.

Vinculación a la Empresa: Un año.

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

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

Si los tripulantes se integran a cualquiera de los cursos durante las vacaciones, estas 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 período de hasta seis meses, que podrán concederse por el Naviero en atención a los fundamentos que se expongan por el solicitante y las necesidades del servicio.

Estas licencias no tendrán derecho a retribución de ninguna clase.

Art. 11. *Excedencia voluntaria*.—Puede solicitarla todo tripulante que cuente al menos con dos años de antigüedad en la Empresa. Las peticiones se resolverán dentro de los treinta días siguientes a la fecha de 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, este se efectuará tan pronto existiera vacante en su categoría.

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

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

Art. 12. *Escalafones*.—La Empresa llevará obligatoriamente, de acuerdo con los artículos 69, 70, 71, 72 y 73 de la Ordenanza del Trabajo en la Marina Mercante (OTMM), un escalafón público donde figure todo el personal de la misma, con su cargo y antigüedad, respetándose lo determinado en dicha Ordenanza en todos los aspectos.

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

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

Art. 14. *Dietas 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 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:

- Comida: 600 pesetas.
- Cena: 500 pesetas.
- Alojamiento: 1.300 pesetas.

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

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

La Empresa abonará los gastos de viaje eligiendo el tripulante el medio de transporte más idóneo, adecuado y directo, quedando excluidos los taxis de alquiler de largo recorrido, los coches de alquiler y las clases de lujo. Para los taxis de largo recorrido, se considerará como tal las distancias superiores a 25 kilómetros. En caso de uso de estos medios, su utilización deberá estar justificada por falta de billete de otro tipo, urgencia de embarque o porque de su utilización se deriven mayores economías que los propios gastos. El tripulante presentará los comprobantes.

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

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

#### Art. 15. *Manutención*:

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

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

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

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

La Comisión vigilará diariamente la relación entre comidas preparadas y tripulantes que efectuarán las comidas, de forma que la cocina conozca con la debida antelación el número de tripulantes que van a efectuarlas.

Art. 16. *Entrepôt*.—El entrepôt normal será adquirido por la Empresa y descontado en la columna correspondiente de la nómina o pagado directamente por el tripulante.

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

Se incluirán dentro del entrepôt: licores, cervezas, vinos de marca, tabacos y otros artículos que puedan suponer una ventaja económica.

Art. 17. *Masa salarial*.—Se entiende por masa salarial el total de remuneraciones brutas devengadas por el personal de flota durante 1978, considerándose como tales las que sean contraprestación directa de un trabajo efectivamente realizado y en

todo caso los siguientes conceptos: Salario convenido, pluses de vencimiento periódico mensual, gratificaciones de vencimiento periódico superior al mes y horas extraordinarias.

Los trabajos sucios, penosos y peligrosos se deducirán de la masa salarial de 1978 con criterios de homogeneidad. Su redistribución en el año 1979 será la que dispone el artículo 19 de este Convenio.

Quedan excluidos del cómputo de masa salarial los trabajos especiales, regulados en el artículo 20.

Art. 18. *Incremento salarial*.—Las Empresas navieras sujetas al presente Convenio incrementarán en un 14 por 100 para el año 1979 su masa salarial bruta del año 1978, calculada según lo establecido en el Real Decreto-ley 49/1978, de 26 de diciembre, sobre política de rentas y empleo, en concordancia con el Real Decreto-ley 43/1977, de 25 de noviembre, sobre política salarial y de empleo.

El incremento de masa salarial resultante para 1979 se distribuirá procurando que el abanico salarial bruto anual existente entre primeros oficiales y la última categoría se aproxime entre las relaciones 1/2 a 1/2, 3; entre estos márgenes, la distribución será directamente proporcional.

El incremento de la masa salarial comprenderá los aumentos correspondientes a antigüedad y ascensos.

El salario bruto anual de Capitanes y Jefes de Máquinas deberá diferenciarse adecuadamente del de los primeros oficiales.

