

TMA soldadura: 12.035 pesetas.
 TMA galvanotécnica: 9.847 pesetas.
 TMA materiales plásticos: 9.847 pesetas.
 TMA pintura: 9.847 pesetas.
 Técnicos MET electromecánica: 12.035 pesetas.
 Técnicos MET estructuras-carrocerías: 12.035 pesetas.

22. Los conceptos que a continuación se enumeran al relacionarse directamente con las remuneraciones básicas experimentarán el mismo incremento que el concepto sobre el que giran:

Antigüedad.
 Diferencia de categoría.
 Residencia.
 Toxicidad, peligrosidad y sala blanca.
 Jornada especial.
 Promociones pendientes.
 Fondo solidario.
 Concierto colectivo de vida.

23. La gratificación en concepto de consecución de objetivos de puntualidad queda fijada en 25.303 pesetas.

24. Se mantiene en su cuantía y por el personal que lo viene percibiendo los siguientes conceptos:

Clave 061 (disposición transitoria cuarta).
 Gratificación vestuario (segundo párrafo artículo 9).
 Plus familiar (segundo párrafo artículo 9).
 Octava hora (disposición transitoria primera).
 Compensación antiguos impuestos (último párrafo artículo 9).
 Prima de mercado.
 Gratificación conducción.
 Gratificación D. V. T.

6473 RESOLUCION de 2 de marzo de 1995, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el Registro y publicación del texto del Convenio Colectivo para el personal de flota de la empresa «Navicar, Sociedad Anónima».

Visto el Convenio Colectivo para el personal de flota de la empresa «Navicar, Sociedad Anónima» (número de código 9005780), que fue suscrito con fecha 14 de octubre de 1994, de una parte, por los designados por la dirección de la empresa, en representación de la misma, y de otra, por el Comité de Empresa, en representación del colectivo laboral afectado, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, apartados 2 y 3, de la Ley 8/1980, de 10 de marzo, del Estatuto de los Trabajadores, y en el Real Decreto 1040/1981, de 22 de mayo, sobre registro y depósito de Convenios Colectivos de trabajo,

Esta Dirección General de Trabajo acuerda:

Primero.—Ordenar la inscripción del citado Convenio Colectivo en el correspondiente Registro de este centro directivo, con notificación a la Comisión Negociadora.

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

Madrid, 2 de marzo de 1995.—La Directora general, Soledad Córdova Garrido.

CONVENIO COLECTIVO PARA EL PERSONAL DE FLOTA DE LA EMPRESA «NAVICAR, SOCIEDAD ANONIMA»

Artículo 1. *Ambito de aplicación.*

El presente Convenio Colectivo es de aplicación a la empresa «Navicar, Sociedad Anónima» y a su personal de flota.

Artículo 2. *Vigencia.*

El presente Convenio entrará en vigor el 1 de enero de 1994 y su vigencia será de un año, quedando prorrogado por períodos anuales sucesivos de no haberse denunciado por alguna de las partes firmantes.

Una vez denunciado, la totalidad del presente Convenio y actas que hubiera seguirán vigentes hasta la firma del próximo Convenio.

Artículo 3. *Vinculación a la totalidad.*

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

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

Artículo 4. *Compensación y absorción futuras.*

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

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

Artículo 5. *Aplicación directa.*

Las partes del presente Convenio de empresa han agotado en el contexto del mismo su respectiva capacidad de negociación, en el tratamiento de las distintas materias que han sido objeto de Convenio, por lo que se comprometen a no promover niveles inferiores de negociación de éste, por lo que se aplicará directamente por la empresa.

Tampoco generarán cuestiones que supongan o impliquen, en cualquier medida, versión de lo que se pacte.

Las diferencias o discrepancias que pudieran surgir de la aplicación automática de este Convenio de empresa serán sometidos a su Comisión Paritaria para su resolución posterior.

Artículo 6. *Período de prueba.*

1. 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:

- A) Titulados: Tres meses.
- B) Maestranza y subalternos: Cuarenta y cinco días.

