

RELACION QUE SE CITA

Término municipal de San Fernando de Henares (Madrid)

Número	Datos Catastro		Nombre del propietario y domicilio	Superficie aproximada que se expropia — m ²	Forma en que se expropia	Clase de terrenos	Fecha del levantamiento de actas			
	Polígono	Parcela					Día	Mes	Año	Hora
1	2	79 a	D.ª Mercedes Figueroa Melgar. Paseo de la Castellana, 28. Madrid-1	4.057	Parcial ...	Rústica ..	16	10	1979	10,30
2	2	79 a	D.ª Paloma Figueroa Melgar. Martín de los Heros, 56. Madrid-28	2.707	Parcial ...	Rústica ..	16	10	1979	10,30
3	2	79 a	Grupo Sindical de Colonización número 11.830. Avenida de Bonn, 21. Madrid-28	1.152	Parcial ...	Rústica ..	16	10	1979	11
4	2	91	D. José Martínez Teruel. Paseo de las Delicias, 27, 4.º Madrid-7	3.064	Parcial ...	Rústica ..	16	10	1979	11
5	2	80	D. Joaquín Fernández Villaplana. Núñez de Balboa, 9, Madrid, y finca Villares, en Torrejón de Ardoz	1.486	Parcial ...	Rústica ..	16	10	1979	11
6	2	81 a	Gasolinera San Fernando. CN-II, punto kilométrico 16,300	840	Parcial ...	Rústica ..	16	10	1979	12
6'	4	6 a	Gasolinera San Fernando. CN-II, punto kilométrico 16,300	—	Parcial ...	Rústica ..	16	10	1979	12
7	2	81 a	D. Angel Cobo Ruiz. Españoleto, 10. Madrid-4	524	Parcial ...	Rústica ..	16	10	1979	12
8	4	7 b	D. Carlos y D.ª Dolores Rivera Saldaña. Duque de Sesto, 3. Madrid-9 ...	1.854	Parcial ...	Rústica ..	16	10	1979	12,30
9	4	8	D. Domingo y D.ª Manuela Rivera Saldaña. Cartagena, 16. Madrid	82	Parcial ...	Rústica ..	16	10	1979	12,30

MINISTERIO DE TRABAJO

23446

RESOLUCION de la Dirección General de Trabajo por la que se homologa el II Convenio Colectivo Interprovincial suscrito por la Empresa «Compañía Marítima Gulf, S. A.», y su personal de Flota.

Visto el II Convenio Colectivo Interprovincial suscrito por la Empresa «Compañía Marítima, Gulf, S. A.», y su personal de Flota, en fecha 21 de agosto de 1979;

Resultando que con fecha 8 de septiembre de 1979 tuvo entrada en este Ministerio el expediente relativo al Convenio Colectivo Interprovincial para la Empresa «Compañía Marítima Gulf, S. A.», y su personal de Flota, con el texto y documentación complementaria, al objeto de proceder a su homologación, cuyo Convenio fue firmado el 21 de agosto de 1979 por las partes negociadoras con vigencia de 1 de enero a 31 de diciembre de 1979;

Considerando que por tratarse de una Empresa privada que no alcanza en su ámbito de aplicación a una plantilla superior a 500 trabajadores procede su homologación, sin ulterior trámite, con la advertencia, en su caso, de los efectos que determina el Real Decreto-ley 43/1977, de 25 de noviembre, sobre política salarial y empleo en sus artículos 5.º, 2, en relación con el 6.º y 7.º;

Considerando que esta Dirección General es competente para resolver lo acordado por las partes en el Convenio Colectivo en orden a su homologación, así como, en su caso, disponer su inscripción en el Registro de la misma y publicación a tenor del artículo 14 de la Ley 38/1973, de 19 de diciembre, y 12 de la Orden de 21 de enero de 1974;

Considerando que las partes ostentaron, tanto durante la fase de negociación como de la suscripción del Convenio Colectivo, capacidad representativa legal suficiente, habiéndoseles reconocido así mutuamente;

Considerando que el Convenio objeto de estas actuaciones se ajusta a los preceptos contenidos en el Real Decreto-ley 49/1978, de 26 de diciembre, y no observándose en sus cláusulas contravención alguna a disposiciones de derecho necesario, procede su homologación, con la advertencia prevista en el artículo 5.º, 3, del Real Decreto-ley 43/1977, de 25 de noviembre, cuya vigencia mantiene el Real Decreto-ley 49/1978, de 26 de diciembre;

Vistas las disposiciones citadas y demás de general aplicación,

Esta Dirección General acuerda:

Uno.—Homologar el II Convenio Colectivo Interprovincial para la Empresa «Compañía Marítima Gulf, S. A.», y su personal de Flota, haciéndoles saber que ello se entiende sin perjuicio

de los efectos prevenidos en el párrafo 3.º del artículo quinto del Real Decreto-ley 43/1977, de 25 de noviembre.

Dos.—Notificar esta Resolución a los representantes social y empresarial de la Comisión Deliberante, haciéndoles saber que de acuerdo con el artículo 14 de la Ley de 11 de diciembre de 1973, por tratarse de Resolución homologatoria, no cabe recurso alguno contra la misma en vía administrativa.

Tres.—Disponer su publicación en el «Boletín Oficial del Estado» y su inscripción en el Registro correspondiente.

Madrid, 14 de septiembre de 1979.—El Director general, José Miguel Prados Terriente.

Comisión Negociadora del Convenio Colectivo Interprovincial para la Empresa «Compañía Marítima Gulf, S. A.».

II CONVENIO COLECTIVO INTERPROVINCIAL DE LA EMPRESA «COMPANIA MARITIMA GULF, S. A.», Y SU PERSONAL DE FLOTA

Ámbito de aplicación.—El presente Convenio se otorga entre «Compañía Marítima Gulf, S. A.», y su personal de Flota comprendido en la Ordenanza de Trabajo de la Marina Mercante y para los buques «Muñatones», «Arteaga», «Butrón» y «Santa María».

Vigencia, prórroga y denuncia.—El presente Convenio entrará en vigor el 1 de enero de 1979, cualquiera que sea la fecha de su homologación por la Autoridad laboral y publicación en el «Boletín Oficial del Estado», y abarcará el periodo comprendido entre esa fecha y el 31 de diciembre de dicho año, salvo en aquellas materias en que en su articulado se especifique otra cosa.

Se considerará tácitamente prorrogado de año en año si no lo denunciara cualquiera de las partes que han intervenido en su deliberación con una antelación mínima de tres meses al término natural del Convenio, o, en su caso, de las prórrogas, mediante escrito dirigido a la Autoridad laboral que lo haya homologado.

Si al finalizar su vigencia no se hubiera denunciado por ninguna de las dos partes, con efectos al día 1 de enero de 1980, se procedería a modificar las retribuciones del personal de acuerdo con las disposiciones oficiales que para dicho año se publiquen por quien proceda.

Caso de ser denunciado el presente Convenio, ambas partes acuerdan el comienzo de las negociaciones del próximo Convenio antes de finalizar el mes de febrero de 1980.

