

se refiere este pacto II, compareciendo en el acto de la venta al otorgar la escritura de compraventa.»

III. «Enrique Jiménez, S. A.», procederá a la venta con carácter inmediato del inmueble que se describe en el apartado b) del exponiendo segundo, en precio no inferior a 61 millones de pesetas. Dicho precio se destinará a cancelar la hipoteca que pesa sobre el mismo y a satisfacer el importe de los salarios adeudados. El sobrante será entregado al Fondo de Garantía Salarial.

«El Fondo de Garantía Salarial verificará la venta del inmueble anteriormente citado, compareciendo en el acto de formalizar la venta del mismo.»

IV. «Enrique Jiménez, S. A.», otorgará escrituras públicas de dación en pago parcial, a favor del Fondo de Garantía Salarial, de los inmuebles descritos en los apartados d) y e) del exponiendo segundo y, además, de los siguientes inmuebles:

— Piso por nivel con tres viviendas, dos tramos de escalera y sótano, con corral, de la casa números 5 y 7 de la calle del Príncipe de Viana, de Tudela (Navarra), inscrito al tomo 198, libro 1.189 de Tudela, folio 176, finca 10.579.

— Pisos primero letra A, quinto letra A y séptimo letra A, de la avenida de Guadalajara, número 13, de Alcalá de Henares (Madrid).

— Piso segundo letra C, de la calle de Torrelaguna, número 18, de Alcalá de Henares (Madrid).

V. El Fondo de Garantía Salarial podrá en cualquier momento requerir información de «Enrique Jiménez, S. A.», y realizar cuantas gestiones y actos tuviese por conveniente, en orden a conocer el estado de cumplimiento de las obligaciones que asume dicha Sociedad, esencialmente en cuanto a lo que se expone en los pactos II y III del presente documento.

VI. En el supuesto de que, por cualquier circunstancia, la Sociedad anónima laboral a que se refiere el pacto II no llegase a constituirse y el Fondo de Garantía Salarial viniese obligado a abonar a los trabajadores el importe de la parte de indemnización a cuyo pago se destinan los inmuebles señalados en los apartados a) y c) del exponiendo segundo, «Enrique Jiménez, Sociedad Anónima», queda obligada a otorgar escritura de dación en pago de dichos inmuebles, a favor del Fondo.

Idéntica obligación asume «Enrique Jiménez, S. A.», con respecto al inmueble citado en el apartado b) del exponiendo segundo, para el caso de no ser posible su venta en las condiciones fijadas, siempre que el Fondo de Garantía Salarial viniese obligado al pago de los salarios adeudados, a cuya atención se destina la parte necesaria del precio de venta del citado inmueble.

Y para que así conste y surta los efectos procedentes, firman por duplicado ejemplar el presente documento en el lugar y fecha al comienzo indicados.

18038

RESOLUCION de 1 de junio de 1981, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la publicación del Convenio Colectivo de la Empresa «Compañía Auxiliar de Navegación, Sociedad Anónima» (AUXINAVE).

Visto el texto del Convenio Colectivo de la Empresa «Compañía Auxiliar de Navegación, S. A.» (AUXINAVE), recibido en esta Dirección General, con fecha 25 de mayo de 1981, suscrito por la representación de la citada Empresa y la de su personal de flota, el día 21 de mayo 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, 1 de junio de 1981.—El Director general, Fernando Somoza Albaronedo.

Comisión Negociadora del Convenio Colectivo de la Empresa «Compañía Auxiliar de Navegación, S. A.» (AUXINAVE).

**COMPAÑIA AUXILIAR DE NAVEGACION, S. A. (AUXINAVE).
CONVENIO COLECTIVO AÑO 1981**

CAPITULO PRIMERO

Ambito y vigencia

Artículo 1.º **Ambito de aplicación general y personal.**—El presente Convenio tiene ámbito de Empresa y regula las condiciones económicas, sociales y de trabajo entre AUXINAVE y el personal de su plantilla, de acuerdo con la Ordenanza de Trabajo de la Marina Mercante y normas de IMCO.

Art. 2.º **Vigencia.**—El presente Convenio, tendrá efecto retroactivo al 1 de enero de 1981.

La denuncia del Convenio podrá realizarse por cualquiera de las partes hasta un mes antes del término de su vigencia, prolongándose tácitamente, y por igual período, si ninguna de las partes hiciera uso de esta facultad. A estos efectos el Convenio tendrá duración de un año.

La negociación del próximo Convenio comenzará antes del 15 de enero de 1982.

Art. 3.º **Vinculación a la totalidad del Convenio.**—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 normas, desechando el resto, sino que siempre habrá de ser aplicado y observado en su integridad y considerado globalmente.

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

CAPITULO II

Régimen de vacaciones y licencias

Art. 5.º Régimen de vacaciones:

1. El régimen de vacaciones será de 60 días por cada 120 días de servicio a la Empresa, entendiéndose por tal las siguientes situaciones:

- Situación de enrolamiento.
- Hospitalización por accidente de trabajo o enfermedad.
- Expectativa de embarque, cuando se encuentre fuera de su domicilio, por orden de la Empresa.
- Comisión de servicio.
- El tiempo que exceda de dos días tanto al embarcar como al desembarcar, se considerará Comisión de servicio.

En todas las demás circunstancias se devengarán vacaciones reguladas por la OTMM.

2. Las vacaciones de este Convenio tienen el carácter de totales por todos los conceptos, no devengándose, a partir de la entrada en vigor de este pacto, vacaciones adicionales por razón de antigüedad en la Empresa, ni procederá, en consecuencia, la acumulación a vacaciones de los días de descanso en la mar en los que se haya trabajado.

Art. 6.º **Relevos de personal de vacaciones.**—La Empresa y los tripulantes están obligados al estricto cumplimiento del régimen de vacaciones definido en este Convenio, admitiéndose como límite de flexibilidad desde un mes anterior a aquel en que le corresponde el devengo de las mismas (tercer mes) y hasta un mes después de dicho plazo de devengo (quinto mes). Cada día de estancia a bordo a partir del quinto mes devengará un día y medio más de vacaciones.

La Empresa podrá proceder al embarque de los tripulantes con 12 días de antelación al fin del período de vacaciones, calculando los días no disfrutados a favor del tripulante para su disfrute, acumulándolos necesariamente al siguiente período de vacaciones, y disfrutándose en su totalidad.

Art. 7.º Licencias:

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

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

En los supuestos de licencias por motivo de índole familiar los permisos que se soliciten serán concedidos por el Capitán en el momento de ser solicitados, desembarcando el tripulante en el primer puerto de escala del buque. 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 licencias ocasionadas por enfermedad grave o fallecimiento de cónyuge, hijos o padres, serán por cuenta de la Empresa.