Aquellas Empresas a las que les sea de aplicación lo previsto en el artículo 1.º párrafo dos, letras a), b), c) y d) del citado Real Decreto-ley, podrán condicionar el crecimiento de su masa salarial para 1979 en un porcentaje inferior al 14 por 100, comprometiéndose dichas Compañías a confeccionar los correspondientes estudios económicos y financieros explicativos de la decisión adoptada en cuanto al porcentaje de incremento de masa salarial. Estas Empresas deben comprometerse a no ejercitar el procedimiento de expediente de crisis durante la vigencia de este Convenio.

Dichos estudios deberán estar terminados no más tarde del 15 de mayo de 1979.

Si el personal de flota de las Compañías navieras a que se refiere el párrafo anterior no aceptase el incremento de masa salarial establecido por la Empresa, confeccionarán un escrito motivado de su desacuerdo que remitirán a la Dirección de su Compañía, la cual, salvo acuerdo previo con sus tripulaciones y junto con los estudios señalados y correspondiente escrito de alegaciones, lo hará llegar a la Comisión Paritaria creada para la aplicación y vigilancia del Convenio, que resolverá en el plazo máximo de quince días hábiles, contados a partir de la fecha de recepción de la documentación indicada.

La decisión de la Comisión Paritaria será inapelable y ambas partes se comprometen a aceptar la resolución que la misma emita, que será de inmediata aplicación a la Empresa naviera en cuestión y a su personal de flota. En el supuesto de que tampoco llegara a un acuerdo esta Comisión Paritaria, ella misma determinará el procedimiento de arbitraje o, en su caso, remitirá todo lo actuado a los interesados con informe detallado.

La aplicación del incremento salarial fijado en este artículo se formalizará mediante la oportuna acta de aplicación.

Art. 19. *Trabajos sucios, penosos y peligrosos*.—Estarán comprendidos en este artículo todos aquellos trabajos que, en determinadas circunstancias, deban ser realizados y que, por su especial condición, índole o naturaleza, implican una suciedad, esfuerzo o peligro superior al normal.

Trabajos que deberán ser realizados por personal ajeno al buque:

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

En caso de que los mismos o parte de ellos deban realizarse en la mar por seguridad del buque o si las condiciones higiénicas así lo exigieran, se estará, en cuanto a su consideración económica, de acuerdo con la siguiente tabla. No obstante, en puerto podrán pactarse libremente cualquiera de ellos entre el Armador o sus representantes y la tripulación en el momento de su ejecución.

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

- Trabajos en el interior de la caja de cadenas y limpieza necesaria para la realización de los mismos.
- Trabajos en el interior de «cofferdams» y limpieza necesaria para la realización de los mismos.

- Trabajos en el interior de tanques de lastre o agua dulce y limpieza necesaria para la realización de los mismos.
  - Trabajos bajo planchas de la sentina de máquinas y limpieza necesaria para la realización de los mismos.
  - Limpieza completa del interior del cárter del motor principal.
  - Limpieza o trabajos sin limpieza del interior de la galería de barrido.
  - Limpieza del interior de conductos de humo, calderas y calderetas.
  - Trabajos en el interior de tanques de aceite y/o combustible.
  - Trabajos en el interior de conductos de humos o calderas.
  - Trabajos en la mar ocasionados por averías del propulsor principal.
  - Limpieza de sentinas corridas de bodega.
  - Trabajos en cuadros eléctricos a alta tensión.
  - Pintado a pistola en recintos cerrados.
  - Encalichado o cementado en recintos cerrados.
  - Trabajos en interiores por debajo de  $-5^{\circ}$  o por encima de  $+5^{\circ}$  (las bodegas no frigoríficas se consideran como exteriores).
  - En la mar, subida a alturas superiores a 1,5 metros en palos, siempre que sea necesario para la seguridad del buque. En caso contrario estará totalmente prohibido.
  - Estiba de cadena 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 estén 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 convirtiera en trabajo especialmente sucio, penoso o peligroso, y en especial en el caso de líquidos en depósitos o sustancias en

polvo, piedra o grano en sacos, cuando hubiere habido pérdidas, minerales a granel, mercancías tóxicas.

