

17951

ORDEN de 5 de junio de 1981 por la que se modifica el curso de adaptación a impartir en la Escuela Técnica Superior de Arquitectura, para alumnos procedentes de la Escuela Universitaria de Arquitectura Técnica de Sevilla.

Ilmo. Sr.: Vista la propuesta formulada por el excelentísimo señor Rector magnífico de la Universidad de Sevilla, relativa a modificación del curso de adaptación a impartir en la Escuela Técnica Superior de Arquitectura para alumnos procedentes de la Escuela Universitaria de Arquitectura Técnica, que deseen acceder al cuarto curso de la mencionada Escuela Técnica Superior, dependiente de la citada Universidad y regulado por Orden ministerial de 7 de junio de 1977.

Visto el informe favorable emitido por la Junta Nacional de Universidades,

Este Ministerio ha dispuesto:

Aprobar la modificación del curso de adaptación a impartir en la Escuela Técnica Superior de Arquitectura para alumnos procedentes de la Escuela Universitaria de Arquitectura Técnica, que deseen acceder al cuarto curso de la mencionada Escuela Técnica Superior, de acuerdo con la propuesta de la Universidad de Sevilla, que figura como anexo de la presente Orden.

Lo digo a V. I. a los efectos consiguientes.

Dios guarde a V. I.

Madrid, 5 de junio de 1981.—P. D. (Orden ministerial de 18 de junio de 1979), el Director general de Ordenación Académica y Profesorado, Vicente Gandía Gomar.

Ilmo. Sr. Director general de Ordenación Académica y Profesorado.

ANEXO QUE SE CITA

Curso de adaptación del acceso al segundo ciclo de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Sevilla, de los alumnos de Escuelas de Arquitectura Técnica

Los alumnos procedentes de Escuela Universitaria de Arquitectura Técnica podrán integrarse en cuarto curso de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Sevilla, tras la superación de un curso de adaptación o acceso, que comprenderá las siguientes asignaturas:

	Horas semanales		
	Teóricas	Prácticas	Gráficas
Análisis de Formas	—	—	10
Elementos de Composición	—	—	10
Teoría de la Arquitectura	3	—	—
Historia del Arte y Arquitectura II.	3	—	—
Matemáticas III	4	2	—
Física III	3	1	—

Los alumnos que superen este curso, podrán matricularse en el cuarto curso de Arquitectura Superior y se les convalidarán totalmente las asignaturas de: Construcción I, Estructuras I, Instalaciones, Construcción II y Técnicas de Acondicionamiento.

17952

ORDEN de 3 de julio de 1981 por la que se autoriza la utilización en Centros docentes de Educación Básica de libros y material didáctico impreso que se cita.

Ilmo. Sr.: De acuerdo con lo dispuesto en el Decreto 2531/1974, de 20 de julio («Boletín Oficial del Estado» del 13 de septiembre), y en la Orden ministerial de 2 de diciembre de 1974 «Boletín Oficial del Estado» del 18).

Este Ministerio ha dispuesto autorizar la utilización en los Centros docentes de Educación Preescolar y General Básica de los libros y material didáctico que se relacionan en los anexos I y II de esta disposición.

Los incluidos en el anexo II se autorizan teniendo en cuenta lo dispuesto en el Real Decreto 69/1981, de 9 de enero, y en el artículo 7.º de la Orden ministerial de 17 de enero de 1981 que establece los niveles básicos de referencia de Preescolar y Ciclo Inicial de Educación: General Básica.

Lo digo a V. I. para su conocimiento y demás efectos.

Madrid, 3 de julio de 1981.—P. D. (Orden ministerial de 8 de septiembre de 1978), el Director general de Educación Básica, Pedro Caselles Beltrán.

Ilmo. Sr. Director general de Educación Básica.

ANEXO I

Relación de libros y material didáctico de Educación General Básica, con expresión de nombre de la Editorial, autor, título, materia y curso

1. Guías didácticas del Profesor (Orden ministerial de 2 de diciembre de 1974, apartado 1.º):

«Mangold». Pilar Peña y otros. «Alerta» (Iniciación al Francés). Edición anotada para el Profesor. Idioma moderno: Francés. Quinto.

«Mangold». Michele Guerrin y otros. «Flash» (Iniciación al Inglés). Edición anotada para el Profesor. Idioma moderno: Inglés. Quinto.

ANEXO II

Relación de libros de Preescolar y Ciclo Inicial de Educación General Básica autorizados de acuerdo con lo dispuesto en el Real Decreto 69/1981, de 9 de enero, y en el artículo 7.º de la Orden ministerial de 17 de enero de 1981 que establece los niveles básicos de referencia de Preescolar y Ciclo Inicial de Educación General Básica. Se indica el nombre de la Editorial, autor, título, materia y curso

1. Guías didácticas del Profesor (Orden ministerial de 2 de diciembre de 1974, apartado 1.º):

«Casals». Blasi, Dacs, Lissón. «Lenguaje 2.º, Guía didáctica». Lengua castellana. Ciclo Inicial. Segundo.

«Interduc». Hernández, Tirado, Aranda. «Nuestro Alrededor». Experiencia Social y Natural. Ciclo Inicial. Segundo.

«P.P.C.». Equipo Pedagógico P.P.C. «Religión básica 2. Guía del Profesor». Religión y Moral Católicas. Ciclo Inicial. Segundo.

2. Libros del alumno (Orden ministerial de 2 de diciembre de 1974, apartado 2.º):

«Bruño». Equipo Pedagógico Bruño. «Olas». Experiencia social y natural. Ciclo Inicial. Primero.

«Bruño». Equipo Pedagógico Bruño. «Costa». Experiencia social y natural. Ciclo Inicial. Segundo.

«Casals». Equipo de maestras de L'Avet. «Lenguaje 1.º». Lengua castellana. Ciclo Inicial. Primero.

«Casals». Equipo de maestras de L'Avet. «Viajemos con el Circo». Cuadernos de escritura, números 1 al 8. Escritura; Lengua Castellana. Ciclo Inicial. Primero.

«Casals». Sara Blasi y otros. «Lenguaje 2.º». Lengua castellana. Ciclo Inicial. Segundo.

«Casals». Equipo de maestras de L'Avet. «Experiencias 1.º». Experiencia social y natural. Ciclo inicial. Primero.

«Casals». Maria Teresa Codina y otros. «Experiencias 2.º». Experiencia social y natural. Ciclo Inicial. Segundo.