Unidad de Empresa y Flota.—A los efectos de observancia del presente Convenio, se ratifica el principio de unidad de Empresa y Flota para los buques «Muñatones», «Arteaga», «Butrón» y «Santa María», manteniéndose vigente la facultad reglamentaria de la Dirección de «Compañía Marítima Gulf, Sociedad Anónima», de decidir sobre el transbordo de los tripu-

lantes entre cualquiera de los buques propiedad o tripulados por la Empresa.

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.

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.

Compensaciones y absorciones futuras.—El conjunto de condiciones pactadas en este Convenio absorberá y compensará en cómputo anual cualesquiera mejoras parciales que, por disposición legal de carácter general o específica para el sector, pactada o por cualquier origen que fuese, en el futuro pudieran establecerse.

Vacaciones.—La Empresa concederá vacaciones retribuidas a todo el personal de mar, cualquiera que fuera su categoría profesional y antigüedad, en las siguientes condiciones:

- 1) El tiempo de la duración de las vacaciones estará en función del periodo del servicio a la Empresa del tripulante, a razón de un día de vacaciones por cada dos de servicio.
- 2) El servicio a la Empresa comprende los siguientes casos:

Embarque, nuevas construcciones de buques, baja por accidente hospitalizado, baja por enfermedad hospitalizado fuera de la localidad de su domicilio habitual, órdenes de Empresa, comisiones sindicales ordenadas por la Empresa y Comisión Deliberadora de Convenios.

- 3) En los demás casos se disfrutarán treinta días al año.
 - 4) Las vacaciones comenzarán a contar desde el día siguiente de llegada al domicilio del tripulante, y finalizarán el día de salida de su domicilio para ponerse en situación de servicio a la Empresa.
 - 5) Doce días antes de finalizar las vacaciones, la Empresa deberá comunicar al tripulante los planes respecto a su embarque. En el caso de producirse éste, el tripulante lo confirmará inmediatamente.
 - 6) El telegrama que se envíe a los buques con los permisos deberá ser cursado diez días antes de la llegada del buque a puerto.
 - 7) El periodo de servicio a la Empresa estará comprendido entre un mínimo de tres meses y medio y un máximo de cinco meses.
 - 8) La Empresa podrá embarcar al tripulante diez días antes de finalizar sus vacaciones, acumulándose los días no disfrutados a las próximas vacaciones.
 - 9) En el caso de que al finalizar las vacaciones devengadas no fuese factible proceder al embarco del tripulante, los seis primeros días siguientes a la finalización de las vacaciones se considerarán como a descontar del próximo periodo de vacaciones.
 - 10) Cuando antes de los diez días de finalizar el periodo de vacaciones la Compañía interrumpa las vacaciones de mutuo acuerdo con el tripulante, por motivo de limpiezas o reparaciones eventuales, compensará al tripulante con un periodo de vacaciones equivalente a un día de vacaciones por cada día embarcado.
- Cuando el tripulante se encuentre en este régimen especial no generará las vacaciones del régimen general que se establece en el apartado 1).
- 11) Cuando la Compañía no pueda proceder al desembarque del tripulante al cumplir éste aproximadamente cuatro meses de embarque, deberá informarle de la fecha aproximada de su desembarque.

Dado el presente régimen de vacaciones, no se podrán incrementar las mismas ni en función de la antigüedad ni de la compensación de sábados, domingos y festivos y otras causas similares.

Los párrafos 9), 10) y 11) entrarán en vigor a partir de la firma del Convenio.

Licencias:

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

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

En los supuestos de licencias por motivo de índole familiar, los permisos que se soliciten deberán ser concedidos por el Capitán en el momento de ser solicitados, desembarcando el tripulante en el primer puerto con medios más directos de

desplazamiento y dentro de los límites geográficos contemplados en el apartado c). Todo ello sin perjuicio de las sanciones que puedan imponerse posteriormente a quienes no justifiquen en forma debida la causa alegada al formular la petición.

c) Los gastos de desplazamiento para el disfrute de las licencias correrán por cuenta del permisionario, a excepción de los ocasionados en el supuesto de muerte del cónyuge e hijos y las del apartado 2, b, y 2, d, que correrán por cuenta del Armador, quedando restringido el uso del derecho a desembarque y reembarque a todos los puertos de Europa, mar Mediterráneo, mar Negro y los puertos de Africa hasta el paralelo de Nadjibou (Port Etienne).

No obstante, quedan excluidas 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: Treinta días.
 - Nacimiento de hijos: Quince días.
 - Enfermedad grave del cónyuge, hijos, padres y hermanos, hasta diez días.
 - Muerte del cónyuge o hijos: Treinta días.
 - Muerte de 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 necesarios.
- Ninguna de las licencias descritas en este apartado serán acumuladas a vacaciones, a excepción del matrimonio, que sí se podrá acumular. No obstante el párrafo anterior, el tripulante embarcado, previa comunicación a la Empresa, podrá optar a la acumulación en el caso de natalidad.

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

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

- 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 Empresa: 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: Profesional.
- Número de veces: Retribuida una sola vez.

c) Cursillos de perfeccionamiento y capacitación profesional de los tripulantes y adecuados a las necesidades de la Empresa.

- Antigüedad mínima: Un año.
- Duración: La del curso.
- Salario: Profesional.
- Número de veces: Una sola vez.
- Vinculación a la Empresa: Un año.
- Peticiones máximas: 1 por 100 de los puestos de trabajo.

d) Cursillos por necesidad de la Empresa.

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

e) La Empresa establecerá obligatoriamente un turno de cursillos para que los Cocineros aumenten sus conocimientos, a través de la Escuela de Hostelería, con el fin de que a la mayor brevedad posible todos los Cocineros de la Empresa se encuentren en posesión del certificado correspondiente.

En todas estas licencias se seguirá el orden de recepción de las peticiones hasta completar los toques establecidos. Las Empresas atenderán las peticiones formuladas hasta dichos toques, pudiéndolos conceder durante el periodo de vacaciones. Si los tripulantes se integran a cualquiera de los cursos durante las vacaciones, éstas quedarán interrumpidas y, una vez finalizado el curso, seguirá el disfrute de las mismas.

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

Este artículo entrará en vigor a partir de la firma de este Convenio, excepto en las condiciones que ya regían anteriormente.

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 las excedencias será de seis meses y el máximo de cinco años.

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

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

En el supuesto de que no existiera vacante de su categoría y el excedente optara voluntariamente por alguna categoría inferior, existiendo vacante, dentro de su especialidad, percibirá el salario correspondiente al puesto que ocupe 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 aquella.

Este artículo entrará en vigor a partir de la firma del Convenio.

Salario profesional.—Salario profesional es el concepto cuya cuantía figura en los anexos números I y II y que engloba los antiguos conceptos de salario base, plus de peligrosidad, plus de navegación y plus voluntario.

Régimen económico.—Las percepciones se abonarán por meses vencidos en moneda de curso legal y de acuerdo con las normas de la Compañía hasta el presente.

Los adelantos abonados a cuenta del aumento salarial acordado en este Convenio serán deducidos al efectuarse el abono de los atrasos correspondientes a la aplicación retroactiva de dicho aumento.

Las partes firmantes de este Convenio se amoldan en todo al Real Decreto-ley 49/1978, de 28 de diciembre, sobre política de rentas y empleo, en concordancia con el Real Decreto-ley 43/1977, de 25 de noviembre, sobre política salarial y de empleo.