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

- Matrimonio: 30 días.
- Nacimiento hijos: 10-15 días.
- Enfermedad grave cónyuge, hijos, padres y hermanos, incluso políticos: 10-15 días.
- Muerte cónyuge: 30 días.
- Muerte padres, hermanos o hijos, incluso políticos: 10-15 días.

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

Cuando por dictamen médico escrito se acredite que la esposa de un tripulante tiene previsto el alumbramiento en fecha anterior a la llegada del buque al próximo puerto, se le concederá la licencia que para tales casos se encuentra establecida en el apartado 1 de este artículo. Si finalizado el tiempo de la misma no se hubiera producido el alumbramiento podrá el tripulante, previa comunicación a la Compañía, prorrogar, en el mismo número de días como máximo, esta licencia, siendo de su cuenta los días que excedan del plazo señalado.

Ninguna de las licencias descritas en este apartado serán acumuladas a vacaciones a excepción de la del matrimonio, que sí se podrá acumular.

Los tripulantes que disfruten las licencias previstas en este apartado percibirán su salario profesional en los porcentajes que se especifican en cada caso.

Las licencias se empezarán a contar desde el día de llegada a su domicilio.

2. Licencia 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, 75 por 100 del profesional.

Número de veces, 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) Cursillo de carácter obligatorio complementarios a los títulos profesionales:

Antigüedad mínima: Sin limitación.

Duración: La del cursillo.

Salario: 75 por 100 del salario profesional.

Número de veces: Retribuida, una sola vez.

c) Cursillo de perfeccionamiento y capacitación profesional de los tripulantes y adecuados al tráfico específico de la Empresa y según programación de la misma:

Antigüedad mínima: Un año.

Duración: La del curso.

Salario: 75 por 100 del salario profesional.

Vinculación a la Empresa: Un año.

Peticiones máximas: Tres por ciento de los puestos de trabajo.

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

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

d) Cursillos por decisión de la Empresa.—Cuando alguno de los cursos de los apartados anteriores se realice por decisión 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 cuatro 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.

CAPITULO III

Condiciones económicas

Art. 8.º **Incrementos salariales.**—Los salarios profesionales se incrementarán en 1981 en un 14 por 100 respecto al año anterior. En su distribución se establecen tres porcentajes según las siguientes categorías: Para Oficiales, un 13 por 100; para la Maestranza, un 14 por 100, y para los Subalternos, un 15 por 100.

En ningún caso esta distribución podrá superar el 14 por 100 indicado sobre el total de los salarios profesionales.

Las horas extraordinarias no se incrementarán económicamente, conservando el valor que tenían para 1980 y que se considera prorrogado y vigente para 1981.

Las cuantías de la nueva tabla salarial figuran en el anexo número 1 de este Convenio.

Art. 9.º **Antigüedad.**—Se valora para cada trienio:

Oficiales, 3.990 pesetas.

Maestranza, 3.420 pesetas.

Subalternos, 2.850 pesetas.

Art. 10. **Expectativa de embarque y comisión de servicio:**

1. En Comisión de Servicio se percibirá el salario profesional y la media de horas extras que se vinieran percibiendo en los últimos tres meses de navegación.

2. En expectativa de embarque en su domicilio se percibirá el 82 por 100 del salario profesional. La expectativa de embarque fuera de su domicilio se considerará como Comisión de Servicio. Ningún tripulante podrá estar en expectativa de embarque por un tiempo superior a quince días, pasando a partir de este momento a situación de Comisión de Servicio.

3. Bajas por accidente de trabajo o enfermedad profesional. Los trabajadores, cuando pasen a la situación de incapacidad laboral transitoria por accidente de trabajo, mensualmente percibirán de la Empresa como complemento a cargo de la misma, la diferencia entre lo que perciben como prestación de la Seguridad Social y el 100 por 100 de su retribución salarial, por los conceptos que sirven de base para la cotización de la Seguridad Social.

En situación de enfermedad, la Empresa complementará asimismo, a partir del veintiún día de la enfermedad, las prestaciones de la Seguridad Social hasta el 100 por 100 de las mismas bases.

Art. 11. **Diets y gastos de locomoción.**—La Empresa facilitará los medios más rápidos de transporte para la incorporación a bordo y para el desembarco de los buques hasta la llegada a sus respectivos domicilios, procurándose que, siempre que sea posible, se haga en avión de línea regular. La utilización de taxis por parte de los tripulantes para distancias superiores a 35 kilómetros, quedará sujeta a la autorización de la Empresa.

Las dietas para gastos y comidas serán:

— Capitan y Jefes de Máquinas: Gastos a justificar.

— Oficiales, Maestranza y Subalternos: 3.500 pesetas.

En viajes al extranjero, la Empresa correrá con los gastos de hotel y alimentación. Facilitará asimismo, en estos casos, la cantidad de 50 dólares, o su equivalente en otra divisa, en concepto de gastos por los tripulantes tuviesen necesidad de efectuar, debiendo justificar debidamente los mismos ante el Capitán o el Departamento de Personal, entregando la cantidad de la que no se haya dispuesto.

Art. 12. **Horas extraordinarias.**—Se procurará la supresión de las horas extraordinarias en todos los departamentos y categorías, excepto en los siguientes casos específicos:

Maniobra de atraque y desatraque, escalas técnicas con lancha o helicóptero, fondeo, averías de cualquier clase que ocasionen moderadas o paradas en la mar, carga, descarga, lastre o deslastre en las terminales de carga, guardias de sábados o domingos, permanencia a bordo, limpieza de tanques y extracción de sedimentos y en aquellas circunstancias que pudieran originar demoras o se ponga en peligro la carga o la seguridad del buque. No podrá exigirse al personal que trabaje horas extraordinarias cuando estos trabajos sean cotidianos, normales al trabajo a bordo de un buque dedicado al transporte crudo.

CAPITULO IV

Condiciones de trabajo y régimen interior

Art. 13. **Jornada de trabajo.**—La jornada se desarrollará de lunes a viernes a razón de ocho horas diarias más las cuatro horas correspondientes a la media jornada de los sábados.

Dentro de la jornada descrita los tripulantes dedicarán una hora semanal continuada a la limpieza de sus camarotes.

Todo el personal de día tendrá derecho a interrumpir la jornada durante media hora por la mañana y media por la tarde para tomar el bocadillo.

Lo anterior no es de aplicación para el personal de guardias cuyas condiciones de trabajo se regirán según la OTMM y el Reglamento de Régimen Interior.

Al personal de guardia no podrá exigirse la realización de trabajos que no estén relacionados directamente con el servicio de guardia, en cuanto le impide el desempeño de su función.

Art. 14. **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 en estos trabajos salvo en circunstancias especiales en las que peligre la seguridad del buque o de la carga.