«Didascalía». M. del Toral Mestre, C. Urdiales Recio, C. Alda Gálvez. «Lengua española 1.º». Lengua castellana. Ciclo Inicial. Primero.

«Didascalía». C. Urdiales Recio, C. Alda Gálvez, M. del Toral Mestre. «Lengua española 2.º». Lengua castellana. Ciclo Inicial. Segundo.

«Interduc». Hernández, Aranda, Tirado. «Nuestro alrededor. Cuaderno de actividades de información y comunicación». Experiencia social y Natural. Ciclo Inicial. Segundo.

«Luis Vives». José Muñiz García y otros. «Aula de las Palabras 1 EGB». Lengua castellana. Ciclo Inicial. Primero.

«Luis Vives». José Muñiz García y otros. «Aula de las Palabras 2 EGB». Lengua castellana. Ciclo Inicial. Segundo.

«P.P.C.». Equipo Pedagógico P.P.C. «Religión básica 1». Religión y Moral Católicas. Ciclo Inicial. Primero.

«P.P.C.». Equipo Pedagógico P.P.C. «Religión básica 2». Religión y Moral Católicas. Ciclo Inicial. Segundo.

3. Biblioteca de Aula (Orden ministerial de 2 de diciembre de 1974, apartado 3.º):

«Casals». Equipo de Maestras de L'Avet. «Viajemos con el Circo». Lecturas Lengua castellana. Ciclo Inicial. Primero.

«Casals». Equipo de Maestros de Costa i Llobera y Orlanda. «Un barco cargado de ...». Lecturas: Lengua castellana. Ciclo Inicial. Segundo.

4. Otro material escolar (Orden ministerial de 2 de diciembre de 1974, apartado 4.º):

«Interduc». Hernández, Tirado, Aranda. «Nuestro alrededor. Cuaderno de actividades prácticas». Experiencia social y natural. Ciclo Inicial. Segundo.

Mº DE TRABAJO, SANIDAD Y SEGURIDAD SOCIAL

17953

RESOLUCION de 27 de mayo de 1981, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la publicación del Convenio Colectivo de la Empresa «Auxiliar de Transportes Marítimos, Sociedad Anónima» (AUXTRAMARSA).

Visto el texto del Convenio Colectivo de la Empresa «Auxiliar de Transportes Marítimos, S. A.» (AUXTRAMARSA), recibido en esta Dirección General, con fecha 20 de abril de 1981.

suscrito por la representación de la citada Empresa y la del Personal de Flota, el día 11 de abril 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.

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, 27 de mayo de 1981.—El Director general, Fernando Somoza Albaronedo.

Comisión Negociadora del Convenio Colectivo de la Empresa «Auxiliar de Transportes Marítimos, S. A.» (AUXTRAMARSA)

CONVENIO COLECTIVO DE LA EMPRESA «AUXILIAR DE TRANSPORTES MARÍTIMOS, S. A.» (AUXTRAMARSA)

CAPITULO PRIMERO

Disposiciones generales

Artículo 1.º *Ámbito de aplicación.*—El presente Convenio Colectivo tiene ámbito de Empresa y regula las condiciones económicas y de trabajo entre «Auxiliar de Transportes Marítimos, Sociedad Anónima» (AUXTRAMARSA), y el personal de su plantilla de Flota comprendido en la Ordenanza de Trabajo en la Marina Mercante (OTMM).

No se aplicará este Convenio para el personal de Inspección o el de Flota que preste servicios permanentes en tierra, adscrito a cualquier Departamento de la Empresa.

Art. 2.º *Vigencias.*—El presente Convenio entrará en vigor el 1 de enero de 1981, con independencia de la fecha de homologación por la Autoridad Laboral y publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

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

Como excepción al período de vigencia del presente Convenio se establece que los artículos reguladores del régimen económico y la actividad sindical tendrán efectividad desde el 1 de enero de 1981 hasta el 31 de diciembre del mismo año.

Art. 3.º *Vinculación a la totalidad.*—A los efectos de aplicación del presente Convenio, éste constituye un todo orgánico indivisible, por lo que no podrá pretenderse la aplicación de una o varias de sus normas 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.

En el caso de que el índice de los precios al consumo (IPC) superase el 30 de junio de 1981 la cifra de 8,60 por 100 se efectuará una revisión salarial, tan pronto se constate oficialmente dicha circunstancia, en el exceso sobre la indicada cifra, computándose el doble de tal exceso, fin de proveer el comportamiento del IPC en el conjunto de los doce meses (enero-diciembre de 1981), teniendo como tope el mismo IPC.

Tal incremento se abonará con efectos de primeros de enero de 1981 y para llevarlo a cabo, se tomarán como referencia los salarios o tablas utilizados para realizar los aumentos pactados para 1981.

Art. 5.º *Unidad de Empresa y Flota.*—A todo el personal afectado por el presente Convenio y a los efectos de la observancia y prestación de los servicios aquí recogidos, le será de aplicación el principio de «Unidad de Empresa y Flota» para todos los buques tripulados con personal de AUXTRAMARSA, cualquiera que sea el tráfico a que estén destinados.

Art. 6.º *Normas de derecho complementario.*—En lo que expresamente no se encuentre regulado por este Convenio las relaciones laborales entre «Auxtramarsa» y su personal de Flota se regirán por las normas de la Ordenanza del Trabajo en la Marina Mercante y demás disposiciones legales vigentes que le fueran de aplicación.

CAPITULO II

Régimen de vacaciones y licencias

Art. 7.º *Régimen general de vacaciones.*—Se aplicarán los siguientes períodos de vacaciones por cada cinco meses de servicios a la Empresa.

a) Cincuenta días para las navegaciones comprendidas entre el paralelo 56º N, el paralelo Pointe Noire y todo el mar Mediterráneo.

b) Sesenta días para las restantes navegaciones.

c) Los buques petroleros tendrán sesenta días de vacaciones por cada cuatro meses de servicios a la Empresa.

d) Cuando se efectúen navegaciones continuadas entre puertos del Norte de Europa, se devengarán cincuenta y cinco días de vacaciones por cada cinco meses de «servicios a la Empresa» cuando no le sea de aplicación lo estipulado en el apartado «e».

Los relevos para el personal que haya de desembarcar para disfrutar vacaciones se podrán realizar desde un mes antes al día en que le correspondan hasta un mes después de dicho día.

Si una vez transcurrido el mes posterior a la fecha del desembarque por vacaciones, la Empresa no envía el relevo, por cada dos días de estancia a bordo se devengará un día de vacaciones, además de las que les correspondiese.