Aumentos por año de servicio.—Se establecen las siguientes cantidades para cada trienio:

Oficiales: 1.950 pesetas/mes.
Maestranza: 1.600 pesetas/mes.
Subalternos: 1.490 pesetas/mes.

Estas cantidades se percibirán tanto en las pagas ordinarias como en las extraordinarias.

A partir de haber cumplido el segundo trienio el aumento será computado anualmente en las proporciones correspondientes.

Los aumentos por año de servicio, se percibirán desde el día 1 del mes que se devenguen, cualquiera que sea la fecha en que esto ocurra.

Gratificación de mando.—Los Capitanes que ejerzan el mando en el buque y los Jefes de Máquinas percibirán las gratificaciones que figuran en el anexo número I.

En el supuesto de embarque de los Capitanes y/o Jefes de Máquinas en calidad de supernumerario, excluidos los que para la Empresa embarquen en «training», percibirán las siguientes gratificaciones especiales:

Capitanes: 17.000 pesetas/mes.
Jefes de Máquinas: 13.500 pesetas/mes.

Sábados, domingos y festivos.—De acuerdo con las disposiciones vigentes sobre jornada laboral, se fija en cuatro horas extraordinarias el valor de los sábados y ocho horas el del domingo y festivo, mientras el personal permanezca embarcado. Este concepto figura como «promedio mensual de domingos y festivos» en la columna correspondiente a los anexos números I y II.

A partir del 1 de septiembre de 1979, independientemente, se devengará un incremento extra según los valores detallados en el anexo IV para los tripulantes que hagan guardia o efectúen trabajos en sábados tarde, domingos y festivos, en las horas ya abonadas bajo este concepto.

La columna número 1 la percibirán los tripulantes que efectúen trabajos en el concepto sábado tarde o durante la mitad o menos del concepto de domingo y festivo. La columna número 2 se percibirá cuando se efectúen trabajos en más de la mitad del concepto domingo y festivo.

Pagas extraordinarias.—Todo el personal percibirá dos pagas extras al año, una en julio y otra en diciembre, en la forma acostumbrada por la Empresa.

La cuantía de dicha paga es la que figura en los anexos números I y II.

Estas pagas se percibirán también íntegras en el caso de enfermedad y accidente.

A los tripulantes que hubieran ingresado en el transcurso del año o que cesaran durante el mismo se les abonará la

parte proporcional de las mismas en relación con el tiempo trabajado, entendiéndose que la paga extra de julio corresponde al primer semestre y la de diciembre al segundo.

Gastos de locomoción.—La Empresa, contra entrega de los comprobantes correspondientes, abonará los gastos de viaje en el medio de transporte más rápido y directo.

No necesitarán autorización los viajes en ferrocarril en primera clase y literas, incluido Talgo y Electrotrén, ni en los viajes en avión en clase turista.

Se exceptúan los viajes en taxis para recorridos superiores a 25 kilómetros. Caso de hacerse precisa la utilización del taxi para distancias superiores a 25 kilómetros, se pedirá autorización a la Empresa, que a su vez deberá notificar al Capitán dicha autorización.

El último apartado de este artículo entrará en vigor a partir de la firma del Convenio.

Gastos de manutención.—Se devengarán gastos de manutención en las mismas situaciones previstas de la OTMM.

En territorio nacional, la Empresa se hará cargo de los siguientes gastos:

Oficiales, Maestranza y Subalternos: 1.710 pesetas/día.
Asimismo la Empresa abonará los gastos de hotel.

En el extranjero, la Empresa se hará cargo del hotel en régimen de pensión completa, además de los traslados ordenados por ellos.

En el caso de construcciones o reparaciones en los que no se pueda habitar a bordo, la Empresa abonará los gastos de manutención establecidos anteriormente.

Cuando se pueda comer a bordo, pero no pernoctar, la Empresa correrá con los gastos de hotel y traslado.

Asimismo, la Empresa procurará facilitar como anticipo a los tripulantes que se repatrien la cantidad de 25 dólares.

Este artículo entrará en vigor a partir de la firma de este Convenio.

Comisión de servicio.—Se entenderá por comisión de servicio la misión profesional o cometidos especiales que, circunstancialmente, ordene la Empresa realizar a los tripulantes en cualquier lugar; así como la expectativa de embarque cuando el tripulante se encuentre fuera de su residencia habitual por orden de la Empresa.

En comisión de servicio, los tripulantes con jornada normal de trabajo percibirán el salario profesional y sábados, domingos y festivos. Los tripulantes en comisión de servicio no sujetos a jornada, percibirán el salario profesional, los sábados, domingos y festivos y la media de horas extras realizadas en los tres últimos meses de su navegación.

Si la comisión de servicio se realiza fuera del domicilio del tripulante, éste percibirá los gastos de manutención estipulados 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.

Horas extras.—Se considerarán horas extras todas aquellas que excedan de ocho horas diarias sobre la jornada laboral establecida de cuarenta y cuatro horas semanales, no habiendo lugar a la percepción adicional de horas extras por el trabajo efectuado durante las cuatro horas de la tarde del sábado y las ocho horas del domingo o festivo, ya abonadas en estos conceptos.

La prestación de las mismas será voluntaria por parte de Oficiales, Maestranza y Subalternos, salvo en los siguientes supuestos: Cuando caso de no efectuarse causen o puedan ocasionar demoras al buque y no puedan ser efectuadas por personal ajeno al mismo, o salvo en casos de emergencia, maniobras, y todas aquellas operaciones en que se vea implicada la seguridad del buque y/o tripulantes.

El valor de la hora extra es el que figura en el anexo número III, con excepción a la referente a los Alumnos, que tiene su tratamiento en el capítulo de Alumnos.

Alumnos.—Los Alumnos de Náutica, Máquinas y Radio percibirán por todo concepto, y con independencia de la ayuda familiar, los que a ello tuvieran derecho, durante el tiempo que estén embarcados, una gratificación de 25.850 pesetas mensuales, cantidad que incluye la percepción de sábados, domingos y festivos.

Asimismo, percibirán dos gratificaciones extraordinarias, una en julio y otra en diciembre, de 10.450 pesetas cada una.

Todos los Alumnos de Náutica y Máquinas que efectúen la totalidad de sus prácticas en «Compañía Marítima Gulf, Sociedad Anónima», tendrán derecho a una mensualidad que se percibirá al finalizar las mismas.

El alumno que a partir de la mitad de sus prácticas solicite desembarcar, tendrá derecho a disfrutar un periodo de descanso de treinta días, el cual se retribuirá al final de las prácticas, siendo los gastos de embarque y desembarque en puerto español por cuenta de la Empresa.

El reembarque estará sujeto a que haya plaza disponible, teniendo prioridad sobre otros alumnos de nuevo ingreso.

A los alumnos que aprueben sus exámenes y vuelvan a ingresar en la Empresa efectuando su primer embarque como Oficial se les considerará el tiempo de alumno como de antigüedad en la misma.

Se fija el valor de la hora extraordinaria de los alumnos en 114 pesetas hasta el día 30 de junio de 1979, y de 130 pesetas a partir del día 1 de julio de 1979.

Régimen interior.—La Empresa se compromete a redactar y enviar a los buques, antes de finalizar el año 1979, el Reglamento de Régimen Interior, al objeto de que sea conocido por las tripulaciones y puedan hacer cuantas sugerencias estimen oportunas. Durante la negociación del próximo Convenio ambas partes procederán conjuntamente al estudio y aprobación de dicho Reglamento.