Son trabajos especiales:

— Limpieza del colector de barridos, 4.600 pesetas por cilindro y parte correspondiente del colector.

— Pintado parte inferior de alerones, 700 pesetas/hora, en hora de trabajo normal.

— Pintado de ohimenea, al personal que haga uso de andamios o guindola, 700 pesetas/hora, en hora de trabajo normal.

— Rascado y pintado de sentinas, 700 pesetas/hora, en hora de trabajo normal.

— Extracción de sedimentos del interior del tanque séptico, 700 pesetas/hora, en hora de trabajo normal.
— Embarque de víveres, respetos, pertrechos, bidones, etcétera, 700 pesetas/hora, en hora de trabajo normal.

Art. 15. *Tiempo de espera hasta la maniobra.*—Será obligatorio publicar en la pizarra la hora de salida del buque con ocho horas de antelación; dicha hora de salida podrá demorarse hasta dos horas después de la señalada en la pizarra.

Para el personal que no esté de guardia, las horas de espera hasta la maniobra que excedan de lo indicado en el párrafo anterior, tendrán carácter de extraordinarias.

El Capitán podrá modificar libremente la hora de salida, publicándolo con ocho horas de antelación.

Durante la permanencia del buque en rada o río, así como en puerto de carga, descarga o campo de boyas, la Empresa procurará facilitar medios de transporte para el traslado de los tripulantes al centro urbano más próximo, adaptando el horario al del personal de guardia. Si a pesar de ello no pudiera establecerse dicho servicio, se abonará el importe que suponga al interesado trasladarse hasta dicho centro urbano.

Art. 16. *Compensación por trabajos sucios, penosos y peligrosos.*—Tienen consideración de trabajos sucios, penosos y peligrosos: Trabajos y limpieza bajo planchas de las sentinas de la sala de máquinas y cámara de bombas. Trabajos realizados en tanques de lastre, carga, agua o combustible; extracción de sedimentos, cárter del motor principal, calderas, cajas de cadenas, cambio de pistones y camisas del motor principal en la mar, rotativas en la mar, interior de botellas de aire comprimido o condensadores y cuando sea necesario el uso de máscaras, así como a temperaturas superiores a los 43 grados centígrados de promedio cuando se trate de guardias o superiores a los mismos grados o inferiores a 3 grados centígrados cuando se trabaje directamente en un lugar determinado en que específicamente sea necesario realizar el trabajo.

Trabajos de limpieza en cámara de bombas por debajo de la altura correspondiente a la cubierta principal y pintado de la misma, montaje o desmontaje de tuberías o válvulas de carga, lastre o vapor, bombas de carga o reachique (no entendiéndose como trabajos penosos las operaciones relacionadas con el lastre, deslastre, carga, descarga y limpieza de tanque). Interior de evaporadores, cofferdams y trabajos en la mar ocasionados por avería del propulsor principal (al personal que participe directamente en los mismos), trabajos en antenas de radares, conexión y desconexión de mangueras de carga y combustible, trabajos en cuadros de alto voltaje, limpieza en filtros de gas inerte, reparaciones y limpieza en interiores de cámaras frigoríficas y soldaduras en materiales galvanizados.

Trabajos en tuberías de desagües sanitarios, siempre que sea necesario desmontar las mismas. Rascado y pintado del puente, pilos y costados, siempre que sea necesario el uso de guindoles.

Estas horas se incrementarán en un 100 por 100 de su valor, y si se realizan dentro de la jornada normal de trabajo se pagarán como extraordinarias normales.

Art. 17. *Escalafón.*—La Empresa llevará obligatoriamente, de acuerdo con los artículos 69, 70, 71 y 73 de la OTMM, un escalafón público donde figure todo el personal de la misma, con su cargo y antigüedad, respetándose lo determinado en dicha Ordenanza en todos los aspectos.

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

Art. 18. *Periodo de prueba.*—Tendrá una duración de cuatro meses para Oficiales y de dos para Maestranza y Subalternos.

Caso de que el periodo de prueba expire en el transcurso de una travesía éste se considera prorrogado hasta que el buque toque puerto, pero la voluntad por parte del Armador de rescindir el contrato de trabajo por no superar el periodo de prueba, deberá ser notificada al tripulante por el Capitán dentro del plazo estipulado, con ocho días de antelación. En el caso de que expire por voluntad del tripulante y ello ocurra en viaje o puerto extranjero, se considera prorrogado hasta 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 de la Empresa y el tiempo prestado durante dicho periodo le será computado a efectos de antigüedad.

Una vez finalizado el periodo de prueba o con la llegada del buque a puerto, los gastos de viajes y dietas desde el puerto de desembarque hasta el domicilio del trabajador serán de cuenta de la Empresa, efectuándose su liquidación hasta la llegada a su domicilio.

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

Art. 19. *Rotación.*—Todo tripulante que haya realizado tres campañas en el mismo buque podrá solicitar el traslado a otro buque de la Empresa, y ésta procurará atender su petición en atención a las circunstancias que concurren.

Art. 20. *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 y se concederán cualesquiera que sea la actividad que vaya a desarrollar el solicitante.

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

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

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

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

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

Art. 21. *Preferencia para ocupar puestos de tierra.*—La Empresa, en igualdad de condiciones, dará un trato preferente sobre el personal ajeno a la misma para poder ocupar destinos en tierra, al personal de flota que lo solicita y siempre que reúna las titulaciones y capacidad exigidas para el puesto que se trate.

A tal fin, la Empresa informará a la flota de los puestos que sea necesario cubrir en las dependencias de tierra.

Art. 22. *Atención personal tierra.*—Durante la estancia en puerto, los camareros atenderán a la tripulación del buque, personal de AUXINAVE y familiares acompañantes; caso de embarcar personal de talleres para realizar trabajos durante la navegación o estancia en puerto y siempre que éstos excedan el número de cinco, dicho personal dispondrá de su propio Camarero, a efectos de auxilio cocina, servicio de comidas y limpieza de sus aseos y pasillos.

La tripulación del buque tendrá prioridad sobre el personal de tierra en cuanto a la utilización de los aseos y cumplimiento del horario del servicio de comidas.

Art. 23. *Collas de aprovisionamiento.*—La Empresa dispondrá de las collas necesarias para el embarque y desembarque de provisiones, pertrechos, respetos, bidones y víveres. Obligatoria siempre que sea en puerto español y en descargas en puerto extranjero. Asimismo se aplicará en escala técnica en puerto español.

Los encargados de las collas se pondrán a disposición de los mandos del buque, para realizar los trabajos de transporte y estriba. En caso de imposibilidad de conseguir la colla, estos trabajos tendrán la consideración de especiales y el tratamiento económico de los mismos será el expresado en el artículo 14 del presente Convenio.