Asimismo, la Empresa podrá proceder al embarque de los tripulantes antes de la finalización de sus vacaciones con una antelación máxima de doce días, quedando los días no disfrutados a favor de los tripulantes que serán acumulados al siguiente período de vacaciones.

Este régimen se aplicará a partir de la fecha de firma de este Convenio.

Art. 8.º *Licencias.*

a) Con independencia del período reglamentario de vacaciones, se reconoce el derecho a disfrutar de licencias por motivos que a continuación se enumeran: De índole familiar, para asistir a cursos o exámenes para la obtención de títulos 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 motivos de índole familiar, los permisos que se soliciten deberán ser concedidos por el Capitán en el momento de ser solicitados desembarcando el tripulante en el primer puerto con medios más directos de desplazamiento y dentro de los límites geográficos contemplados en el apartado c). Todo ello sin perjuicio de las sanciones que puedan imponerse posteriormente a quienes no justifiquen en forma debida la causa alegada al formular la petición.

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 de 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 Nengro y los puertos de Africa, hasta el paralelo de Noaddibou (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:

Matrimonio: Veinte días

Nacimiento de hijos: Quince días.

Enfermedad grave cónyuge, hijos, padres y hermanos, hasta diez días.

Muerte cónyuge e hijos: Quince días.

Muerte padres y hermanos: Doce días.

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

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 de 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 tráficos 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.
Peticiónes máximas: 1 por 100 de los puestos de trabajo.

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

Si los tripulantes se integrase a cualquiera de los cursos durante las vacaciones, éstas quedarán interrumpidas. Una vez finalizado el curso seguirá el disfrute de la 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.

3. 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. 9.º *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 reintegro en la Empresa, causará baja definitiva en la misma. Si solicitase el reintegro este se efectuará tan pronto exista vacante en su categoría.

En el supuesto de que no existiera vacante de su categoría y el excedente optara voluntariamente por alguna de categoría inferior, dentro de su especialidad, percibirá el salario correspondiente a esta 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. 10. *Servicios a la Empresa.*—A efectos del cómputo para vacaciones, se entenderá por servicios a la Empresa las siguientes situaciones:

1. Embarque efectivo.
2. Hospitalización por accidente de trabajo o enfermedad profesional.
3. Expectativa de embarque fuera de su domicilio por orden de la Empresa.
4. Comisión de servicio.

CAPITULO III

Condiciones de trabajo

Art. 11. *Jornada de trabajo.*—Para la aplicación de la jornada de trabajo, se estará a lo que dispone el Real Decreto 2279/1978, de 18 de septiembre, por lo que se considerará la jornada de cuarenta y cuatro horas semanales computadas en ocho horas de lunes a viernes y cuatro horas de la mañana del sábado.

Art. 12. *Periodo de prueba.*—Toda admisión de personal fije para las actividades comprendidas en este Convenio se considerará provisionalmente 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 período, 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 por no superar el periodo de prueba, deberá ser notificado al tripulante por el Capitán dentro del plazo estipulado en el párrafo anterior a 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 fije en la Empresa, y el tiempo 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. 13. *Escalafón.*—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, al 30 de agosto de 1981.

Art. 14. *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 percibirá el 100 por 100 de la base de cotización referido asimismo al mes anterior. En esta situación se aplicará el régimen de vacaciones de la vigente Ordenanza de Trabajo en la Marina Mercante.

Art. 15. *Transbordos.*—Se entiende como tal el traslado del tripulante de un buque a otro de la misma Empresa, dentro del transcurso del periodo de embarque.

Existen dos clases de transbordo:

a) Por iniciativa de la Empresa.—Por necesidad 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 periodo 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 transbordado ocasione al tripulante.

Art. 16. *Manutención.*

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

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

La comisión será 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.

La Empresa facilitará a los tripulantes un menú extraordinario los días festivos siguientes:

1 de enero, 1 de mayo, 16 de julio y 25 de diciembre.

Art. 17. Entrepot.—El entrepot normal será adquirido por la Empresa y descontado en la columna correspondiente de la nómina.

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

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

Art. 18. Ropa de trabajo y servicio de lavandería.—La ropa de trabajo será por cuenta de la Empresa, ateniéndose a lo establecido en las normas de seguridad e higiene en el trabajo.

El lavado de ropa de camas, toallas y servicios de fonda, correrá a cargo de la Empresa, que arbitrará los medios pertinentes a tal efecto.

Igualmente, para el lavado de los efectos personales de los tripulantes, la Empresa suministrará los materiales adecuados a bordo de los buques.

Las normas sobre ropa de trabajo que se especifica en la tarjeta correspondiente se modificarán en los siguientes aspectos:

Buzos.—Se establece que se entregará al embarque al comenzar la campaña, asimismo se aumenta a cuatro buzos los correspondientes al departamento de Máquinas.

Calzado de seguridad.—Se suministrará calzado de seguridad al embarcar al comenzar la campaña al personal del departamento de Máquinas. Existirá un stock suficiente para proveer al resto del personal, de este calzado si lo precisa.

Chaquetillas o camisas de camarero.—Se suministrarán al año dos chaquetillas o dos camisas, a elegir según los tráficos a los que se dedique el buque generalmente.

Pantalones y zapatos de camarero.—Se suministrarán dos pantalones y un par de zapatos al año.

Cocinero y marmitons.—Se suministrarán por año dos pantalones, seis camisetas, diez delantales y un par de zapatos adecuados al trabajo.

Art. 19. Puestos en tierra.—La Empresa dará trato preferente a los tripulantes fijos 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.

Asimismo la Empresa comunicará al personal de Flota las vacantes que surjan.

Art. 20. Collas de aprovisionamiento.—La Empresa siempre que sea posible dispondrá de las collas necesarias para el embarque de provisiones pertrechos, respetos y víveres.

Los encargados de las collas se pondrán a disposición de los mandos del buque para estas operaciones.

No obstante todo lo anterior, la Empresa adoptará a la mayor brevedad las medidas adecuadas para facilitar el embarque de las citadas provisiones, pertrechos, respetos y víveres, bien con los medios disponibles a bordo o complementándolos.

Art. 21. Servicios de lancha en la monoboya de Huelva.—Debido a las circunstancias y duración del viaje entre las monoboya y el puerto de Huelva, para el servicio de los tripulantes fuera de guardia, la Empresa tomará las debidas medidas para que este servicio funcione con el horario previsto y dedicado exclusivamente al traslado de los tripulantes.