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. El Capitán podrá modificar libremente la hora de salida, publicándolo con ocho horas de anticipación en la pizarra. Para el personal que no esté de guardia ni en su jornada laboral las horas de espera hasta la maniobra que excedan de las dos horas mencionadas anteriormente tendrán carácter de extraordinarias.

Este artículo entrará en vigor a partir de la firma del Convenio.

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

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

Trabajos y limpieza en el interior de la caja de cadenas.
Trabajos y limpieza en el interior de «cofferdams».
Trabajos y limpieza en el interior de tanques de lastre o agua dulce.

Trabajos y limpieza bajo planchas de las sentinas de máquinas y cámara de bombas.

Limpieza de interior del cárter del motor principal y trabajos a efectuarse dentro del mismo.

Limpieza y trabajos en el interior de barridos del motor principal.

Limpieza y trabajos en el interior de conductos de humo, calderas y caldereta.

Trabajos y limpieza en el interior de tanques de aceite y/o combustible.

Trabajos en cuadros eléctricos sometidos a alta tensión y reparación de aparatos radioeléctricos sometidos a alta tensión.

Pintado a pistola en recintos cerrados, y en los abiertos, con pinturas tóxicas, pintado a mano en espacios no ventilados.

Encalichado o cementado en recintos cerrados.

Trabajos de mantenimiento y/o reparación por debajo de menos de 5 grados centígrados o por encima de más de 45 grados centígrados en los siguientes casos.

Buques de turbinas:

- En caldera desde la planta de control hacia arriba.
- Tercero y cuarto calentador estando en servicio.
- Ventiladores de tiro forzado estando en servicio.
- Gas inerte estando en servicio.

Buques de motores:

- Planta de calderas con éstas en servicio o calientes y charnela de gases.
- Cuarto de depuradoras.
- Plataforma desde parte baja caldereta hacia arriba.
- Motor principal en zona de culatas, válvulas rotativas de escape y turbosoplantes.
- Trabajos en interior de motor principal: pistones, cojinetes y camisas.
- Turbobombas de carga, estando en funcionamiento.

Trabajos a realizar en la mar, en los que sea necesario usar utillaje ajeno a las partes firmes del buque, estando el utillaje a alturas superiores a dos metros.

Recepciones o fiestas oficiales en puerto a personal ajeno al buque, en los que el servicio o la preparación estén a cargo del personal de Fonda.

Trabajos a realizar en cámaras de carne y pescado a sus temperaturas de trabajo.

Trabajos en lugares donde hubiera exceso de gases.

Trabajos a efectuar en bridas y tuberías con vapor vivo y circuito de alimentación de calderas con presión normal de trabajo.

Trabajos que desprendan gases tóxicos en lugares no ventilados.

El exceso de gases y temperatura lo determinará el Oficial que ordene el trabajo.

Las horas empleadas en estos trabajos, si se efectúan dentro de la jornada, se remunerarán como horas extraordinarias. Si se efectúan fuera de la jornada estarán incrementadas en un 100 por 100 sobre el valor de la hora extra.

Trabajos que deberán ser realizados por personal ajeno al buque (en puerto):

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 plancha de todas las sentinas de máquinas.

Picado con chorro de arena o chorreado.

Limpieza de tanques de aceite o combustible, excepto cuando sea necesario por un imprevisto.

Trabajo de extracción de sedimentos o residuos de tanques de carga.

En caso de que los mismos o parte de ellos deban realizarse por los tripulantes en la mar, por seguridad del buque, o si las condiciones higiénicas así lo exigieran, se estará en cuanto a su consideración económica como trabajo sucio, penoso o peligroso.

Clasificación del personal.—El personal quedará clasificado de la siguiente forma:

Oficialidad: Capitán, Jefe de Máquinas, Primeros Oficiales, Segundos Oficiales, Terceros Oficiales.

Maestranza: Mayordomo, Contramaestre, Calderero, Electricista, Bombero, Mecánico, Cocinero.

Subalternos: Marinero preferente, Engrasador, Ayudante Bombero, Camarero, Fogonero, Marinero ordinario, Limpiador, Ayudante Camarero, Marmítico.

Alumnos: Contemplado en capítulo «Alumnos».

La Empresa estará obligada a publicar al final de cada dos años el escalafón de personal.

El escalafón deberá estar siempre a disposición de los tripulantes en la biblioteca del buque.

A partir de la firma de este Convenio el Cocinero pasará a ser Maestranza de 2.ª

Ascensos.—Todos los casos de ascensos se efectuarán según dispone la OTMM.

Todo tripulante que renuncie a ocupar plaza de categoría superior pasará a ocupar el último lugar del escalafón en su categoría (sin perder su antigüedad en la Empresa) en la fecha de renuncia.

Durante el período de vacaciones el tripulante fijo que haya interinado en puesto de categoría superior percibirá los emolumentos proporcionales al puesto y tiempo desempeñado a bordo.

La Empresa continuará promoviendo a los terceros Oficiales a segundos Oficiales desde la fecha de ocupar su plaza a bordo en su segundo reembarque aunque por necesidades del servicio pudieran seguir ocupando plazas de terceros.

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

- Oficiales: Cuatro meses.
- 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 período de prueba expire en el curso de una travesía, o puerto extranjero, dicho período podrá ser prorrogado, a opción del Armador, hasta la llegada del buque al primer puerto europeo, pero la voluntad por parte del Armador de rescindir el contrato de trabajo por no superar el período de prueba deberá ser notificada al tripulante dentro del período de cuatro o dos meses, estipulado anteriormente en los apartados a) y b). 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 la llegada del buque al primer puerto europeo, y si el tripulante opta por desembarcar en puerto extranjero los gastos de repatriación serán por cuenta del interesado.

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

La Empresa, en el supuesto de rescisión del período de pruebas, entregará, previa petición del interesado, la documentación relativa al tiempo efectivamente trabajado y las cotizaciones efectuadas a la Seguridad Social.

Una vez finalizado el período de prueba o con la llegada del buque a puerto, los gastos de viaje y de manutención desde el puerto de desembarque hasta el domicilio del trabajador serán por cuenta de la Empresa, excepto en el caso de desembarque por voluntad del tripulante en puerto extranjero, en cuyo caso serán por cuenta del interesado.

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

Trabajos en tierra y nuevas unidades.—Siempre que se produzca una vacante a un nuevo puesto de trabajo en tierra, de cualquier tipo o categoría, dentro del ámbito de la Empresa, ésta estará obligada a notificar a todo el personal de la Flota, por escrito y con suficiente antelación, la existencia de dicho puesto de trabajo y a dar trato de especial preferencia a dicho personal de Flota, debidamente cualificado, por orden de antigüedad para ocupar dicho puesto.

En caso de reducción de flota o cualquier otra eventualidad que requiera una disminución de plantilla, la Empresa dará a

elegir al tripulante entre acoplarlo en tierra, caso de existir vacante, o la indemnización correspondiente.

Atención personal de tierra.—Durante la estancia en puerto, los Camareros atenderán a la tripulación del buque, personal de la Empresa y familiares acompañantes; caso de embarcar personal de talleres para realizar trabajos durante la navegación o estancia en puerto y siempre que éstos excedan del número de cinco, dicho personal dispondrá de su propio Camarero.