Estos trabajos tendrán la consideración económica siguiente:

1. Los encuadrados en la tabla según la misma, en las referencias al total se calculará el tanto por ciento que corresponda, cuando sea parcial.
2. El resto se abonará como horas extras, las que se realicen dentro de la jornada de trabajo, y como horas extras dobles, las que se realicen fuera de la misma.
3. Los trabajos especiales de limpieza de bodega tendrán la siguiente consideración económica por cada uno de los puntos: a, b, c, se abonarán 200 pesetas, pero en ningún caso en total podrá exceder de 500 pesetas hora/hombre trabajada.

Seguridad e higiene de estos trabajos.—Todos estos trabajos se deberán realizar en las máximas condiciones de seguridad e higiene que deberán ser convenidas entre el Jefe del departamento y los tripulantes afectados, no pudiendo, en ningún caso, convenirse condiciones inferiores a las recogidas en las Reglamentaciones Técnicas vigentes, Ordenanzas y Convenios Internacionales.

Para cada uno de estos trabajos se dotará a los tripulantes de prendas de protección personal y equipos necesarios que se establezcan para realizarlos sin riesgo o fatiga excesiva. El cumplimiento de estas condiciones será inexorable para la realización de los trabajos.

Para determinar las condiciones de realización de los trabajos penosos o peligrosos se podrá recurrir a asesoramiento técnico de terceras personas.

La falta de estas medidas no se podrá compensar económicamente.

Si no existiese acuerdo entre el armador o sus representantes o sus delegados y los tripulantes que deban realizar los trabajos sobre la adopción de tales medidas, no se obligará a efectuarlos en tanto no se pronuncie la autoridad laboral sobre las medidas a adoptar.

	Hasta 1.000 TRB.	De 1.001 a 3.000 TRB	De 3.001 a 6.000 TRB	De 6.001 a 12.000 TRB	De 12.001 a 20.000 TRB	De 20.001 a 35.000 TRB	De más de 35.000 TRB
Picado y pintado total del interior de la caja de cadenas ... ..	16.000	17.000	18.000	20.000	22.000	25.000	29.000
Picado y pintado total del interior de «cofferdams» ...	16.000	17.000	18.000	20.000	22.000	25.000	29.000
Picado y pintado total del interior de tanques de lastre.	16.000	17.000	18.000	20.000	22.000	25.000	29.000
Picado y pintado o encalichado de tanques de agua dulce ... ..	16.000	17.000	18.000	20.000	22.000	25.000	29.000
Limpieza bajo planchas de toda la sentina de máquinas ... ..	12.000	15.000	18.000	25.000	32.000	40.000	50.000
Limpieza de tanques de aceite o combustible ... ..	6.000	7.000	8.000	10.000	12.000	15.000	19.000
Limpieza completa en el interior de tanques de servicio de aceite ... ..	9.000	10.000	11.000	13.000	15.000	17.000	22.000
Picado y pintado de toda la sentina de máquinas ... ..	22.000	28.000	34.000	40.000	46.000	52.000	60.000
Limpieza total de la caja de cadenas ... ..	8.000	9.000	10.000	12.000	14.000	17.000	21.000
Limpieza total del interior de «cofferdams» ... ..	6.000	7.000	8.000	10.000	12.000	15.000	19.000
Limpieza completa del interior de tanques de lastre y/o agua dulce ... ..	8.000	9.000	10.000	12.000	14.000	17.000	21.000
Limpieza bajo planchas de la sentina de máquinas ... ..	1.000 pp	1.100 pp	1.200 pp	1.300 pp	1.400 pp	1.500 pp	1.600 pp
Limpieza completa de cárter del motor principal ... ..	1.000 pp	2.000 pp	3.000 pp	3.000 pp	3.000 pp	3.000 pp	3.000 pp
Limpieza del interior de la galería de barridos ... ..	1.600 pp	1.800 pp	2.000 pp	2.100 pp	2.200 pp	2.400 pp	2.600 pp
Limpieza completa de conductos de humo, calderas y calderetas ... ..	24.000	26.000	28.000	30.000	32.000	35.000	40.000

pp = por persona o tripulante.

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

Art. 20. *Trabajos especiales.*—Tienen consideración de trabajos especiales aquellos cuya realización, en condiciones normales, no es obligatoria para los tripulantes, por corresponder dichos trabajos a trabajadores de tierra.