Art. 22. Transporte de tripulantes.—Cuando en algunas ocasiones los buques atraquen en los muelles alejados y sin medios de transporte adecuado, la Empresa proporcionará los transportes apropiados para que los tripulantes puedan desplazarse al núcleo urbano, estableciéndose un horario de servicios de acuerdo con las necesidades.

Quando un buque fondee en rada, bahía o ría cerrada, sin que exista riesgo, que obligue a la tripulación a permanecer a bordo, la Empresa, y siempre que las condiciones del tiempo, y los usos y costumbres del puerto lo admitan, se compromete a facilitar un servicio de lanchas, cuyo horario y frecuencia lo establecerá el Capitán según las circunstancias.

Art. 23. 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, debido a naufragio, incendio o cualquier otro accidente, la Empresa abonará como compensación las cantidades siguientes:

a) 87.000 pesetas por pérdida total.
b) de 29.000 a 87.000 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 vestuarios o se faciliten uniformes se reducirán las indemnizaciones por pérdida de equipajes en un 20 por 100.

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

CAPITULO IV

Régimen económico

Art. 24. Expectativa de embarque en el domicilio.—Se considera expectativa de embarque la situación del tripulante que se halla en su domicilio, procedente de una situación diferente a la de embarque o comisión de servicio, disponible y a órdenes de la Empresa.

La expectativa de embarque durará hasta el día anterior en que el tripulante salga de su domicilio para entrar en situación de «servicio a la Empresa».

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

Durante la expectativa de embarque el tripulante percibirá los emolumentos que le correspondan como si estuviese embarcado y disfrutará las vacaciones de la OTMM.

Art. 25. Expectativa de embarque fuera de su domicilio. Cuando un tripulante por orden de la Empresa se encuentre en expectativa de embarque fuera de su domicilio, devengará el mismo salario que venía disfrutando en su puesto normal de trabajo, así como las vacaciones de Convenio.

Asimismo, percibirá para sus gastos de alojamiento y manutención las dietas que se establezcan en el presente Convenio.

Art. 26. Comisión de Servicio.—Se entenderá por Comisión de Servicio, la misión profesional o cometido especial que circunstancialmente ordene la Empresa realizar a los tripulantes en cualquier lugar.

En comisión de servicio los tripulantes devengarán el mismo salario que venían disfrutando en su puesto de embarque, así como las vacaciones de Convenio.

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

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. 27. 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 o del buque de enrolamiento.

Se percibirán en los siguientes casos:

- 1.º Comisión de servicio fuera del domicilio.
- 2.º Durante el tiempo del viaje necesario para el desembarque 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: 800 pesetas.

Cena: 700 pesetas.

Alojamiento: 1.750 pesetas.

En caso de que por motivos justificados hayan de realizarse gastos superiores, se entregarán en 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 le entreguen los correspondientes billetes de pasaje.

Los gastos de alojamiento, comida o cena al desembarcar por accidente o enfermedad abonados por la Seguridad Social (ISM) serán complementadas hasta la cuantía aquí pactada con cargo a la Empresa en el momento del desembarque.

Art. 28. Retribuciones.—Serán de aplicación los emolumentos que se incluyen en los distintos anexos para cada tipo de buque.

a) Salario profesional.—Se percibirán en toda situación de alta en la Empresa, excepto incapacidad laboral transitoria por enfermedad o accidente. Engloba los conceptos de salario base, plus de navegación, transporte de mercancías peligrosas, indemnización por ropa de trabajo, plus voluntario y valor de los sábados tarde, domingos y festivos.

b) Plus guardia en sábados tarde, domingos o festivos.—Se percibirá cuando realmente se efectúen guardias en esos periodos de tiempo. Con ello se diferencia de alguna forma de retribución de los tripulantes que descansan de la de los que no descansan esos periodos.

c) Pagas extraordinarias.—Se percibirán dos pagas extraordinarias: una pagada antes del 15 de julio y otra antes del 22 de diciembre en la cuantía que se especifica en las tablas salariales.

d) Antigüedad.—El valor de los trienios para las distintas categorías profesionales es el que asimismo se incluye en el anexo para cada categoría, y se percibirá en toda situación de alta en la Empresa, excepto incapacidad laboral transitoria por enfermedad o accidente.

e) Gratificación de mando y jefatura.—Se percibirá durante los periodos que efectivamente se ejerza mando o jefatura.

f) Horas extraordinarias inhabituales.—Para las distintas categorías y tipos de buques, se incluyen en el anexo número 5 el valor de cada hora extraordinaria que remunerará única y específicamente aquellos trabajos inhabituales no recogidos en el artículo correspondiente a «horas extraordinarias». Este valor no estará afectado por el concepto de antigüedad.

g) Cuando el tripulante con categoría de Mozo efectúe trabajo en espacios comunes de habilitación, percibirá el concepto «horas extraordinarias» correspondientes al Marmitón.

Art. 29. Horas extraordinarias.—Las horas extraordinarias que se acuerdan y pactan por ambas partes, y cuyo importe viene establecido para los distintos buques en los correspondientes anexos, comprenderán la retribución que por el aumento de la jornada laboral tendrían que percibir los tripulantes por los trabajos que a continuación se relacionan:

a) Departamento de cubierta, máquinas y fonda:

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 la jornada normal.
5. Atención a las autoridades en puerto y trabajos similares de ineludible realización.

b) Departamento de máquinas:

1. Además de los trabajos que pudieran afectarles incluidos en los distintos extremos del apartado A, deben añadirse también los trabajos normales de mantenimiento de los distintos aparatos y maquinaria que de una forma habitual lo venían realizando los tripulantes tanto en puerto como en la mar en AUXTRAMARSA.
2. Estarán excluidos de este importe aquellos trabajos que normal y habitualmente en la Empresa los venían realizando talleres o empresas de tierra.

c) Departamento de Fonda:

Con independencia de los conceptos que pudieran afectarles al personal adscrito a este departamento por los extremos relacionados en el apartado «A», se considerarán igualmente incluidos en el citado importe de horas extras las funciones siguientes:

1. Las que normalmente venían desempeñando en la Empresa, relativas a las provisiones, elaboración de menús, control de gambuza, limpiezas y atenciones de las cámaras.

d) Los trabajos no incluidos en los apartados anteriores se abonarán de acuerdo con la tabla que para horas extraordinarias inhabituales se incluyen en el anexo número 6, con exclusión de los trabajos sucios, penosos, peligrosos y especiales que tendrán su tratamiento económico específico en los artículos correspondientes.

e) Las horas que se estiman necesarias realizar al momento de la firma de este Convenio y que corresponden al importe que se incluye en cada anexo son las siguientes:

Para todo el personal cuarenta horas extras, excepto:

1. Capitanes y jefes de máquinas que no están sujetos a jornada.
2. Primeros Oficiales de Cubierta y Máquinas de todos los buques.
3. Oficiales de los buques «Galdácano», «Guardo», «Manjoya» y «Milanos».
4. Maestranza de todos los buques.
5. Personal de fonda, incluyendo al Mozo de Cubierta que efectúe trabajos en espacios comunes de habilitación. Subalternos de BB «Nerva» y «Niebla».