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

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

3. En todos los casos de rescisión de contrato por fin de período de prueba por parte del tripulante, los gastos de viaje serán por cuenta del mismo.

4. 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.

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

6. Una vez finalizado el período de prueba por voluntad de la empresa y con llegada a puerto, los gastos de viaje y dietas desde el puerto de embarque hasta el domicilio del trabajador serán por cuenta de la misma.

Asimismo, percibirá una gratificación de viaje, equivalente a dos días de salario para gastos de desplazamiento al domicilio.

7. La situación de incapacidad laboral transitoria, durante el período de prueba, interrumpe el cómputo del mismo.

Artículo 7. *Comisión de servicio.*

Se entiende por comisión de servicio, la misión profesional a realizar por cualquier tripulante, por orden de la empresa en cualquier lugar.

Se considerarán las situaciones siguientes:

- A) Preparación y discusión de Convenios.
- B) Transbordo a petición de la empresa.
- C) En cualquier otro caso por deseo expreso de la misma.

Durante el tiempo que el tripulante esté en esta situación, devengará el salario embarcado y las vacaciones de situación de embarcado, si está fuera de su domicilio, percibirá las dietas estipuladas en este Convenio.

Artículo 8. *Transbordos.*

Se entiende como tal, el traslado del tripulante de un buque a otro de la misma empresa, dentro del transcurso del período de embarque.

Los transbordos podrán ser:

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:

Orden inverso de antigüedad del personal de cada categoría en la empresa.

No haber sido transbordado más de una vez en el período de embarque.

Si el tripulante transbordado lo fuera a un buque donde las percepciones salariales resultaran inferiores a las que tenía en condiciones homogéneas de trabajo, percibirá por una sola vez por campaña y en concepto de indemnización, una cantidad equivalente a la diferencia que resulte entre lo percibido el último mes y lo que corresponda en su nuevo destino.

B) Por iniciativa del tripulante: Cuando por razones de ubicación de su domicilio y otras causas justificadas, el tripulante así lo solicite, y la empresa pueda proporcionárselo.

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

Artículo 9. *Expectativa de embarque.*

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

En ningún caso se podrá mantener al tripulante por un tiempo superior a quince días, pasando a partir de este momento a situación de comisión de servicio.

Durante la expectativa de embarque, el tripulante percibirá el salario total de vacaciones.

Artículo 10. *Licencias.*

1. Con independencia del período convenido de vacaciones, se reconoce el derecho a disfrutar 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.

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

En los supuestos de licencias por motivos de índole familiar, los permisos que se soliciten deberán ser concedidos por el Capitán en el momento de ser solicitados, desembarcando el tripulante en el primer puerto con medios más directos de desplazamiento y dentro de los límites geográficos contemplados en el apartado 3. Todo ello sin perjuicio de las sanciones que puedan imponerse a quienes posteriormente no justifiquen en forma debida la causa alegada al formular la petición.

3. Los gastos de desplazamiento para el disfrute de las licencias correrán por cuenta del permisionario, a excepción de los ocasionados en el supuesto de muerte del cónyuge e hijos y la de los apartados 5.2 y 5.4, que corresponderán a cuenta del Armador, quedando restringido el uso del derecho a desembarque y reembolso a todos los puertos de Europa, mar Mediterráneo, mar Negro y los puertos de África, hasta el paralelo de Noadibou. No obstante, quedan excluidos de estas limitaciones geográficas, las causas de enfermedad grave y muerte del cónyuge e hijos.

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

	Días
Matrimonio	20
Nacimiento hijos	20
Enfermedad grave padres y hermanos, incluso políticos, hasta	12

	Días
Enfermedad grave de cónyuge e hijos	15
Muerte cónyuge e hijos, incluso políticos	15
Muerte padres y hermanos, incluso políticos	12

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

Ninguna de las licencias descritas en este apartado será acumulada a vacaciones, a excepción de la de matrimonio, que sí se podrá acumular. No obstante el párrafo anterior, el tripulante embarcado, previa comunicación a la Naviera, podrá optar a dicha 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 al día siguiente del desembarco.