Art. 24. *Lavado de ropa y ropa de trabajo:*

1. El lavado de la ropa de cama, toallas y servicios de fonda correrá a cargo de la Empresa, realizándolo el Cocinero-Despensero, de acuerdo con el Reglamento de Régimen Interior. El mencionado lavado de ropa tendrá una gratificación mensual de 20.000 pesetas.

El cambio de sábanas y funda de almohada habrá de ser completo y semanal.

Para el lavado de los efectos personales de los tripulantes se instalarán a bordo los medios necesarios, tanto para Oficiales como para Maestranza y Subalternos.

2. Al embarcar el tripulante se le proveerá de tres buzos, tres pares de guantes, un par de zapatos de seguridad y juego de botas y ropa de agua.

3. Personal de fonda. Se le proveerá de un buzo, par de guantes y zapatos de seguridad para toda la campaña, sin perjuicio de la ropa de trabajo que por su función a bordo le corresponda.

Art. 25. *Escalas en puerto en zona de guerra.*—Cuando el buque haya de partir hacia una zona de guerra efectiva, entendiéndose por tal cuando la póliza de la Compañía de Seguros eleve en 1 por 100 sobre el valor del buque la póliza inscrita, 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 periodo superior a dos meses, transcurrido el cual pasará el tripulante a disfrutar de condiciones similares a la expectativa de embarque, no pudiéndose prolongar dicha situación por un periodo superior a cuatro meses, a partir de dicho plazo pasará a excedencia voluntaria.

b) Los que accedan voluntariamente a salir de viaje percibirán una prima, previamente pactada con la Empresa. Asimismo; la Empresa, mientras dure el viaje suplementará el seguro de accidente hasta tres veces su valor normal.

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

y si sufrieran en la misma incapacidades permanentes o muerte por cualquier hecho de guerra se triplicará el seguro de accidente.

CAPITULO V

Ayudas sociales

Art. 26. *Seguro de vida y accidente.*—La Empresa tendrá establecida con una Compañía de Seguros la cobertura de riesgos de muerte y accidente:

— Muerte o invalidez derivada de enfermedad no profesional:

Muerte: 1.500.000 pesetas brutas.
Invalidez permanente, total o parcial: 1.500.000 pesetas de acuerdo con la póliza del seguro.

— Accidente:

Muerte: 3.000.000 de pesetas brutas.
Invalidez permanente: 3.000.000 de pesetas brutas.

En caso de fallecimiento a bordo por muerte natural, la Empresa completará hasta 2.000.000 la cantidad que se perciba de la póliza de seguro por muerte natural.

Para la calificación de estos siniestros y la graduación de los distintos supuestos de invalidez se estará a lo que dispongan las condiciones generales de la póliza.

Cualquier tripulante podrá suscribir a su costa cantidades complementarias para estos riesgos beneficiándose de las primas existentes.

Los seguros de muerte e invalidez permanente serán complementados con el de muerte natural.

Art. 27. *Ayuda de estudios.*—La Empresa, para el curso 1981-82, concederá la siguiente ayuda de estudios a los hijos de los tripulantes hijos:

- Enseñanza preescolar, BUP, COU y carreras de grado medio: 20.000 pesetas.
- Estudios superiores: 25.000 pesetas.
- Formación náutica: La totalidad del costo.
- Formación náutico-pesquera: La totalidad del costo.

Estas cantidades se percibirán una vez que la Empresa haya comprobado los justificantes correspondientes al curso 1981-1982.

Art. 28. *Ayuda para educación de hijos deficientes.*—Se concede una ayuda anual de 150.000 pesetas a los tripulantes que tengan hijos subnormales, que necesiten cuidados especiales y así lo justifiquen con los correspondientes certificados y facturas.

Art. 29. *Préstamo para vivienda.*—La Empresa concederá préstamos para vivienda a aquellos tripulantes que lo soliciten y que lleven al menos tres años de servicio en la misma. Estas prestaciones serán de hasta 1.000.000 de pesetas, a un interés igual al que en el momento del otorgamiento elijan las Mutualidades Laborales, y se amortizará en 7 años, mensualmente. La cantidad correspondiente al interés devengado se incorporará al fondo de ayuda constituido por la Empresa.

El fondo de ayuda de la Empresa para estos préstamos no puede ascender a más de 30.000.000 de pesetas, incluidos en ellos los hasta ahora concedidos.

Los créditos se concederán con prioridad de los tripulantes más necesitados, previa comprobación de la Empresa. En igualdad de condiciones se concederá al tripulante con más antigüedad.

En el supuesto de excedencia continuará el sistema de amortización.

La Empresa publicará anualmente una lista con el número de orden de los tripulantes que hayan solicitado el crédito.

Art. 30. *Créditos de urgencia.*—La Empresa concederá créditos de urgencia de hasta 100.000 pesetas a los tripulantes hijos que lo soliciten y justifiquen su necesidad. Dichos préstamos no podrán solicitarse más de una vez cada dos años y serán concedidos sin interés y amortizable en 12 mensualidades.

La Empresa en caso de necesidad grave demostrada, estudiará una mayor ayuda.

Art. 31. *Ayuda de viudedad.*—En caso de fallecimiento de cualquier tripulante de AUXINAVE, se abonará a la viuda o familiar a su cargo, además de las prestaciones legalmente establecidas, tres mensualidades del salario profesional.

Art. 32. *Premios de nupcialidad y natalidad.*

1. La Empresa establece un premio de nupcialidad por un importe de 25.000 pesetas.
2. Asimismo, concede premio de natalidad por un importe de 15.000 pesetas por hijo.

Art. 33. *Mutua Marina Mercante.*—La Empresa abonará el 50 por 100 de la cuota fijada por la Mutua de la Marina Mercante, según circular de la Empresa número 3/78, de 25 de enero de 1978.

Art. 34. *Jubilación y premio de vinculación.*—Hasta el día 31 de diciembre de 1991 la Empresa establece una ayuda al momento de jubilarse consistente en una cantidad cuyo mó-

dulo para su cálculo será de 75.000 pesetas por año de servicio a la Empresa.

Art. 35. *Familiar acompañante.*

1. La Empresa abonará el 50 por 100 del importe del billete a las esposas de los tripulantes que se desplacen a Santa Cruz de Tenerife, cuando el buque efectúe en dicho puerto la descarga total del producto transportado y siempre que no coincida con el embarco o desembarco del tripulante.

La misma bonificación se aplicará a las esposas de los tripulantes residentes en Canarias que se desplacen a la Península.