Para todos los incluidos en estos cinco apartados se han estimado sesenta horas extraordinarias.

f) Como lo establecido en este artículo no deja satisfechas a las partes firmantes del presente Convenio, la Empresa se compromete a estudiar el tema de las horas extraordinarias

con el fin de que para 1982 pueda llegarse a acuerdos satisfactorios sobre este asunto.

Art. 30. 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.

Todas las cantidades que se incluyan en este artículo serán incrementadas en el 32,2 por 100.

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, 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.
 - Trabajos en interiores por debajo de -5° o por encima de $+45^{\circ}$ (las bodegas no frigoríficas se consideran como exteriores).
 - Encalichado o cementado en recintos cerrados.
 - En la mar, subida a alturas superiores a 1,5 metros en paños, 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).
- Limpiezas 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 o sustancias en polvo, piedra o grano en sacos, cuando hubiere habido pérdidas, minerales, 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 bodegas 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.

	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 de interior de la caja de cadenas ...	18.000	17.000	18.000	20.000	22.000	25.000	29.000
Picado y pintado total del interior de «cofferdams» ...	18.000	17.000	18.000	20.000	22.000	25.000	29.000
Picado y pintado total del interior de tanques de lastre ...	18.000	17.000	18.000	20.000	22.000	25.000	29.000
Picado y pintado o encalichado de tanques de agua dulce ...	16.000	17.000	18.000	20.000	22.000	25.000	29.000
Limpieza bajo planchas de toda la sentina de máquinas ...	12.000	15.000	19.000	25.000	32.000	40.000	50.000
Limpieza de tanques de aceite o combustible ...	6.000	7.000	8.000	10.000	12.000	15.000	18.000
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	18.000
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

Art. 31. *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 de 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 riesgos o fatiga excesiva. El cumplimiento de estas condiciones será inexcusable 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 podrá compensar económicamente.

Si no existiese acuerdo entre el Armador o sus representantes o sus delegados y los tripulantes que deben 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.

Art. 32. *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 2.º 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 trinca, 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 del puerto, bahía, rada o río.

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

c) Transporte y embarque de víveres para el consumo de la dotación o pasaje, así como el de pertrechos.

No será considerado trabajo especial la distribución y estiba de víveres y pertrechos en paños y gambuzas cuando aquellos 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. 33. *Mercancías explosivas, tóxicas o peligrosas.*—Las tripulaciones de los buques que transporten mercancías, conceptuadas como peligrosas conforme a lo indicado en el presente artículo, tendrán derecho a percibir una remuneración en función del incremento del riesgo a que están expuestos y conforme se establece en este mismo artículo. Todo ello sin perjuicio de las medidas de seguridad a tomar durante la carga, transporte y descarga de dichas mercancías conforme a las disposiciones legales al respecto y a las consideraciones de la IMCO, según tabla adjunta.

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 asignada a la mercancía y del tanto por ciento que el peso de la misma suponga en relación con el «peso muerto» del buque indicado, éste en el certificado de arqueo.

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

ponda, y se dividirá el total entre el total de peso de dichas mercancías, siendo el cociente el que marque el grupo a que debe asignarse al conjunto de estas mercancías. Si considerando las mercancías por separado, la remuneración fuera superior, se estará a esto último.

Grupos de peligrosidad:

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

Los «grupos de peligrosidad» son divisiones entre las mercancías a que se 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 b° 0019

Grupo «C»:

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

Gases inflamables o tóxicos: Clase 2. Número ONU 1016, 1023, 1026, 1017, 1589, 1045, 1061, 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 mo-

delo 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

Grupos	(*)	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. 34. Trabajos en calderas buques petroleros.—Estos trabajos tendrán las siguientes cuantificaciones a repartir entre los tripulantes que los realicen:

1. Por limpieza de las dos calderas auxiliares desde el interior del hogar y desde el exterior de las seis tapas de seguridad de cada caldera, así como por la limpieza de cada calentador desde el exterior se abonará 30.000 pesetas.

2. Por limpieza y baldeo de la caldereta desde el interior en las cuatro fases: haz economizador, evaporizadores, haz calentador y toiva, se abonará 17.000 pesetas.

Art. 35. Remuneración de trabajos en culata, pistones y camisas motor principal.—Estos trabajos en circunstancias normales las realizará el personal de un taller.

No obstante si por circunstancias especiales como la inmi-

nente salida del buque a la mar, coincidencia de festivos u otra situación anómala, las tuviese que realizar el personal del buque, se tendrá en cuenta para su tratamiento económico lo siguiente:

1. Se abonarán como horas extras inhabituales las que se realicen dentro de la jornada de trabajo.
2. Se considerarán como horas extras dobles las que se realicen fuera de la jornada normal de trabajo.

Art. 36. Zonas de guerra.—Cuando el buque haya de partir hacia una zona de guerra efectiva, así definida por las Compañías de seguros y el Ministerio de Asuntos Exteriores, la tripulación tendrá derecho:

- a) A no partir en ese viaje, siendo el tripulante, en este caso, transbordado a otro buque. Caso de que no sea posible el transbordo inmediato, el tripulante disfrutará de las vacaciones que le correspondan, o, en su defecto, de permiso particular sin que, por ello, pierda ninguno de los derechos en la Empresa, no pudiéndose mantener al tripulante en esta situación por un período superior a dos meses, transcurrido el cual pasará el tripulante a disfrutar de condiciones similares a las de expectativa de embarque.
- b) Los que accedan voluntariamente a salir de viaje y mientras dure éste, percibirán una prima especial de 1.000 pesetas diarias. Asimismo, la Empresa, mientras dure el viaje, suplementará el seguro de accidente hasta 5.000.000 de pesetas por invalidez permanente y 3.000.000 de pesetas por muerte.
- c) Caso de que, sin previo conocimiento al partir de viaje, el buque se encontrase en zona de guerra efectiva, los tripulantes percibirán el 200 por 100 de aumento en todos sus conceptos durante todo el tiempo que se hallen en dicha zona.