Lavandería.—El lavado y planchado de ropa de cama, toallas, servicio de comedor y fonda, uniformes de Oficiales, será a cargo de la Empresa, efectuándose como hasta la fecha por el Mayordomo.

El lavado de la ropa de trabajo de todo el personal asimismo correrá a cargo de la Empresa. Estos trabajos serán realizados por tripulantes designados a tal efecto por los Jefes de Departamento.

El cambio de sábanas, de funda de almohada y toallas habrá de ser completo y semanal, salvo casos de fuerza mayor.

Independientemente de los trenes de lavado que ya existen a bordo se suministrarán tres lavadoras, una para Oficiales y dos para Maestranza y Subalternos, destinadas exclusivamente para el lavado de efectos personales y que serán suministradas en el plazo más breve posible.

Uniformes y vestuario.—La subvención para el mantenimiento de uniformes blancos será de 750 pesetas mensuales.

Asimismo, la Empresa suministrará lo siguiente por campaña:

Departamento de Cubierta:

Buzos: Dos.
Pantalones cortos: Dos.
Guantes: Los necesarios.
Boinas: Una.
Zapatos de seguridad: Un par.

Departamento de Máquinas:

Buzos: Tres.
Zapatos de seguridad: Un par.
Guantes: Los necesarios.

Departamento de Fonda:

Camareros (para una duración de un año):

Pantalones negros: Dos.
Camisas blancas: Dos.
Zapatos negros: un par.

Cocina:

Pantalones: Dos.
Niquis: Dos pares.
Delantales: Los necesarios.
Gorros para el Cocinero: Dos.
Zapatillas blancas: Dos pares.

Será obligatorio su uso para todas las categorías durante su permanencia en el buque.

El reparto y almacenamiento del vestuario se efectuará por el Mayordomo.

Se facilitarán al personal de guardia en cubierta chaquetones o anorak. Para el personal de Máquinas, por las características de su trabajo, previa justificación, se podrá aumentar el número de buzos a criterio del Jefe de Departamento.

Al final de campaña se deberá devolver al Mayordomo todo el equipo del vestuario entregado.

Este artículo entrará en vigor a partir de la firma del Convenio.

Personal necesario en las descargas.—La organización de trabajos y guardias en los puertos de descarga se llevará a cabo por los primeros Oficiales de cada departamento, de tal forma que los tripulantes no tengan necesidad de hacer más de sus ocho horas de jornada normal de trabajo.

Asimismo, en caso de reparaciones, aprovisionamientos, etcétera, se proveerá al buque del personal necesario para efectuar estos trabajos.

Zona de guerra.—Cuando el buque haya de partir hacia una zona de guerra efectiva, entendiéndose como tal cuando la Compañía de Seguros eleve en una cuantía del 1 por 100 sobre la cantidad asegurada la prima correspondiente a la póliza inscrita, la tripulación tendrá derecho:

1) 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; caso de finalizar las vacaciones y no poder proceder a su embarque, el tripulante pasará a expectativa de embarque, percibiendo el salario profesional.

2) Los que accedan voluntariamente a salir de viaje, mientras permanezcan en la zona de guerra, percibirán una prima especial del 200 por 100 sobre el salario profesional. Asimismo, la Empresa mientras se permanezca en la zona de guerra suplementará el seguro de accidentes hasta 8.000.000 de pesetas por invalidez permanente, y 4.000.000 de pesetas por muerte.

3) Caso de que sin previo conocimiento al partir de viaje el buque se encuentre en zona de guerra efectiva, los tripulantes percibirán el 200 por 100 sobre su salario profesional durante el tiempo que permanezcan en la zona de guerra.

Asimismo, todos los tripulantes que deseen desembarcar antes de llegar a la zona de guerra, se les facilitará su desembarque y su repatriación desde el puerto más próximo, no teniendo derecho a percibir ningún aumento por peligrosidad.

Cuadros orgánicos.—La Empresa mantendrá a todos los buques con la tripulación necesaria.

Esta tripulación será de 35 y 45 tripulantes para los buques tipo «Muñatones» y «Arteaga» respectivamente.

En el supuesto de que un buque, por imposibilidad temporal, saliera de un puerto con alguna plaza de menos, sujeta a guardia, se abonará su sueldo total a quienes tengan que suplir la ausencia, dotando la plaza en el siguiente puerto en el que se realice la escala.

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

1) Criterio de excepción para los Delegados de buque.
2) Se procurará seguir el orden inverso de antigüedad del personal de cada categoría en la Empresa.
3) No haber sido transbordado más de una vez en el periodo de embarque.

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

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

Servicio de botes y locomoción.—La Empresa contratará un servicio de lanchas con el fin de que en el momento que el buque fondee, las tripulaciones libres de servicio puedan desplazarse a tierra, siempre que el tiempo y las regulaciones de puerto lo permitan.

No podrá negarse el servicio de lancha a la tripulación cuando exista servicio para personas ajenas, como Operarios de limpieza o máquinas, Inspectores consignatarios, etc., si bien las necesidades del servicio al barco tendrán prioridad en caso de no existir posibilidad de contratar otra lancha para cubrir este servicio.

Asimismo, la Empresa facilitará tanto en puerto nacional como extranjero la locomoción más conveniente para transportar a los tripulantes y desde el lugar de desembarque hasta la población más próxima.

Los servicios de locomoción y lanchas, así como los taxis, estarán adecuados al horario de guardia y finalización de la jornada ordinaria, igualmente, cuando a consecuencia de la realización de horas extraordinarias en trabajos excepcionales se finalizara fuera de la jornada ordinaria, se habilitará otro servicio.

El servicio de locomoción será en todo momento suficiente para cubrir el número de tripulantes que se desplazan.

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

Este artículo entrará en vigor a partir de la firma del Convenio.

Adiestramiento.—Los ejercicios de adiestramiento a bordo (contra incendios, emergencias, abandono, etc.) se efectuarán dentro de las horas de jornada normal de trabajo.

Mejoras de base de la Seguridad Social.—La Compañía seguirá cotizando por los topes máximos de cada categoría establecidos actualmente por el Instituto Social de la Marina o cualquier otro Organismo oficial que tenga competencia en el tema.

Defunción.—Cuando fallezca algún tripulante, a todo el personal fijo de la plantilla se le descontará el 2,5 por 100 de la nómina bruta correspondiente al mes siguiente del fallecimiento, una vez efectuados los descuentos legales, para la ayuda a la familia del fallecido.

Si hubiese varias defunciones, esta cantidad se distribuirá en partes iguales.

Se considerarán beneficiarios de este artículo los ya designados por el interesado.

La Empresa facilitará el descuento del citado porcentaje.

Indemnización por muerte o invalidez.—Independientemente del seguro obligatorio de accidentes, y como complemento del mismo, la Empresa establecerá a su cargo y a favor de los tripulantes un seguro colectivo cuya cuantía se establece en dos millones de pesetas por muerte y tres millones de pesetas por invalidez permanente total, estableciéndose para ambos casos como mínimo que el importe sea de una anualidad bruta.

Este artículo entrará en vigor a partir de la firma del Convenio.