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

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

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

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

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 medios tradicionales de trincajes (cabos, cabos de Hércules, cables, cadenas, correas, tensores, calzos, cuernos, mordazas, zapatas, angulares, grilletes, etc.).

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

La determinación de los buques que reúnan estas condiciones se establecerá en las actas de aplicación de las Empresas afectadas.

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

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

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

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

Art. 21. *Horas extraordinarias.*—Las horas extraordinarias serán de libre ofrecimiento por parte del armador o sus representantes y la prestación de las mismas será siempre voluntaria por parte de los tripulantes, salvo en los siguientes supuestos:

1. Los trabajos de fondeo, atraque y desatraque, enmendadas previstas, apertura y cierre de escotillas y arranches.

2. En la mar, siempre que las necesidades de la navegación lo exijan para llevar a buen fin el viaje iniciado por el buque, y en puerto cuando la programada salida del buque lo requiera.

3. Atención a la carga, y las operaciones necesarias para que el buque pueda realizar la carga y descarga. En estos casos se utilizará el personal estrictamente necesario.

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

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

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

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

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

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

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

Art. 22. *Bajas por enfermedad profesional o accidente laboral.*—Durante el tiempo de baja por enfermedad profesional o accidente laboral, ambos con hospitalización, se percibirá el 100 por 100 de la base de cotización del tripulante afectado, referido siempre al mes inmediatamente anterior al de su baja, y devengará vacaciones de Convenio.

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

Art. 23. *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 O. T. M. M.

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 el conjunto de estas mercancías. Si considerando las mercancías por separado, la remuneración fuera superior, se estará a esto último.

Grupos de peligrosidad.—Las referencias a «clase», «tipo», «división», «grupo de compatibilidad», «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 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 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, N° ONU 1016, 1023, 1026, 1017, 1569, 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 números ONU 1361, 1362, 1857 y 1387.

Peróxidos orgánicos: Clase 5-2.

Grupo I:

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

° Porcentaje mínimo carga: Peso muerto.

°° Grupo peligrosidad.

Art. 24. *Zonas de guerra.*—Cuando el buque haya de partir hacia una zona de guerra efectiva, así definida por las compañías de seguros y el Ministerio de Asuntos Exteriores, la tripulación tendrá derecho:

a) A no partir en ese viaje, siendo el tripulante, en este caso, transbordado a otro buque. Caso de que no sea posible el transbordo inmediato, el tripulante disfrutará de las vacaciones que le correspondan o, en su defecto, de permiso particular sin que, por ello, pierda ninguno de los derechos en la Empresa, no pudiéndose mantener al tripulante en esta situación por un período superior a dos meses, transcurrido el cual, pasará el tripulante a disfrutar de condiciones similares a las de expectativa de embarque.

b) Los que accedan voluntariamente a salir de viaje y mientras dure éste, percibirán una prima especial de 1.000 pesetas diarias. Asimismo, la Empresa, mientras dure el viaje, suplementará el seguro de accidente hasta 5.000.000 de pesetas por invalidez permanente y 3.000.000 de pesetas por muerte.

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

Art. 25. *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 (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 prevenidos 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. 26. *Seguro de accidentes.*—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 de pesetas.

Por invalidez absoluta: 1.500.000 pesetas.

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

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

a) 75.000 pesetas por pérdida total.

b) De 25.000 a 75.000 pesetas por pérdida parcial a juicio del Capitán, una vez oído el interesado.

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

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

Art. 28. *Ropa y servicio de lavandería:*

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

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

Art. 29. *Servicios recreativos y culturales.*—La Empresa dotará a todos sus buques de dos aparatos de televisión y dos de radio, salvo en los buques de una sola cámara que estarán dotados de un aparato de televisión y otro de radio, siendo por cuenta de aquella todos los gastos de instalación, reparación y mantenimiento.

Los buques dispondrán de una asignación para el año 1979 de 1.000 pesetas por tripulante. Para fijar el número de tripulantes se estará a lo que determine el cuadro indicador establecido para el buque.