Art. 37. 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 escaleen dichos puertos, antepuertos, bahías o radas o que deban realizar ascensiones o descensos por ríos de lugares declarados insalubres y epidémicos, además de la adopción de todos los medios preventivos precisos en orden a garantizar la sanidad a bordo, percibirán como compensación a la permanencia en dichos lugares durante la estancia un incremento del 50 por 100, sobre el salario profesional más trienios.

Art. 38. Ausencia de tripulantes.—Cuando por causas imprevistas falte algún tripulante de los establecidos en el cuadro indicador de tripulación mínima de un buque, la Empresa cubrirá esta vacante a la mayor brevedad posible, pero en tanto esto no se produzca, los tripulantes que cubran dicha baja tendrán derecho a percibir el total de las remuneraciones de la plaza vacante.

Art. 39. Retroactividad de las percepciones.—Los conceptos salariales pactados en el presente Convenio, tendrán validez y aplicación con carácter retroactivo al 1 de enero de 1981, por lo que habrá que calcular diferencias entre lo percibido desde la citada fecha hasta el momento de aplicación de las retribuciones aquí pactadas.

No tendrán carácter retroactivo las dietas y gastos de viaje

CAPITULO V

Asistencia social

Art. 40. Ayuda por hijos subnormales.—Aquellos tripulantes que tengan algún hijo afectado de subnormalidad de tipo físico o mental, percibirán la cantidad de 48.300 pesetas anuales abonables a razón de 4.025 pesetas mensuales durante el tiempo que permanezca prestando servicios a la Empresa.

Deberá justificar ante la Empresa la situación anterior con el certificado médico correspondiente.

Esta ayuda no podrá ser absorbida por cualquier retribución del tipo que fuere.

Art. 41. 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 hasta un máximo de cinco familiares acompañantes, sin incluir en dicho número los del Capitán y Jefe de Máquinas, y sin que, en ningún caso, pueda sobrepasarse el marco de las normas establecidas para el buque por SEVIMAR. En todo momento se dará prioridad a aquellas personas (Garantías, Técnicos, Sobrecargos, etc.), que por 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 tres 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 sobre pasar en ningún caso los límites, establecerá un turno de embarque en el que siempre dará preferencia, dentro del año al tripulante que no haya sido acompañado ninguna vez en el mismo período. Igualmente y en el supuesto de que, cubierto el límite, un tripulante solicitara ser acompañado, el familiar que más tiempo lleve embarcado cederá su puesto a la nueva petición, y siempre que el peticionante 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 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 de la Empresa.

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 permanente total en su actuación profesional, con los capitales asegurados siguientes:

	Muerte	Invalidez permanente total
Capitán y Jefe máquinas	3.000.000	5.000.000
Oficiales	2.500.000	4.000.000
Maestranza y Subalternos	2.000.000	3.000.000

A partir del 1 de enero de 1982, los capitales asegurados para las distintas categorías profesionales serán incrementadas en 500.000 pesetas, tanto para la contingencia de muerte, como para invalidez permanente total.

Art. 43. Correspondencia.—Los Capitanes deberán exponer en los tabloneros de anuncios las direcciones postales de los consignatarios o agentes en los puertos donde el buque vaya a hacer escala próximamente, o indicar si el buque sale a órdenes.

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

La Empresa tomará las medidas oportunas a fin de que desde las oficinas sean remitidas las cartas a los tripulantes a la mayor brevedad, exigiendo en todo caso la responsabilidad a que hubiera lugar. Asimismo la Empresa comunicará a los familiares rutas, ETA, consignatarios de los puertos de destino.

Asimismo cuando por alguna circunstancia haya servicio de helicóptero con el buque, se tomarán las debidas medidas al objeto de hacer llegar al barco la correspondencia que para el mismo la Empresa tenga en su poder.

Art. 44. Préstamos de urgencia.—La Empresa establece un fondo anual de 3.000.000 de pesetas para préstamos de urgencia, la cuantía del préstamo será de 200.000 pesetas como máximo para todas las categorías.

Estos préstamos no devengarán interés de ningún tipo y serán deducibles en el plazo máximo de dieciocho meses.

Para tener derecho a estos préstamos, será condición indispensable contar con una antigüedad en la Empresa de dos años en el momento de solicitarlos. Igualmente habrá que demostrar las causas urgentes que motivan dichas solicitudes.

Ante la concurrencia de peticiones, tendrá preferencia la del tripulante con mayor antigüedad y en caso de igualdad prevalecerá la del que tenga mayores obligaciones familiares.

Art. 45. Natalidad y nupcialidad.—El tripulante que tenga clasificación de fijo en la plantilla de flota de la Empresa, percibirá la cantidad de 12.000 pesetas, por nacimiento de cada hijo. Asimismo se establece la percepción de 15.000 pesetas por nupcialidad. Será requisito formal para el abono indicado la presentación del libro de familia o certificado de inscripción en el Registro Civil.

Art. 46. Servicios recreativos y culturales.—La Empresa dotará a todos sus buques de dos aparatos de TV y dos de radio, salvo en los buques de una sola cámara que estarán dotados de un aparato de TV 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 1981 de 1.200 pesetas por tripulante. Como excepción a lo anterior se establece una asignación de 60.000 pesetas/año para los buques petroleros. Para fijar el número de tripulantes se estará a lo que determine el cuadro indicador establecido para el buque.

Las cantidades arriba consignadas se emplearán 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 2 de este artículo.

CAPITULO VI

Actividad sindical

Art. 47. 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 efectúe 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. Asistencia a Congresos, Asambleas, Consejos, Coordinadoras en su caso y, en general, a cualquier clase de reuniones a que fueran convocados por su Sindicato.
2. Participación en seminarios, cursos o actividades de carácter formativo sindical, promovidos por el Sindicato al que pertenezcan o cuando exprese o personalmente se le convoque.
3. Actos de gestión que deban realizar por encargo de su Sindicato o por razón de sus obligaciones específicas.