«Slop chest».—La Compañía suministrará artículos de calidad y variados tal como licores, refrescos, cervezas, aperitivos, tabaco, vino embotellado, agua mineral, etc., y artículos de aseo;

vigilando los precios atentamente con el fin de evitar desfases entre los precios cobrados por el provisionista y los que hay en tierra en cualquier establecimiento mayorista.

Manutención.—La Empresa aportará y se responsabilizará de las cantidades y calidades necesarias para que la alimentación a bordo sea sana, variada, abundante y nutritiva a base de productos de calidad y en perfecto estado de conservación.

El Mayordomo comprobará los alimentos en el momento de recibirlos a bordo, teniendo capacidad y obligación para rechazar aquellos que no se encuentren en las debidas condiciones.

Se formará una Comisión compuesta por el Delegado del buque, Mayordomo, un Oficial y un Maestrano/Subalterno, 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 controlará las propuestas de pedidos y las facturas, asimismo controlará el inventario de gamba efectuado por el Mayordomo mensualmente, para conocer el gasto por tripulante y día.

El Mayordomo informará a la Comisión de los alimentos rechazados a la recepción de éstos y de que las cantidades recibidas son suficientes para asegurar la alimentación de todos los tripulantes de forma variada y completa durante todo el viaje previsto. La Empresa obligatoriamente sustituirá las cantidades de alimentos básicos que falten, por cualquier circunstancia, en los puertos que crea conveniente dentro del viaje.

Una vez dado el visto bueno por el Mayordomo, éste será el único responsable de las provisiones metidas a bordo y cualquier reclamación que se formule por los tripulantes en relación con la manutención será realizada por escrito dirigido a la Empresa con acuse de recibo del Capitán, entregando previamente una copia al Mayordomo para que éste efectúe las anotaciones o descargos que crea oportunos, adjuntándolas a la reclamación para que la Empresa tome las medidas convenientes. En todo caso figurará el enterado del Mayordomo.

En los frigoríficos de Oficiales y Subalternos se seguirán manteniendo los alimentos básicos, tales como embutidos, leche fresca, mermelada, mantequilla, queso y café soluble.

El Mayordomo será el responsable del control de los alimentos consumidos diariamente y se llevará el Libro de Comidas reglamentario. Asimismo efectuará las minutas diarios tratando de que la variación sea completa.

Los alimentos básicos que deberán colocarse diariamente en las neveras, después de la cena, son los siguientes:

Embutidos y queso, 150 gramos entre ambos productos por tripulante y día.

Medio litro de leche por tripulante y día.

Café soluble en un bote de 200 gramos cada dos días en el Oficio de Oficiales y un bote de 200 gramos cada día en el Oficio de Subalternos.

Mantequilla y mermelada en la forma acostumbrada.

Estas cantidades se indican a título orientativo, siendo ajustables a las necesidades de cada buque.

Promoción social.—La Empresa aportará una cantidad anual de 100.000 pesetas por buque para el suministro de juegos recreativos, libros para biblioteca, revistas, cassettes-cintas, etc.

Los pedidos y el cumplimiento y distribución de lo establecido en el párrafo anterior se efectuarán por la misma Comisión designada para alimentación.

Asimismo, cada vez que el buque toque puerto español o extranjero para las descargas se suministrarán 25 películas para el viaje, renovándose una vez finalizado el viaje redondo al Pérsico o viaje similar.

Independientemente se solicitarán a la Subsecretaría de la Marina Mercante películas de carácter formativo (Seguridad interior, contra incendios, etc.).

Asimismo, se continuará haciendo progresivamente una biblioteca de libros técnicos a cargo de la Empresa.

Familiares a bordo.—El límite de esposas en viaje será de siete. Para viajes entre puertos españoles y europeos el límite máximo de esposas será de diez.

En casos especiales en los que se solicitase el embarque de alguna esposa en exceso de las diez mencionadas, la Empresa, a la vista de los mismos, podrá autorizar el embarque adicional.

Cuando se decida una escala en Canarias fuera de los límites de puerto, al conocerse la orden a bordo, el Capitán lo pondrá en conocimiento de los tripulantes, que podrán solicitar al mismo permiso para embarcar a sus esposas, siempre que el número de esposas a bordo entre la que pudieran estar previamente a bordo y las que embarquen en Canarias no supere el número de diez.

Será condición indispensable, para que puedan embarcar las esposas, que haya capacidad para ellas en la lancha o en el helicóptero teniendo prioridad para ocupar la capacidad del medio de embarque a utilizar las causas que han originado la escala.

Caso de transbordo de un tripulante en puerto extranjero por orden de la Empresa y éste tuviera a su esposa a bordo, los gastos de viaje de la esposa hasta la llegada a su domicilio serán por cuenta de la Empresa. Este artículo entrará en vigor a partir de la firma de este Convenio.

La manutención de las esposas en viaje será como hasta el presente por cuenta de la Empresa.

Las condiciones de embarque de esposas se regirán según lo indicado en la circular de Personal número 302.

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

Enfermedad/accidente.—La Empresa abonará al personal de baja por enfermedad o accidente las siguientes compensaciones económicas:

Enfermedad: 75 por 100 del salario profesional.

Enfermedad hospitalizada: 100 por 100 del salario profesional.

Este artículo entrará en vigor a partir de la firma del Convenio.

Accidente: 100 por 100 de los emolumentos que percibiría en la situación en la que estaba en el momento del accidente. Caso de accidente, procedente de baja por enfermo, se percibirá el 100 por 100 del salario profesional.

En cualquier caso se percibirán el 100 por 100 de las prestaciones de la Seguridad Social si dichas prestaciones son superiores al porcentaje anteriormente indicado.

Créditos de urgencia.—La Empresa establece un fondo anual de 8.000.000 de pesetas para créditos de urgencia de los tripulantes hijos que lo soliciten y justifiquen su necesidad.

Dichos créditos tendrán un valor máximo de tres mensualidades y se devolverán en doce mensualidades sin intereses, pudiéndose solicitar solamente una vez cada tres años.

Este artículo entrará en vigor a partir de la firma del Convenio.

Correspondencia.—Los Capitanes, tan pronto como reciban las órdenes de los puertos de carga y descarga, lo comunicarán a los tripulantes por medio del tablón de anuncios a efectos de la correspondencia.

Antes de treinta días, a partir de la fecha de la firma del Convenio, la Compañía enviará a todos los buques una circular explicando el funcionamiento del nuevo servicio. Dicha circular estará expuesta en los tablones de anuncios de los buques.

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

Por pérdida total: 70.000 pesetas.

Por pérdida parcial a juicio del Capitán y una vez oído el interesado: 20.000 a 70.000 pesetas.

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

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

Este artículo entrará en vigor a partir de la firma del Convenio.

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 a la OTMM, así como al conjunto de disposiciones legales vigentes, que configuran las condiciones laborales del país.

Condiciones más beneficiosas.—En todo lo establecido en este Convenio se respetarán las condiciones más beneficiosas colectivas y personales existentes, siempre que en su conjunto y en cómputo anual sean superiores a los establecidos en este Convenio.

Habitabilidad.—La Naviera se compromete, con independencia de si lo exige la Administración española, a dotar a las futuras construcciones con camarotes individuales y sus correspondientes aseos, así como la construcción de salas de recreo y entretenimiento. La Comisión Paritaria velará también por estas condiciones, tanto en las nuevas construcciones como buques adquiridos a otras Navieras.