Si finaliza el viaje en puerto de descarga extranjero y no europeo, la Empresa abonará los gastos de regreso de la esposa siempre que el desembarco del tripulante sea para quedar a órdenes de la Empresa, por enfermedad propia o de padres e hijos, o por fuerza mayor. En el resto de los supuestos, sólo abonará el 50 por 100 y tratándose de puerto europeo se abonará el 100 por 100.

No obstante lo establecido en el párrafo anterior, la Empresa considerará los casos especiales a efectos de abonar los gastos de dicho regreso.

La manutención de las esposas durante su permanencia a bordo, así como la de los hijos que visitan el buque, será por cuenta de la Empresa.

2. El número de esposas acompañantes que podrán enrolarse en un buque no excederá de seis, no pudiendo ser enroladas aquellas que se encuentren en estado de gestación.

Art. 36. *Promoción social.*—La Empresa suministrará a los buques de cine TV, vídeo y biblioteca. Los tripulantes podrán presentar lista de libros y revistas, a los que la Empresa procurará adquirirlos.

La Empresa colaborará en el desarrollo de programas de estudio de idiomas, electrónica, motores y en general a la capacitación profesional que contribuya a la formación y elevación de los niveles actuales de los tripulantes.

El tripulante encargado del manejo de estos aparatos percibirá horas extras, siempre que se realice fuera de la jornada normal de trabajo.

Art. 37. *Manutención.*—Se mantendrá el sistema de alimentación. En caso de posibles desavenencias, el miembro del Comité de Empresa convocará reunión saliendo de esta una Comisión formada por tres tripulantes, uno por Oficiales, otro por Maestranza y otro por Subalternos. La citada Comisión supervisará los posibles errores en la administración, calidad y cantidad de los alimentos. Podrá participar en dicha Comisión cualquier tripulante, independientemente de su situación en la Empresa.

Se considera obligatorio la disposición en todo momento por los tripulantes de frigoríficos, conteniendo alimentos básicos tales como embutidos, leche, café, mantequilla, mermelada, conservas y similares.

La Compañía, salvo que no exista en el puerto donde facilite la provisión, embarcará leche contenida en envase de cartón.

En ningún caso los artículos de Gambuza y Entrepot sufrirán subida de precios con respecto a las facturas, para lo cual se fijará en el tablón de anuncios las correspondientes facturas de Entrepot.

Cada tripulante tiene derecho a recibir mensualmente, en concepto de Entrepot, ocho cartones de tabaco y cuatro botellas de licor.

Art. 38. *Asistencia médica.*

1. El Capitán podrá solicitar la presencia de un Médico a bordo en los puertos cuando haya tripulantes que lo requieran con causa justificada.

2. Los miembros del Comité de Empresa tienen atribuciones para supervisar el botiquín de a bordo, junto con el Oficial responsable, cuidando de que el mismo contenga siempre el material médico reglamentario.

3. La Empresa facilitará asistencia a cursillos de Medicina y primeros auxilios a aquellos tripulantes más idóneos que reúnan las aptitudes necesarias para ello, procurando que en cada buque haya al menos un tripulante que haya seguido uno de estos cursillos.

Art. 39. *Fondo económico para fines sociales.*—Las cantidades en metálico que el buque consiguiera por la venta de chatarra y material de deshecho, que no sobrepase la cantidad de 50.000 pesetas, pasará a engrosar el fondo económico que se crea para fines sociales. Para cantidades superiores se requerirá autorización expresa de la Dirección.

Su utilización será dispuesta por el Capitán de común acuerdo con el miembro o miembros del Comité de Empresa que se encuentren a bordo para los fines sociales que estimen aconsejables, dando posteriormente a la Empresa cuenta de las adquisiciones realizadas para su buen control.

CAPITULO VI

Derechos sindicales a bordo y en la Empresa

Art. 40. *Derecho de reunión.*—Los tripulantes podrán ejercer su derecho de reunión a bordo, a cuyos efectos preavisa-

rán al Capitán. La reunión podrá ser convocada por dos miembros del Comité de Empresa o por un número de tripulantes no inferior al 33 por 100 de la plantilla del buque.

La reunión será presidida por los miembros del Comité de Empresa o, en su defecto, por los dos convocantes de mayor y menor edad, quienes serán responsables del normal desarrollo de la misma. En la reunión sólo podrán tratarse los asuntos previamente incluidos en el orden del día, cuya copia se habrá entregado al Capitán al momento de preavisarle.

La reunión, que tendrá lugar fuera de la jornada ordinaria, no entorpecerá las guardias y turnos de trabajo, garantizándose en todo caso la seguridad del buque, la de su carga y la de la dotación.

El Capitán sólo podrá interrumpir o suspender la reunión cuando no se cumplan las condiciones señaladas para el ejercicio de este derecho.

Art. 41. Del Comité de Empresa.—Los tripulantes elegidos representantes de los trabajadores se integran en el Comité de Empresa y ejercerán sus funciones mancomunadamente.

A tales efectos su gestión se efectuará bajo los criterios que establece el Estatuto de los Trabajadores, fundamentalmente en lo que se refiere a las competencias, capacidad y sigilo profesional y garantías.

Dadas las especiales características del trabajo en la mar, no se requiere la actuación mancomunada para el ejercicio de la actividad correspondiente a bordo. Por idénticas circunstancias la reunión de Comité se circunscribirá a las situaciones derivadas de los conflictos colectivos que pudieran plantearse o a la negociación de los Convenios Colectivos.

Art. 42. Acceso al buque de representantes sindicales y celebración de reuniones en puerto.—En cualquier momento, durante la estancia del buque en puerto o en astillero, los responsables de cualquier Sindicato legalmente reconocido una vez acreditada su condición ante el Capitán del buque, podrán efectuar visitas a bordo a fin de cumplir con sus funciones sindicales.

Junto al representante o representantes sindicales podrán acudir al buque asesores, si los tripulantes o cualquier otra instancia orgánico-sindical lo estiman procedente.

Estas visitas y reuniones podrán realizarse siempre que con ellas no queden interrumpidos los trabajos normales de a bordo y cuando los tripulantes o los representantes sindicales lo estimen oportuno.

Art. 43. Excedencia especial.—El tripulante que sea elegido para ocupar en tierra algún cargo de responsabilidad en la estructura organizativa de cualquier Sindicato legalmente constituido o para cumplimiento de deberes de carácter público, se le concederá una excedencia especial.

La excedencia se concederá durante el tiempo que desempeñe el cargo de que se trate, debiendo el interesado solicitar su reingreso en la Empresa en los treinta días siguientes al día del cese de su cargo sindical o público. La Empresa, en todo caso reintegrará en el acto al interesado en su puesto de trabajo.

A los desembarcados por aplicación de este punto, se les respetará la antigüedad y demás derechos adquiridos.