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

Para la utilización de las cuarenta horas y de las de 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 período de tiempo superior a quince días, excepcionalmente la Empresa podrá disponer de él para otro buque por un tiempo limitado comprometiéndose a reincorporarlo al buque del que es delegado a la primera oportunidad.
5. Convocar la asamblea del buque por propia iniciativa o cuando se lo solicite un tercio de la tripulación.
6. Informar por escrito preceptiva y previamente al Capitán sobre sanciones impuestas a los tripulantes por faltas muy graves.
7. Utilizar todos los servicios de impresión, comunicación y oficina de a bordo para el desarrollo de sus funciones sindicales, si fuera necesario, previa autorización del Capitán que procurará concederla si no perjudica el normal desarrollo de los servicios y necesidades del buque y dando preferencia a los servicios oficiales.

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

8. Cuando la actuación del delegado de 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 autoridad laboral previa citación de ésta, se considerará que se encuentra en situación asimilada a la Comisión de Servicio percibiendo la totalidad de los devengos que le correspondiera percibir de haber prestado su actividad laboral.

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

La asamblea no entorpecerá las guardias ni turnos de trabajo quedando en todo caso a salvo la seguridad 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 esta 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) Sobre la implantación o revisión de sistemas de organización del trabajo y cualquiera de sus posibles consecuencias.
- 2) Sobre la función, absorción o modificación del status jurídico de la Empresa, cuando ello suponga cualquier incidencia que afecte al volumen de empleo.
- 3) El empresario facilitará al Comité de Flota el modelo o modelos de contrato de embarque que habitualmente utilice, estando legitimado el Comité para efectuar las reclamaciones oportunas ante la Empresa y, en su caso ante la autoridad laboral competente.
- 4) En lo referente a las estadísticas sobre el índice de absentismo y sus causas los accidentes de trabajo y enfermedades profesionales y sus consecuencias, los índices de siniestralidad, el movimiento de 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 este en su conjunto, observarán sigilo profesional en todo lo referente a los apartados a) y c) del punto 1 de esta norma, aún 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.

CAPITULO VII

Disposiciones adicionales

Art. 48. *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 20.500 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. 49. *Premios, faltas y sanciones.*—En aplicación y desarrollo de la legislación vigente en esta materia, así como lo establecido en la OTMM, en la apertura de expedientes estará presente en todo caso el Delegado de buque, que será a todos los efectos testigo cualificado.

Art. 50. *Comisión Paritaria.*—Para la interpretación y aplicación del presente Convenio, se crea una Comisión Paritaria de seis miembros, compuesta por tres miembros entre los componentes de cada una de las Comisiones Negociadoras del Convenio.

Las partes acuerdan someter a esta Comisión cuantas dudas o discrepancias puedan derivarse de la aplicación del Convenio, la cual resolverá lo que proceda en el plazo más breve posible, siendo este trámite previo antes de acudir a la autoridad o jurisdicción laboral competente.

ANEXO NUMERO 1

Buque «Galdácano»

Cargo	Salario profesional	Plus guardia sábados	Plus guardia domingos	Pagas extras	Mando Jefatura	Horas extras	Bruto fijo anual
Capitán	121.926	—	—	71.243	28.432	—	1.605.598
Jefe Máquinas	114.975	—	—	52.399	24.629	—	1.484.498
1.º Oficial Cubierta	92.175	418	836	48.610	—	19.992	1.203.320
1.º Oficial Máquinas	84.589	418	836	47.340	—	19.992	1.109.748
2.º Oficial Máquinas	76.828	406	812	45.024	—	19.371	1.011.984
Contramaestre	57.798	388	773	42.878	—	21.804	779.332
Marinero	51.671	360	720	39.294	—	11.955	698.640
Engrasador	52.211	363	727	39.859	—	12.135	706.250
Cocinero	56.358	380	759	42.211	—	21.178	760.718
Camarero	51.127	360	720	39.294	—	20.145	692.112

ANEXO NUMERO 2

Buque tipo «Guardo»

Cargo	Salario profesional	Plus guardia sábados	Plus guardia domingos	Pagas extras	Mando Jefatura	Horas extras	Bruto fijo anual
Capitán	145.156	—	—	78.385	29.093	—	1.898.642
Jefe Máquinas	136.513	—	—	74.090	27.770	—	1.786.336
1.º Oficial Cub/Máq.	107.108	512	1.024	61.468	—	24.500	1.408.232
2.º Oficial Cub/Máq/Rad.	93.327	442	884	53.260	—	21.250	1.226.444
2.º Oficial F. P. N. P.	85.034	442	884	53.260	—	21.250	1.126.928
3.º Oficial Cub/Máq.	81.477	400	800	49.509	—	19.255	1.076.742
3.º Oficial F. P. N. P.	76.955	400	800	49.509	—	19.255	1.022.478
Maestranza 1.º	54.185	345	690	39.683	—	19.110	729.546
Maestranza 2.º	52.847	336	672	39.045	—	18.631	712.254
Marinero	47.450	314	628	35.504	—	10.237	640.408
Mozo	46.265	303	606	34.366	—	9.894	623.912
Engrasador	47.956	317	634	36.025	—	10.509	647.522
Limpiador	46.797	307	614	35.211	—	10.072	631.986
Camarero	48.905	314	628	35.504	—	17.379	633.868
Marmitón	45.720	303	606	34.366	—	16.887	617.372

ANEXO NUMERO 3

Buque tipo «Nerva»

Cargo	Salario profesional	Plus guardia sábados	Plus guardia domingos	Pagas extras	Mando Jefatura	Horas extras	Bruto fijo anual
Capitán	118.926	—	—	69.801	29.093	—	1.566.714
Jefe Máquinas	111.762	—	—	51.327	19.836	—	1.443.798
1.º Oficial Cubierta	88.487	418	836	47.563	—	21.028	1.156.970
Contramaestre	54.319	388	772	41.871	—	20.917	735.570
Marinero	49.746	360	720	38.607	—	20.213	674.166
Engrasador	50.276	364	728	39.161	—	20.489	681.634
Cocinero	52.889	380	760	41.216	—	21.180	717.100

ANEXO NUMERO 4

Buque tipo «Corta Atalaya»