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 fueron elegidos, a salvo siempre de sus obligaciones de trabajo.

El ejercicio de estas funciones se concretan 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 representantes.

4) Ser protegido contra cualquier acto de usurpación, abuso o injerencia que afecte al ejercicio libre de sus funciones.

5) Interrumpir su actividad laboral en el buque cuando las exigencias de su representación sindical impongan una intervención directa o inaplazable para solucionar cualquier problema que afecta 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 mensualmente para el ejercicio de sus actividades en los siguientes casos:

- 1) Asistencia a Congresos, asambleas, consejos, coordinados, 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 normativo sindical, promovidos por el Sindicato al que pertenece o cuando expresa 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 a su cargo, los Delegados darán oportuno preaviso al Capitán.

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

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

- 1) Vigilar el estricto cumplimiento de las normas laborales reelementarias o pactadas, especialmente las relativas a jornadas, vacaciones y horas extraordinarias.
- 2) Integrarse en las Comisiones sobre manutención a bordo, y de seguridad e higiene.
- 3) No ser transbordado contra su voluntad en tanto dure el ejercicio de su cargo sindical.
- 4) Caso de que una vez finalizadas sus vacaciones existiese la imposibilidad de incorporar a un Delegado de Buque a aquel en que fue elegido y se previera dicha imposibilidad por un periodo de tiempo superior a quince días, excepcionalmente la Empresa podrá disponer de él para otro buque por un tiempo ilimitado, comprometiéndose a reincorporarle 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 Empresa o ante la Autoridad laboral, previa citación de ésta, se considerará que se encuentra en situación asimilada a la de 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 sus derechos 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 del 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 fueran 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 reintegro 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 de este Convenio y los demás pactos que se firmen entre la Empresa 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:

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

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

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.

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.

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

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

6) Los miembros del Comité de Flota, y éste en su conjunto, observarán sigilo profesional en todo lo referente a los apartados a) y c) del punto 1) de esta norma, 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 les 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 Organismo representativo las ejercerá el colectivo de Delegados de buque de la misma.

Comisión Paritaria.—Se constituirá una Comisión paritaria como órgano que interprete y vigile el cumplimiento de este Convenio.

Sus funciones no serán en ningún caso obstáculo al libre ejercicio de las posibles reclamaciones individuales o colectivas ante la jurisdicción administrativa o contenciosa, según las normas previstas en la actual legislación sobre Convenios Colectivos o que se editen durante la vigencia del presente Convenio.

La Comisión Paritaria, que desarrollará sus actividades en la sede social de la Empresa, se compondrá de un Presidente, un Secretario y cuatro Vocales, dos por cada representación social y económica, y dos Asesores jurídicos, respectivamente nombrados por cada representación.

Los cuatro Vocales de esta Comisión deberán designarse entre las personas que formen parte de la Comisión deliberadora de este Convenio.

Estos Vocales, de común acuerdo designarán al Presidente de la Comisión Paritaria entre personal idóneo, bien de la Empresa o ajeno de la misma.

Por igual procedimiento se designará Secretario de la Comisión, debiendo recaer el nombramiento necesariamente en un trabajador de la Empresa.

Los dos Asesores jurídicos serán designados libremente por los Vocales de ambas representaciones.

Ambas partes convienen en dar conocimiento a la Comisión Paritaria de cuantas dudas, discrepancias y conflictos puedan producirse como consecuencia de la aplicación, desarrollo e interpretación de este Convenio, para que la Comisión emita su informe, previo al planteamiento de tales conflictos ante la jurisdicción correspondiente.

Comité de Seguridad e Higiene.—Se creará un Comité de Seguridad, y la función será asistir al Capitán en el establecimiento y cumplimiento de las normas de seguridad a bordo.

El Comité estará formado por:

Presidente: Capitán.

Vocales: Jefe de Máquinas. Primer Oficial de Puente. Primer Oficial de Máquinas Contramaestre. Calderero. Bombero. Delegado de buque y un tripulante rotativo.

El tripulante rotativo será designado por el Capitán y el Delegado de buque. La permanencia de este tripulante en el Comité será la de un viaje redondo al golfo Pérsico o tiempo similar.

Secretario: Desempeñará el cargo el Oficial más joven que permanezca en el Comité.

Los objetivos serán:

- 1) Evitar accidentes y daños corporales y tomar las medidas necesarias para evitarlos.
- 2) Mejorar las condiciones de seguridad.
- 3) Recomendar modificaciones y recibir sugerencias encaminadas al logro de una mayor garantía de seguridad, tanto de los tripulantes como del buque.

Las funciones serán:

- 1) El cumplimiento y vigilancia de las normas y el Reglamento de Seguridad, así como de las instrucciones y precauciones a observar para la prevención de accidentes.
- 2) 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.
- 3) La enseñanza y divulgación entre los restantes tripulantes de las normas de instrucciones de seguridad.
- 4) La comprobación y correcto funcionamiento de los aparatos y aplicación de las técnicas para la prevención o lucha contra incendios y accidentes, tales como extintores, equipos contra incendios, etc.
- 5) La comprobación de cualquier debilidad aparente por parte de la tripulación en la consecución de métodos o efectividad de los equipos de seguridad.

6) 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, contra incendios, emergencias, etc.) se llevarán a cabo semanalmente.

7) La Empresa programará cursos de seguridad para Capitanes, Jefes y primeros Oficiales.

Reuniones.—El Comité se reunirá cada mes con carácter obligatorio en sesión ordinaria y con carácter extraordinario cuando así lo estime conveniente el Capitán por propia iniciativa o a petición razonada de 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. A 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 o desaprobación del Comité a las propuestas individuales de sus miembros o del resto de la dotación. Dicha acta deberá exponerse en los tablones de anuncios y una copia se entregará al Delegado de buque, otra se enviará a la Empresa y otra quedará en los archivos del buque. El acta levantada será firmada por el Presidente y Secretario del Comité.

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 y 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 considere necesarios cambios estructurales o alteraciones significativas, haciéndose las recomendaciones con todo detalle y prontitud.
- d) Impartiendo con toda responsabilidad recomendaciones sobre temas de seguridad a bordo de su buque.

Cláusula adicional.—La Comisión Paritaria está formada por los siguientes miembros:

Presidente: Pedro Gómez Montoya.

Secretario: Vicente Román Fernández.

Vocales: Orlando Blanco Cancelas, Emilio Calderón Asensio, José Luis Atienza López, Rafael Gárate Menchaca.