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

Una Comisión nombrada al efecto determinará la lista de libros, tanto de tipo laboral como profesional, que deberán figurar en los buques. El coste de estos libros será por cuenta

de la Empresa y no podrá ser imputado a la asignación que se establece en el párrafo dos de este artículo.

Art. 30. *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 esposa 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, etcétera) que por necesidades de la Empresa deban embarcar en el buque.

Para efectuar el enrole, la esposa o familiar 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 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 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 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 le 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 manutención de la esposa o familiar acompañante será por cuenta del tripulante acompañado.

Art. 31. *Correspondencia.*—Los Capitanes deberán exponer en los tableros de anuncios las direcciones postales de los consignatarios o agentes en los puertos donde el buque vaya a hacer escala próximamente o indicar si el buque sale a órdenes.

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

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

Art. 32. *Natalidad.*—El tripulante con una antigüedad no menor de dos años al servicio de la Empresa percibirá la cantidad de 10.000 pesetas por nacimiento de cada hijo. Será requisito formal para el abono indicado la presentación del Libro de Familia o certificado de inscripción en el Registro Civil.

Art. 33. *Puestos en tierra.*—La Empresa dará trato preferente a los tripulantes hijos de su flota sobre el personal ajeno a ella al objeto de ocupar plazas en tierra. Ello siempre que los marinos reúnan las condiciones exigidas por la Empresa para ocupar las plazas. Dicha preferencia en el trato incluye la espera para los casos en que el tripulante se halle embarcado.

Art. 34. *Alumnos.*—Los alumnos de cualquier especialidad percibirán y con independencia de la ayuda familiar a que tuvieran derecho, durante el tiempo que estén embarcados, una gratificación de 20.000 pesetas por doce mensualidades, en las que se encuentran incluidos y mejorados todos sus actuales conceptos retributivos.

Los alumnos tendrán el régimen de jornada establecido para los Oficiales, y ésta deberá limitarse estrictamente a la necesaria para su completa formación profesional, abonándoseles los trabajos excepcionales que sobrepasen la limitación anterior.

Art. 35. *Aplicación de la O. T. M. M.*—En todo lo no previsto en este Convenio seguirán aplicándose las condiciones de trabajo vigentes en cada momento en cada una de las Empresas, remitiéndose para lo no establecido en las mismas a la Ordenanza de Trabajo en la Marina Mercante (O. T. M. M.), así como al conjunto de disposiciones legales vigentes que configuran las relaciones laborales del país.

Art. 36. *Comisión Paritaria.*—Para interpretar y vigilar la aplicación del presente Convenio General se crea una Comisión Paritaria de hasta diez miembros, compuesta por cinco miembros elegidos por y entre los componentes de cada una de las dos Comisiones Negociadoras del Convenio.

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

## DISPOSICION ADICIONAL PRIMERA

### Cláusula de no renegociación

Ninguno de los artículos pactados en el presente Convenio estará sujeto a renegociación a nivel de Empresa, excepto aquellos que se manifiesten expresamente en el artículo correspondiente, respetándose en todo caso cualquiera de las condiciones superiores existentes con anterioridad en cada una de ellas, que no serán asimismo objeto de renegociación particular.

No se podrán renegociar a nivel de Empresa aquellas materias no pactadas, si ello supone un coste adicional para la Empresa.

## DISPOSICION ADICIONAL SEGUNDA

### Actividad Sindical

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

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

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

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

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

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

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

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

### Norma 3. Derechos y funciones de los Delegados de buque:

1. Vigilar el estricto cumplimiento de las normas laborales reglamentarias o pactadas, especialmente las relativas a jornada, vacaciones y horas extraordinarias.
2. Integrarse en las Comisiones sobre Manutención a bordo, y de Seguridad e Higiene.
3. No ser transbordado contra su voluntad en tanto dure el ejercicio de su cargo sindical.
4. Caso de que una vez finalizadas sus vacaciones existiese la imposibilidad de incorporar a un Delegado de buque a aquel en que fue elegido y se previera dicha imposibilidad por un periodo de tiempo superior a quince días, excepcionalmente la Empresa podrá disponer de él para otro buque por un tiempo limitado comprometiéndose a reincorporarlo al buque del que es Delegado a la primera oportunidad.
5. Convocar la asamblea de buque por propia iniciativa o cuando se lo solicite un tercero de la tripulación.
6. Informar por escrito preceptiva y previamente al Capitán sobre sanciones impuestas a los tripulantes por faltas muy graves.
7. Utilizar todos los servicios de impresión, comunicación y oficina de a bordo para el desarrollo de sus funciones sindicales, si fuera necesario, previa autorización del Capitán que procurará concederla si no perjudica el normal desarrollo de los servicios y necesidades del buque y dando preferencia a los servicios oficiales.