CAPITULO VII

Disposiciones finales

Art. 44. Carácter de las percepciones e impuestos.—Las percepciones salariales pactadas en este Convenio Colectivo se entenderán brutas; respecto a aquellas otras que no tengan tal carácter, los gravámenes o impuestos establecidos sobre los mismos o que pudieran establecerse serían satisfechos conforme a la Ley.

Art. 45. Aplicación a la OTMM.—En todo lo no previsto en este Convenio seguirán aplicándose las condiciones de trabajo vigentes, remitiéndose para lo no establecido en las mismas al Reglamento de Régimen Interior y a la OTMM, así como al conjunto de disposiciones legales vigentes que conforman las relaciones laborales en España.

Art. 46. Comisión Paritaria.—Para interpretar y vigilar la aplicación del presente Convenio se crea una Comisión Paritaria de diez miembros, compuesta por cinco miembros elegidos por y entre los componentes de cada una de las dos Comisiones Deliberadoras que han negociado este Convenio.

Las partes convienen en someter a esta Comisión cuantas dudas, discrepancias o conflictos pudieran derivarse del Convenio, la cual emitirá en el plazo de cuarenta y cinco días, informe propuesta, siendo este trámite previo, antes de acudir a la autoridad o jurisdicción competente.

La parte social de la Comisión Paritaria está formada por los siguientes miembros:

Manuel Queiruga Paz.
Eduardo López Meizoso.
Carlos Martínez Gil.
Enrique Díaz de Castellví.
José Luis García Cruz.

Art. 47. Pérdida de equipaje a bordo.—En caso de pérdida de equipaje a bordo por cualquier miembro de la tripulación, debida a naufragio, incendio o cualquier otro accidente, no im-

putable al o a los perjudicados, la Empresa abonará como compensación las cantidades siguientes: 75.000 pesetas por pérdida total y hasta 75.000 pesetas por pérdida parcial, valorando lo realmente perdido a juicio del Capitán, previa audiencia del interesado y en presencia del miembro del Comité de Empresa.

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

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

NORMAS COMPLEMENTARIAS

1. **Servicio de personal de fonda para personal Maestranza y Subalterno.**—Será obligación del Camarero la limpieza de los pasillos y servicio de comedor y aseos del personal de Maestranza y Subalterno.

2. **Comité de Seguridad.**—Con el fin de adecuar el actual Comité de Seguridad a la nueva normativa de los acuerdos fijados en el Convenio Colectivo firmado con fecha de hoy, este Comité queda mantenido, siendo sus funciones las siguientes:

Asistir y asesorar al Capitán en el establecimiento y cumplimiento de las normas de seguridad a bordo.

Objetivos:

- Evitar accidentes y daños corporales.
- Mejorar las condiciones de seguridad a bordo.
- Revisar accidentes acaecidos y adoptar o reconsiderar medidas que eviten su repetición.
- Recomendar modificaciones cuando sean necesarias.
- Recibir sugerencias encaminadas al logro de una mayor garantía de seguridad, tanto de la tripulación como del buque.
- Llevar a cabo las medidas necesarias tendientes a la evitación de accidentes.

Miembros del Comité.—El Comité de Seguridad estará formado por los siguientes miembros:

- Presidente: Capitán.
- Vocales: Jefe de Máquinas, primer oficial de Cubierta, primer oficial de Máquinas, oficial Radiotelegrafista, Contramaestre, Electricista, Calderero, Mayordomo, Bombero. Miembro del Comité de Empresa, un tripulante rotativo.

Si se considera necesario, para el mejor cumplimiento de su cometido, el Capitán podrá designar entre la tripulación, uno o varios miembros adicionales para que, con carácter fijo o eventual pasen a formar parte del Comité.

c) **Secretario:** Desempeñará el cargo el Oficial más joven que pertenezca al Comité.

d) El tripulante rotativo será designado por el Capitán y el miembro del Comité de Empresa, debiendo asistir cada tripulante, por lo menos, a dos Comités de Seguridad, antes de dejar su puesto al tripulante siguiente.

Funciones.—Serán funciones del Comité de Seguridad:

a) El cumplimiento y vigilancia de las normas y Reglamentos de Seguridad, así como de las instrucciones y precauciones a observar para la prevención de accidentes.

b) El análisis de los accidentes ocurridos a bordo, efectuando para ello las investigaciones oportunas en cada caso, con objeto de determinar las causas y exponer las medidas necesarias para evitar su repetición y recomendaciones que pueden derivarse.

c) La adopción de medidas y precauciones de seguridad conducentes a la prevención de accidentes.

d) La presentación a la Dirección de la Compañía de sugerencias, propuestas y recomendaciones para la adopción de cualquier medida de seguridad a bordo, que el Comité no pueda tomar por sí mismo.

e) La enseñanza y divulgación entre los restantes tripulantes de las Normas e instrucciones de seguridad.

f) La comprobación y correcto funcionamiento de los aparatos y aplicación de técnicas para la prevención o lucha contra accidentes e incendios, tales como extintores, equipos contraincendios, etc.

g) La comprobación de cualquier debilidad aparente por parte de la tripulación en la consecución de métodos o efectividad de los equipos de seguridad.

h) La vigilancia de la ejecución de los ejercicios de seguridad reglamentarios y entrenamientos periódicos del personal para su familiarización con los aparatos y técnicas en materia de seguridad y comprobación de su eficacia. Los ejercicios de adiestramiento y práctica a bordo (abandono, contraincendio, emergencia, etc.), se llevarán a cabo dentro de las horas de jornada normal a bordo. Los citados ejercicios tendrán carácter semanal alternativo y se realizarán, salvo circunstancias que lo impidan, el sábado por la mañana.

i) Programar de acuerdo con la Empresa, cursos de seguridad en tierra para todos los tripulantes.

Reuniones.—El Comité se reunirá cada mes con carácter obligatorio en sesión ordinaria y con carácter extraordinario, cuando así lo estime conveniente el Capitán, como Presidente, o un tercio de los miembros del Comité.

El Capitán, como Presidente del Comité, convocará y presidirá todas las reuniones y tomará las debidas medidas para asegurar la asistencia total de sus componentes. Al final de cada reunión se levantará la correspondiente acta, haciéndose constar los asuntos tratados, la medida o medidas adoptadas a bordo a propuesta del Comité y las recomendaciones o sugerencias que se deseen elevar a la Dirección, indicándose la aprobación, desaprobación del Comité a las propuestas individuales de sus miembros o del resto de la dotación; dicha acta deberá exponerse en los tabloneros de anuncios y una copia se entregará al miembro del Comité de Empresa, otra se enviará a la Empresa y otra quedará en los archivos del buque.

El Secretario tomará las notas necesarias para la redacción del acta que, una vez aprobada por el Presidente, se mecanografiará y será firmada por el Presidente y el Secretario, enviándose una copia de la misma y de los informes anexos a la Dirección de la Compañía.