ANEXO I

Salarios desde el día 1 de enero hasta el día 30 de junio de 1979

	Salario profesional		Gratificación mando	Promedio mensual domingos	Total bruto		Pagas extraordinarias
	Tipo «Muñatones»	Tipo «Arteaga»			Tipo «Muñatones»	Tipo «Arteaga»	
Capitanes	148.510	159.016	17.130	24.968	190.608	201.114	62.700
Jefe de Máquinas	141.104	151.076	13.600	23.657	178.361	188.333	59.280
Primeros Oficiales	103.411	112.121		19.697	123.108	131.818	49.020
Segundos Oficiales	86.564	93.671		17.028	103.592	110.699	42.180
Terceros Oficiales	79.779	85.968		15.420	95.199	101.388	38.760
Mayordomo	53.780	58.299		13.244	67.024	71.543	34.200
Maestranza	53.288	57.807		12.962	66.250	70.769	34.200
Engrasador, Fogonero, Ayudante Bombero y Ayudante Mecánico	45.093	49.050		12.199	57.292	61.249	34.200
Marinero preferente y Camarero	43.343	47.817		12.021	55.364	59.638	34.200
Marinero ordinario, Limpia-dor y Ayudante Camarero. Marmítón	42.898	47.287		11.830	54.728	59.117	34.200
	42.492	46.761		11.639	54.131	58.400	34.200

ANEXO II

Salarios desde el día 1 de julio hasta el día 31 de diciembre de 1979

	Salario profesional		Gratificación mando	Promedio mensual domingos	Total bruto		Pagas extraordinarias
	Tipo «Muñatones»	Tipo «Arteaga»			Tipo «Muñatones»	Tipo «Arteaga»	
Capitanes	148.510	159.016	17.130	28.470	194.110	204.616	62.700
Jefe de Máquinas	141.104	151.076	13.800	26.977	181.681	191.653	59.280
Primeros Oficiales	103.411	112.121		22.461	125.872	134.582	49.020

	Salario profesional		Gratificación mando	Promedio mensual domingos	Total bruto		Pagas extraordinarias
	Tipo «Muñatones»	Tipo «Arteaga»			Tipo «Muñatones»	Tipo «Arteaga»	
Segundos Oficiales	86.564	93.671		19.418	105.982	113.089	42.180
Terceros Oficiales	79.779	85.868		17.584	97.363	103.552	38.760
Mayordomo	53.780	58.299		15.103	68.883	73.402	34.200
Maestranza	53.288	57.807		14.781	68.069	72.588	34.200
Engrasador, Fogonero, Ayudante Bombero y Ayudante Mecánico	45.093	49.050		13.912	59.005	62.962	34.200
Marinero preferente y Camarero	43.343	47.817		13.708	57.051	61.525	34.200
Marinero ordinario, Limpiador y Ayudante Camarero	42.898	47.287		13.490	56.388	60.777	34.200
Marmitón	42.492	46.761		13.273	55.765	60.034	34.200

Nota: A partir del día 1 de septiembre de 1979 habrá un solo tipo de salario, que será el correspondiente al tipo «Arteaga» reflejado en esta tabla.

ANEXO III

Tabla de valores de las horas extraordinarias

	Valor horas extraordinarias hasta 30-8-79	Valor horas extraordinarias desde 1-7-79
Capitanes	407,09	464,23
Jefe de Máquinas	385,74	439,88
Primeros Oficiales	321,17	366,24
Segundos oficiales	277,66	316,63
Terceros Oficiales	251,43	286,72
Mayordomo	215,95	246,26
Maestranza	211,36	241,02
Engrasador, Fogonero, Ayudante Bombero y Ayudante Mecánico	198,92	226,84
Marinero preferente y Camarero	196,01	223,52
Marinero ordinario, Limpiador y Ayudante Camarero	192,90	219,97
Marmitón	189,79	216,42

ANEXO IV

Plus para el personal que efectúe guardias y trabajos en sábados tarde, domingos y festivos

	(1) Medio módulo sábados	(2) Módulo domingos y festivos
Capitanes	464	929
Jefe de Máquinas	439	879
Primeros Oficiales	366	733
Segundos Oficiales	316	633
Terceros Oficiales	287	574
Mayordomo	246	492
Maestranza	241	482
Engrasador, Fogonero, Ayudante Bombero y Ayudante Mecánico	226	453
Marinero preferente y Camarero	223	447
Marinero ordinario, Limpiador y Ayudante Camarero	220	440
Marmitón	217	433

MINISTERIO DE AGRICULTURA

23447 RESOLUCION de la Jefatura Provincial del Instituto Nacional para la Conservación de la Naturaleza en Granada por la que se señala fecha para levantar el acta previa a la ocupación de las fincas que se indican.

El día 25 de octubre de 1979, a partir de las once horas, se procederá a levantar el acta previa a la ocupación de las fincas que se indican, incluidas en el Decreto 2478/1962.

Término municipal de Baza

A las once treinta horas, finca «Cerro de los Alfileres», de 21,90 hectáreas de superficie, propiedad de don Angel Martínez Magdaleno.

A las doce horas, finca «Peñón de Garrido», de 54,03 hectáreas de superficie, propiedad de doña Encarnación Ruiz Sandoval.

Término municipal de Baza y Caniles

A las doce treinta horas, finca «Los Canalizos» y otras, de 137 hectáreas de superficie, propiedad de don Francisco Sánchez Olivares, doña María del Carmen Sánchez González, don Francisco Mengual Sánchez, don Serafín López Moya, don José Sánchez Lozano, don Antonio Lozano Lozano, don Fernando Gallardo Mesas, doña Dolores López Martínez, doña María Ruiz Mesas, don Juan Antonio Membrives Blanquez y don Juan Rodríguez Hernández.

La reunión previa tendrá lugar en el excelentísimo Ayuntamiento de Baza, a las once horas de dicho día 25 de octubre. Lo que se hace público para general conocimiento.

Granada, 20 de septiembre de 1979.—El representante de la Administración, Nicolás de Benito Cebrían.—12.135-E.

23448

RESOLUCION del FORPPA por la que se establecen normas para las adquisiciones de vino en régimen de garantía del 15 de septiembre al 16 de diciembre de 1979.

Ilmos. Sres.: Esta Presidencia, de conformidad con lo establecido en la disposición transitoria del Real Decreto 2024/1979, de 3 de agosto, por la que se regula la campaña vinícola-alcohólica 1979/80, y con el acuerdo del Comité Ejecutivo y Financiero del día 8 de septiembre, ha resuelto establecer las siguientes normas:

I. Calendario de actuaciones

Primera.—El SENPA, como órgano de ejecución del FORPPA, actuará en el mercado nacional adquiriendo vino ofertado por los viticultores de su propia elaboración durante el período comprendido del 15 de septiembre al 16 de diciembre de 1979.

II. Características exigidas a los vinos

Segunda.—El vino ofertado, que será exclusivamente de la campaña 1978/79 y trasegado, será de mesa, seco, apto para el consumo, lo que se acreditará mediante el correspondiente certificado, expedido por los laboratorios oficiales del Ministerio de Agricultura o los expresamente autorizados para estos análisis por él, en el que se especifiquen los resultados analíticos de:

— Grado alcohólico efectuado a 20° C cuyo mínimo será de 9° G.L.

— Contenido en anhídrido sulfuroso total y libre expresado en miligramos/litro, que serán como máximo y respectivamente 300 y 50 mg. para rosados y blancos y 250 y 30 mg. para tintos y claretes.

— Acidez volátil real, expresada en gramos/litro de ácido acético, cuyo máximo será de 1gr./litro para graduaciones alcohólicas iguales o inferiores a 10°, incrementándose en 0,09 gramos por cada grado de alcohol que sobrepase los 10 grados.

— Contenido en materias reductoras, expresado en gramos/litro, admitiéndose como máximo 5 gr./litro.

— Presencia de anti fermentos y materia colorante artificial. Deberá estar exento.

La adquisición de estos vinos por el SENPA será en forma de alcohol destilado.