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

8. Cuando la actuación del Delegado de buque, realizada fuera del Centro de trabajo, suponga gestión en defensa de los intereses de sus representados en el buque, y se ejerza ante la Empresa o ante la autoridad laboral previa citación de ésta se considerará que se encuentra en situación asimilada a la Co-

misión de Servicio, percibiendo la totalidad de los devengos que le correspondieran percibir de haber prestado su actividad laboral.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1. Negociar y vigilar el cumplimiento del Convenio General y las actas de aplicación del mismo en la Empresa y los demás pactos que se firmen entre ésta y sus tripulantes.

2. Ser informado por la Dirección de la Empresa:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Acuerdo ANAVE-SLMM, con la aprobación de las correspondientes comisiones negociadoras del Convenio General de la Marina Mercante, sobre edad de jubilación**

Ambas partes consideran que las especiales condiciones de trabajo en la mar, y la estructura de edad de las tripulaciones, agravado todo ello en la actualidad por el avance del paro en el sector, exige una acción conjunta ante los Organismos Competentes con el fin de que se revise la actual legislación en materia de edad de jubilación modificando al menos los coeficientes reductores máximos y mínimos a 0,5 y 0,3, respectivamente, en vez de los 0,4 y 0,1 actuales y eliminando el tope de diez años que se aplican según la legislación vigente.

A tal fin se crea una Comisión formada por dos miembros de cada parte para que realice los estudios necesarios sobre la modificación de la aplicación de los referidos coeficientes a los diferentes tipos de navegación y actividad, así como para que efectúe las gestiones necesarias ante la Administración. En un plazo no superior a tres meses, a partir de la firma del Convenio, dicha Comisión deberá rendir informe a ambos colectivos sobre la situación de la negociación con la Administración haciendo las propuestas que considere necesarias para la obtención de los objetivos marcados.

**Acuerdo ANAVE-SLMM, con la aprobación de las correspondientes comisiones negociadoras del II Convenio General de la Marina Mercante, sobre bolsas de embarque**

1. Las Empresas y las tripulaciones consideran necesario el funcionamiento eficaz del sistema de contratación de tripulantes según lo previsto, en su caso, por la normativa vigente en la materia.

2. En orden a favorecer lo anterior ambas partes promoverán que las bolsas de embarque del Instituto Social de la Marina (ISM) serán fuente de contratación a la que acuden Armadores y tripulantes cuando alcancen los plenos niveles de eficacia nacional y para la demanda y oferta laboral, con criterios de preferencia de inscripción, condicionados a la responsabilidad, experiencia y necesidades del cargo a ocupar y tipo de buque a determinar.

3. Consecuentemente, ambas partes se comprometen a solicitar y participar con el Instituto Social de la Marina en la organización definitiva de dichas bolsas.

4. En un plazo no superior a tres meses, a partir de la firma del Convenio, una Comisión formada por dos miembros de cada parte deberá rendir informe al SLMM y ANAVE sobre la situación de las negociaciones con el Instituto Social de la Marina haciendo las propuestas que considere necesarias para el logro de todos los objetivos marcados.