Las actas y anexos quedarán depositados en el archivo que a tal fin se habilitará a bordo.

Cooperación con la Dirección.—El Comité de Seguridad cooperará con la Dirección:

- a) Remitiendo las actas de sus reuniones a la mayor brevedad posible.
- b) Dirigiendo sus esfuerzos, diligencias e iniciativas a la promoción de prácticas de seguridad a bordo del buque y comunicando a la Dirección las medidas o precauciones adoptadas, las cuales pueden ser de valor para otros buques de la flota en la prevención de accidentes o fuegos.
- c) Eliminando en lo que sea posible las causas de accidentes a bordo y en los lugares donde se consideren necesarios cambios estructurales o alteraciones significativas, haciéndose las recomendaciones en todo detalle y prontitud.
- d) Impartiendo con toda responsabilidad órdenes y recomendaciones sobre temas de seguridad a bordo de su buque.

3. *Limpieza de tanques.*—La limpieza se intentará efectuar de forma continuada con objeto de simplificar las faenas de la misma y evitar gastos innecesarios, así como mejorar la seguridad del buque.

Tanto Empresa como personal se comprometen a llevar a cabo las siguientes faenas:

a) Por parte de la Empresa:

Acondicionar el automatismo de calderas.

b) Por parte del personal de Máquinas:

En caso de que fuese necesario efectuar guardia a seis horas, y de acuerdo con el personal, las horas extraordinarias serán cobradas como penosas.

c) Por parte del personal de Cubierta:

A seis horas cada uno. Cada miembro de los turnos tendrá derecho a seis horas extraordinarias.

Si la limpieza se realiza en sábado, cada miembro de los turnos tendrá derecho a 10 horas extraordinarias y si fuese en domingo a 14 horas extraordinarias.

En ningún caso durante las operaciones de descarga ningún tripulante estará obligado a hacer una jornada superior a ocho horas.

No obstante lo establecido en el párrafo anterior, el personal de fonda, distribuirá su jornada de modo que quede atendido en todo momento el servicio correspondiente.

4. *Servicio militar.*—El personal que siendo fijo en la Empresa realice Servicio militar, tendrá derecho a percibir la cantidad equivalente al 5 por 100 del salario bruto anual, que le será abonado en dos plazos de seis meses cada uno.

El personal que esté casado percibirá, además de lo anterior, un Plus mensual de 10.000 pesetas.

5. *Vacantes en Departamento de fonda.*—Cuando se produzcan vacantes en el Departamento de Fonda, la Empresa concederá preferencia al estudio de las solicitudes que presente el personal de Cubierta y Máquinas.

CLAUSULAS ADICIONALES

1.ª *Salario profesional y Plus de embarque.*—En el salario profesional quedan integrados los conceptos Plus de Embarque y partes proporcionales de los complementos de vencimiento periódico superior al mes.

Si las futuras disposiciones restablecieran con carácter obligatorio el Plus de Embarque o establecieran cualquier modificación sólo respecto de éste o sólo del salario profesional, se entenderá a estos efectos que el salario fusionado está integrado por los dos conceptos en la misma proporción que existía el 1 de enero de 1980.

2.ª *Estipulación sobre liquidación efectos económicos Convenio.*—En el plazo de sesenta días después de la firma del Convenio, la Empresa mecanizará la nómina de conformidad con las mejoras establecidas en este pacto.

3.ª *Nota aclaratoria al cuadro salarial.*—Las percepciones salariales del personal incluido en el presente cuadro serán las siguientes:

- 1. Salario profesional.
- 2. Complementos salariales:
 - Personales: Premio de antigüedad.
 - De cantidad y calidad de trabajo: Horas extraordinarias.

3. Plus de Embarque.—Al quedar absorbido dicho concepto en el salario profesional se entiende que dicho salario profesional incluye y mejora las percepciones reglamentarias de la Ordenanza del 15 por 100 de peligrosidad; gratificación de mando y jefatura; navegación por zonas insalubres, servicio del golfo de Guinea, así como el Plus de Embarque por participación en el Sobordo previsto en la vigente Ordenanza.

4. Horas extraordinarias.—El complemento de cantidad o calidad de trabajo de horas extraordinarias tendrán los importes indicados en el anexo del Convenio.

4.ª *Estudio sobre horas extraordinarias.*—Ambas partes, conscientes del desmedido crecimiento de las horas extraordinarias y de la absoluta necesidad de terminar con esta situación, están de acuerdo en aceptar mutuamente el siguiente compromiso:

1.º La Compañía vigilará estrictamente la realización de las horas extraordinarias y sólo se efectuarán las estrictamente necesarias. El Comité de Empresa, a través de cada uno de sus miembros, colaborará estrechamente en dicha labor de vigilancia, denunciando las situaciones de abuso y no reales a través del Capitán y para el conocimiento inmediato de la Compañía.

2.º La Compañía, y durante el presente año 1981, procederá a realizar un estudio de las horas extraordinarias que se efectúan en los buques, agrupándolas en distintas categorías y otorgando a cada una de ellas un tratamiento económico diferenciado. Dicho estudio se propondrá al Comité de Empresa como tema de negociación del próximo Convenio.

En tal sentido el Comité y durante el mismo plazo de tiempo, efectuará las consultas y estudios que sean precisos para llegar a la supresión o modificación de las horas por temperaturas.

5.ª *Cláusula final.*—«Fletamentos Marítimos, S. A.» (MAR-FLET), como propietaria de los buques a que este Convenio se refiere, garantiza su cumplimiento.

Devengos brutos

Categorías	Salario profesional		Expediente embarque Valor día	Servicio militar		Total bruto año
	Día	Mes		Valor día	Mes	
Capitán	7.770	233.100	6.371			2.797.200
Jefe de Máquinas	7.415	222.450	6.080			2.689.400
Primer Oficial	4.858	145.740	3.984	243	7.290	1.748.880
Segundo Oficial	4.334	130.020	3.554	217	6.510	1.580.240
1.º Maestranza	3.380	101.400	2.772	169	5.070	1.216.800
2.º Maestranza	3.000	90.000	2.400	150	4.500	1.080.000
Engrasador	2.796	83.880	2.293	140	4.200	1.008.560
Marinero	2.732	81.960	2.240	137	4.110	983.520
Camarero	2.645	79.350	2.169	132	3.960	952.200
Marmitón	2.524	75.720	2.070	128	3.780	908.640
Alumno	1.286	38.580				462.960

Horas extraordinarias

Categoría	Número de trienios							
	Cero		Uno		Dos		Tres	
	Normal	Penosa	Normal	Penosa	Normal	Penosa	Normal	Penosa
Primer Oficial	431	862	453	906	475	950	499	998
Segundo Oficial	374	748	393	786	413	826	432	864
1.º Maestranza	289	578	305	610	320	640	337	674
2.º Maestranza	284	568	297	594	312	624	328	656
Engrasador	286	532	279	558	294	588	308	616
Cocinero-Camarero	263	526	276	552	289	578	305	610
Marmitón	254	508	267	534	281	562	295	590
Alumno	125	250						

18039

RESOLUCION de 1 de junio de 1981, de la Dirección General de Trabajo, por la que se homologa con el número 799 el zapato de seguridad contra riesgos mecánicos, marca «Garmaryga», modelo 154-Z, fabricado y presentado por la Empresa «Garmaryga, S. L.», de Quel (La Rioja).