Cargo	Salario profesional	Plus guardia sábados	Plus guardia domingos	Pagas extras	Mando Jefatura	Horas extras	Bruto fijo anual
Capitán	208.377	—	—	105.837	33.060	—	2.712.198
Jefe Máquinas	197.944	—	—	99.817	31.738	—	2.574.962
1.º Oficial Cub/Máq.	160.454	588	1.176	82.850	—	32.716	2.091.148
2.º Oficial Cub/Máq/Rad.	126.346	508	1.016	71.499	—	16.731	1.659.150
3.º Oficial Cub/Máq.	114.947	462	924	63.267	—	15.099	1.505.898
Maestranza	85.544	397	794	50.863	—	22.017	1.127.854
Marinero	72.643	360	720	44.671	—	11.903	961.058
Mozo	70.012	349	698	42.804	—	11.430	925.752
Engrasador	73.916	364	728	45.546	—	12.046	978.084
Ayudante Bombero	73.916	364	728	45.546	—	20.183	978.084
Limpiador	70.113	352	704	43.733	—	11.607	928.822
Camarero	72.643	360	720	44.671	—	20.105	961.058
Ayudante Camarero	70.113	352	705	43.733	—	19.496	928.822
Marmitón	70.012	349	698	42.804	—	19.830	925.752

ANEXO NUMERO 5

Valores horas extraordinarias inhabituales

	«Guardo», «Manjoya» y «Milanos»	«Galdácano», «Nerva» y «Niebla»	«Corta Atalaya», «Cerro Colorado»
1.º Of. Cub/Máq.	595	529	661
2.º Of. Cub/Máq.	529	489	595
3.º Of. Cub/Máq.	489	—	529
Maestranza	397	416	437
Cocinero	390	410	430
Cam/Mar/Engr.	367	383	397
Mozo/Limpia	357	—	377

Antigüedad

	Pesetas
Capitán/Jefatura	3.990
Oficialidad	3.420
Maestranza	2.850
Subalternos	2.280

Mº DE INDUSTRIA Y ENERGIA

17954 RESOLUCION de 20 de mayo de 1981, de la Delegación Provincial de Segovia, por la que se autoriza el establecimiento de la línea eléctrica de alta tensión y centro de transformación que se cita.

Visto el expediente incoado en esta Delegación Provincial del Ministerio de Industria y Energía de Segovia a petición de «Unión Eléctrica, S. A.», con domicilio en Madrid, Capitán Haya, 53, y oficinas en Segovia, Juan Bravo, 30, solicitando autorización y declaración en concreto de utilidad pública para el establecimiento de una instalación eléctrica de línea alta tensión y centro de transformación y cumplidos los trámites reglamentarios ordenados en el capítulo III del Decreto 2617/1966, sobre utilización de instalaciones eléctricas, y en el capítulo III del Reglamento aprobado por Decreto 2619/1966, sobre expropiación forzosa y sanciones en materia de instalaciones eléctricas y Ley de 24 de noviembre de 1939, sobre ordenación y defensa de la industria,

Esta Delegación Provincial del Ministerio de Industria y Energía de Segovia ha resuelto:

Autorizar a «Unión Eléctrica, S. A.», la instalación de la línea alta tensión y centro de transformación cuyas principales características son las siguientes:

Línea trifásica de circuito simple a 15/20 KV., con conductores de aluminio-acero de 54,6 milímetros cuadrados de sección, aisladores de cadena, de vidrio, y apoyos metálicos, cuyo recorrido de 116 metros de longitud tendrá su origen en otra línea de «Unión Eléctrica, S. A.», finalizando en un nuevo centro

de transformación tipo intemperie de 50 KVA., relación 15000/398-133 voltios, en las proximidades del camino a El Muyo, en la localidad de Madriguera (término municipal de Riaza).

La finalidad de estas instalaciones es mejorar el servicio eléctrico a la localidad.

Declarar en concreto la utilidad pública de la instalación eléctrica que se autoriza a los efectos señalados en la Ley 10/1966, sobre expropiación forzosa y sanciones en materia de instalaciones eléctricas y su Reglamento de aplicación de 20 de octubre de 1966.

Esta instalación no podrá realizarse mientras no cuente el peticionario de la misma con la aprobación de su proyecto de ejecución previo cumplimiento de los trámites que se señalan en el capítulo IV del citado Decreto 2617/1966, de 20 de octubre.

Segovia, 20 de mayo de 1981.—El Delegado provincial, Luis Alberto López Muñoz.—9 202-C.

17955

RESOLUCION de 20 de mayo de 1981, de la Dirección General de Minas, por la que se publica la inscripción de propuesta de reserva provisional a favor del Estado para investigación de minerales radiactivos, que se denominará «Vitigudino», comprendida en las provincias de Salamanca y Zamora.

En aplicación de lo dispuesto por el artículo 9.º, 1, de la Ley 22/1973, de 21 de julio, de Minas, se hace público que se ha practicado el día 5 de mayo de 1981 la inscripción número 135 en el Libro-Registro de la Dirección General de Minas, correspondiente a la petición presentada en la misma fecha por la «Empresa Nacional del Uranio, S. A.» (ENUSA), sobre propuesta para la declaración de una zona de reserva provisional a favor del Estado para investigación de minerales radiactivos, que se denominará «Vitigudino», comprendida en las provincias de Salamanca y Zamora, y cuyo perímetro definido por coordenadas geográficas se designa a continuación:

Se toma como punto de partida el de intersección de la frontera portuguesa con el paralelo 41º 03' 20" Norte, que corresponde al vértice 1.

Area formada por arcos de meridianos, referidos al de Greenwich, y de paralelos determinados por la unión de los siguientes vértices, expresados en grados sexagesimales:

	Longitud	Latitud
Vértice 1	Frontera portuguesa	41º 03' 20" Norte
Vértice 2	6º 05' 20" Oeste	41º 03' 20" Norte
Vértice 3	6º 05' 20" Oeste	41º 10' 20" Norte
Vértice 4	5º 51' 00" Oeste	41º 10' 20" Norte
Vértice 5	5º 51' 00" Oeste	41º 00' 00" Norte
Vértice 6	6º 01' 00" Oeste	41º 00' 00" Norte
Vértice 7	6º 01' 00" Oeste	40º 55' 00" Norte
Vértice 8	6º 15' 20" Oeste	40º 55' 00" Norte
Vértice 9	6º 15' 20" Oeste	40º 58' 00" Norte
Vértice 10	6º 28' 00" Oeste	40º 56' 00" Norte
Vértice 11	6º 28' 00" Oeste	40º 58' 00" Norte
Vértice 12	Frontera portuguesa	40º 56' 00" Norte

El perímetro así definido delimita una superficie de 4.350 cuadrículas mineras, aproximadamente.

Lo que se hace público a los efectos de lo prevenido en las disposiciones vigentes.

Madrid, 20 de mayo de 1981.—El Director general, Adriano García-Loygorri Ruiz.