**Acuerdo ANAVE-SLMM, con la aprobación de las correspondientes comisiones negociadoras del II Convenio General de la Marina Mercante, sobre seguridad e higiene en el trabajo**

Teniendo en cuenta la gran importancia que para tripulaciones, armadores y el interés general tiene la Seguridad e Higiene, ambas partes acuerdan:

1. Crear una comisión de estudio y Trabajo sobre «Seguridad e higiene en los buques de la Marina Mercante», compuesta por seis miembros designados paritariamente por el SLMM y ANAVE. Esta Comisión, en base a los Convenios y recomendaciones de la OIT en esta materia, a la legislación y normativa española, a la legislación práctica internacional, realizará una propuesta sobre Seguridad e Higiene en el Trabajo, específica para la Marina Mercante, que será sometida a la consideración y aprobación de ambos colectivos y de las autoridades competentes para su homologación, aprobación y publicación a la mayor celeridad y para su cumplimiento.

2. Las Empresas facilitarán a los primeros Oficiales la asistencia a cursillos que, sobre esta materia, se efectúen, pudiendo



do realizarse en el periodo de vacaciones, con interrupciones de las mismas, y percibiendo durante la duración del cursillo, salario profesional más las dietas correspondientes.

3. La Comisión de Estudios y Trabajo contactará con las Comisiones de Seguridad e Higiene a bordo, con propuesta de composición y funciones dichas Autoridades de Autoridades competentes para lograr que antes del establecimiento la capacidad de representatividad y funcionamiento de las mismas.

En un plazo no superior a tres meses, a partir de la firma del Convenio, la Comisión deberá rendir informe al SLMM y ANAVE sobre la situación de las negociaciones con la Administración, haciendo las propuestas que considere necesarias para el logro de todos los objetivos marcados.

4. Mientras no se constituyan a bordo los Comités de Seguridad e Higiene en el Trabajo, los primeros Oficiales de cada Departamento vigilarán el cumplimiento de la normativa vigente sobre Seguridad e Higiene.

Asimismo, velarán por la formación y adiestramiento de los tripulantes en dichos temas. El Delegado del buque colaborará en los temas a que se refiere este acuerdo.

**Acuerdo sobre tratamiento económico de trabajos en sábados tarde, domingos y festivos**

1. A los trabajos efectivamente realizados a bordo los sábados tarde, domingos y festivos, en aquellas Empresas que no se paguen efectivamente como tales, se les dará el tratamiento económico que se señala en los puntos siguientes:

2. Se establece un «Plus de guardia y trabajos en sábados tarde, domingos y festivos» que devengarán los tripulantes que realicen trabajos en dichos días.

A efectos del abono de dichos trabajos, se considerará como módulo de referencia el valor de un turno de guardia de mar del sábado tarde.

En cada Empresa, y de mutuo acuerdo con sus tripulantes,

se determinará el número o fracción de módulos para cada trabajo de las siguientes operaciones.

- Maniobras de fondeo.
- Maniobras de atraque o desatraque.
- Trabajos de arranche y disposición del buque para la carga.
- Maniobras de enmendadas.
- Cambio de muelle.
- Maniobras de entrada y salida de esclusas.
- Maniobras de amarre de punta.
- Maniobras de sea-line o amarre a boyas.

Caso de que alguno de los trabajos anteriores no pueda ser predeterminado para los tráficos de esa Empresa, se retribuirá en función de su duración en base al módulo de referencia citado.

Aquellos otros trabajos que se realicen, y cuya duración habitual no es predeterminable, se retribuirán en función de la misma de acuerdo con el módulo básico establecido anteriormente.

3. A efectos de cuantificación se detraerá hasta dos puntos porcentuales de los del incremento de la masa salarial correspondiente a cada Empresa en el año 1979 y el valor anual correspondiente se dividirá entre la estimación de módulos a realizar desde el 1 de julio a 31 de diciembre de 1979 para obtener el valor del «módulo» citado.

El resto del incremento de la masa salarial se aplicará según lo que determina el artículo 18 sobre incremento salarial del presente Convenio.

4. Los pluses citados se establecerán en forma proporcional según las categorías a bordo en cada Empresa.

5. La retribución de estos trabajos como tales o a través de este plus no dará lugar a futuros incrementos de días de vacaciones.

Igualmente se garantiza la no acumulación futura para vacaciones de los sábados, domingos y festivos, ya ejercitada en el primer Convenio General de la Marina Mercante.