Instruido en esta Dirección General de Trabajo expediente de homologación del zapato de seguridad contra riesgos mecánicos, marca «Garmaryga», modelo 154-Z, con arreglo a lo prevenido en la Orden de 17 de mayo de 1974, sobre homologación de los medios de protección personal de los trabajadores, se ha dictado resolución, en cuya parte dispositiva se establece lo siguiente:

- Primero.—Homologar el zapato de seguridad marca «Garmaryga», modelo 154-Z, fabricado y presentado por la Empresa «Garmaryga, S. L.», con domicilio en Quel (La Rioja), carretera de Arnedo, sin número, como elemento de protección personal de los pies contra riesgos mecánicos, de clase I, grado A.
- Segundo.—Cada zapato de seguridad de dichos modelo, marca, clase y grado llevará en sitio visible un sello inalterable y que no afecte a sus condiciones técnicas, y de no ser ello posible, un sello adhesivo, con las adecuadas condiciones de consistencia y permanencia, con la siguiente inscripción: «Ministerio de Trabajo.—Homologación 799 de 1-VI-1981. Zapato de seguridad clase I, grado A.»

Lo que se hace público para general conocimiento, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4.º de la Orden citada, sobre homologación de los medios de protección personal de los trabajadores y norma técnica reglamentaria MT-5, «Calzado de seguridad contra riesgos mecánicos», aprobada por Resolución de 31 de enero de 1980.

Madrid, 1 de junio de 1981.—El Director general, Fernando Somoza Albaronedo.

18040

RESOLUCION de 1 de junio de 1981, de la Dirección General de Trabajo, por la que se homologa con el número 800 la bota de seguridad contra riesgos mecánicos, marca «Garmaryga», modelo 156-B, fabricada y presentada por la Empresa «Garmaryga, S. L.», de Quel (La Rioja).

Instruido en esta Dirección General de Trabajo expediente de homologación de la bota de seguridad contra riesgos mecánicos, marca «Garmaryga», modelo 156-B, con arreglo a lo prevenido en la Orden de 17 de mayo de 1974, sobre homologación de los medios de protección personal de los trabajadores, se ha dictado resolución, en cuya parte dispositiva se establece lo siguiente:

- Primero.—Homologar la bota de seguridad marca «Garmaryga», modelo 156-B, fabricada y presentada por la Empresa «Garmaryga, S. L.», con domicilio en Quel (La Rioja), carretera de Arnedo, sin número, como calzado de seguridad contra riesgos mecánicos, de clase I, grado A.
- Segundo.—Cada bota de seguridad de dichos modelo, marca, clase y grado llevará en sitio visible un sello inalterable y que no afecte a las condiciones técnicas de la misma, y de no ser ello posible, un sello adhesivo, con las adecuadas condiciones de consistencia y permanencia, con la siguiente inscripción: «Ministerio de Trabajo.—Homologación 800 de 1-VI-1981. Bota de seguridad clase I, grado A.»

Lo que se hace público para general conocimiento, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4.º de la Orden citada, sobre homologación de los medios de protección personal de los trabajadores y norma técnica reglamentaria MT-5, «Calzado

de seguridad contra riesgos mecánicos», aprobada por Resolución de 31 de enero de 1980.

Madrid, 1 de junio de 1981.—El Director general, Fernando Somoza Albaronedo.

18041

RESOLUCION de 17 de julio de 1981, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la publicación de la revisión salarial con efectos del 15 de julio del presente año del Convenio Colectivo de ámbito nacional para las Industrias de Conservas Vegetales, inscrito el día 29 de septiembre de 1980.

Visto el acuerdo de revisión salarial de fecha 9 de julio de 1981, que tuvo entrada en esta Dirección General de Trabajo el 15 de julio de 1981, de la Comisión Deliberadora del Convenio Colectivo de ámbito nacional, para las Industrias de Conservas Vegetales, suscrito por la Federación Nacional de Asociaciones de la Industria de Conservas Vegetales y por las Centrales Sindicales UGT, USO y ACTIV, el día 23 de julio de 1980 e inscrito por este Centro directivo en 29 de septiembre de 1980, adoptado en virtud de su artículo 4.º que establecía que los conceptos económicos del Convenio tendrían duración por un año, siendo revisados con efectos de 15 de julio de 1981,

Esta Dirección General acuerda, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90.2 y 3 de la Ley del Estatuto de los Trabajadores de 8 de marzo de 1980 y artículo 2.b del Real Decreto 1040/1981, de 22 de mayo, sobre registro y depósito de Convenios Colectivos de Trabajo:

Primero.—Inscribir la revisión salarial acordada con fecha 9 de julio de 1981 por la Comisión Deliberadora del Convenio Colectivo de ámbito nacional para las Industrias de Conservas Vegetales.

Segundo.—Remitir un ejemplar para su depósito al Instituto de Mediación, Arbitraje y Conciliación.

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

Madrid, 17 de julio de 1981.—El Director general, Fernando Somoza Albaronedo.

Comisión Deliberadora del Convenio Colectivo nacional de Industrias de Conservas Vegetales.

CONVENIO COLECTIVO DE LAS EMPRESAS DE CONSERVAS VEGETALES Y DEL PERSONAL A SU SERVICIO

El presente documento constituye y contiene la revisión de las tablas salariales, así como de los derechos sindicales, contemplada en el artículo 7.º del Convenio vigente para el Sector y otros extremos.

A tenor de las actas levantadas, correspondientes a las deliberaciones llevadas a cabo, las revisiones quedan acordadas y concretadas del modo que se expresa en los siguientes puntos:

1. Con objeto de salvar un error material de redacción y de ajustar las horas efectivas de trabajo al semestre natural, la primera parte del segundo párrafo del artículo 7.º del Convenio vigente, queda revisado y definitivamente redactado de la siguiente forma:

«A partir del 15 de julio de 1981 y hasta el 14 de enero de 1982, la jornada máxima semanal será de cuarenta y dos horas, en cuyo periodo se realizarán un total de novecientos sesenta y cinco horas de trabajo efectivo.»