## MINISTERIO DE INDUSTRIA Y ENERGIA

22742

*REAL DECRETO 2198/1979, de 6 de julio, por el que se encomienda a ENIEPSA un permiso de investigación de hidrocarburos en la zona C, subzona a).*

Dadas las circunstancias que concurren en el área correspondiente a la extinguida concesión denominada «San Carlos III», cuya extinción fue publicada en el «Boletín Oficial del Estado» de veintinueve de diciembre de mil novecientos setenta y siete, procede por interés nacional que se haga un nuevo estudio actualizado de la valoración de las reservas de hidrocarburos existentes en la misma en orden a determinar la viabilidad de su explotación comercial por lo cual y en virtud de lo dispuesto en el artículo cuarto de la Ley sobre Investigación y Explotación de Hidrocarburos de veintisiete de junio de mil novecientos setenta y cuatro, y en el artículo treinta y dos del Reglamento para su aplicación de treinta de julio de mil novecientos setenta y seis a propuesta del Ministro de Industria y Energía, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día seis de julio de mil novecientos setenta y nueve,

**DISPONGO:**

Artículo primero.—El Estado asume la titularidad del permiso de investigación de hidrocarburos que a continuación se describe, con las longitudes referidas al meridiano de Greenwich:

Expediente R-E-47.—Permiso «San Carlos III» de nueve mil ciento cincuenta y dos hectáreas y cuya línea perimetral definida por las coordenadas geográficas de sus vértices es:

Vértice	Longitud Este	Longitud Norte
1	0° 38' 49,4"	40° 22'
2	0° 44' 50"	40° 22'
3	0° 44' 50"	40° 17'
4	0° 37' 49,4"	40° 17'
5	0° 37' 49,4"	40° 19'
6	0° 36' 49,4"	40° 19'
7	0° 36' 49,4"	40° 20'
8	0° 37' 49,4"	40° 20'
9	0° 37' 49,4"	40° 21'
10	0° 38' 49,4"	40° 21'

Artículo segundo.—Se encomienda a la «Empresa Nacional de Investigación y Explotación de Petróleo, S. A.» (ENIEPSA), la investigación del permiso descrito en el artículo primero anterior.

Artículo tercero.—El permiso de investigación descrito en el artículo primero anterior queda sujeto a todo cuanto dispone la Ley sobre Investigación y Explotación de Hidrocarburos de veintiséis de junio de mil novecientos setenta y cuatro, y el Reglamento para su aplicación de treinta de julio de mil novecientos setenta y seis y a las condiciones siguientes:

Primera.—ENIEPSA viene obligada a realizar, en el plazo de seis meses desde la fecha de publicación del presente Real Decreto, un estudio de la viabilidad técnica y económica de la explotación de las reservas del permiso, calculadas con los datos de que se dispone actualmente.

Segunda.—Para completar el estudio anterior, si éste no permitiera evaluar con suficiente precisión las reservas del permiso, se realizará como mínimo un sondeo que alcance la zona productora, y, en cualquier caso, antes de procederse al abandono del permiso sin que se derive del mismo una concesión de explotación, deberá ser realizado un sondeo de evaluación.

Tercera.—Se autoriza al Ministerio de Industria y Energía para que pueda facultar a ENIEPSA a que ceda participaciones de titularidad en el permiso que se otorga a Sociedades que cumplan las condiciones que obliga la Ley para ser titulares de permisos de investigación de hidrocarburos.

Artículo cuarto.—Se autoriza al Ministerio de Industria y Energía para dictar las disposiciones necesarias para el cumplimiento de lo que se dispone en este Real Decreto.

Dado en Madrid a seis de julio de mil novecientos setenta y nueve.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Industria y Energía,  
CARLOS BUSTELO Y GARCÍA DEL REAL

22743

*REAL DECRETO 2199/1979, de 20 de julio, de otorgamiento de un permiso de investigación de hidrocarburos situado en la zona C, subzona a).*

Vista la solicitud presentada por la asociación «Chevron Oil Company of Spain» (CHEVRON) y «Texaco (Spain) Inc.» (TEXSPAIN), en competencia con la formulada por las Sociedades «Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos, Sociedad Anónima» (CAMPSA), tanto en su calidad de administradora del Monopolio de Petróleos como en la de Sociedad pri-