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

5.1 Cursos oficiales para la obtención de títulos o nombramientos superiores de la Marina Mercante:

Antigüedad mínima: Dos años.

Duración: La del curso.

Salario: Profesional.

Número de veces: Retribuida una sola vez.

Vinculación a la Naviera: Dos años desde la terminación del curso.

Peticiones máximas: 6 por 100 de sus puestos de trabajo considerando las fracciones superiores al 0,5 por 100 como unidad.

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

5.2 Cursillos de carácter obligatorio, complementarios a los títulos profesionales:

Antigüedad mínima: Sin limitación.

Duración: La del cursillo.

Salario: Profesional.

Número de veces: Retribuida una sola vez.

5.3 Cursillos de perfeccionamiento y capacitación profesional de los tripulantes y adecuados a los tráficoes específicos de cada empresa.

Antigüedad mínima: Dos años.

Duración: La del curso.

Salario: Profesional.

Número de veces: Una sola vez.

Vinculación a la empresa: Un año.

Peticiones máximas: 3 por 100 de sus puestos de trabajo considerando las fracciones superiores al 0,5 por 100 como unidad.

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

5.4 Cursillos pagados por la Administración:

Antigüedad mínima: Sin límite.

Duración: La del cursillo.

Salario: Profesional.

Peticiones máximas: 6 por 100 de su categoría, considerando las fracciones superiores al 0,5 por 100 como unidad.

Se concederá por solicitudes de los tripulantes.

5.5 Cursillos por necesidad de la empresa: Cuando alguno de los cursos de los apartados anteriores, se realice por necesidad de la empresa, el tripulante se hallará en situación de comisión de servicio todo el tiempo que duren los cursillos.

5.6 Licencias para asuntos propios: Los tripulantes podrán solicitar licencias por necesidad de atender personalmente asuntos propios que no admitan demora, por un período de hasta seis meses, que podrán concederse por la Naviera 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.

Artículo 11. Excedencias.

1. Excedencia voluntaria.—Podrá 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 presentación.

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

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

Si el excedente, un mes antes de finalizar el plazo para el que se concedió la excedencia, no solicitase su reingreso en la empresa, causará baja definitiva en la misma.

Si solicitase el reingreso, éste se efectuará tan pronto exista vacante de su categoría.

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

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

2. Excedencia forzosa.—Dará lugar a la situación forzosa, cualquiera de las causas siguientes:

Nombramientos por cargos políticos, sindicales de ámbito provincial o superior, electivos o por designación.

En los casos de cargo político o sindical, la excedencia comprenderá todo el tiempo que dure el cargo que lo determinase, y otorgará derecho a ocupar la misma plaza desempeñada anteriormente, computándose el tiempo de excedencia como en activo a todos los efectos.

El excedente deberá solicitar su reintegro dentro de los treinta días siguientes al cese de su cargo político o sindical. Caso de no ejercer dicha petición dentro del plazo de los treinta días, perderá su derecho al reingreso en la empresa.

Artículo 12. Escalafones.

La empresa llevará obligatoriamente un escalafón público donde figure todo el personal de la misma, con su cargo y antigüedad.

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

Artículo 13. Dietas y viajes.

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

La dieta en territorio nacional vendrá integrada por el conjunto de los siguientes conceptos y valores:

Comida: 2.738 pesetas.

Cena: 2.327 pesetas.

Alojamiento: Por cuenta de la empresa.

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

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

Se percibirán dietas en los siguientes casos:

1.º Expectativa de embarque fuera del domicilio.

2.º Comisión de servicio.

3.º Durante el tiempo de viaje necesario para el embarque o desembarque hasta la llegada a su domicilio.

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

En el caso de uso de estos medios, su utilización deberá estar justificada por falta de billete de otro tipo, urgencia de embarque o porque de su utilización se deriven mayores economías que los propios gastos. El tripulante presentará los comprobantes.

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

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

Artículo 14. Manutención.

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

Se formará una Comisión compuesta por el Delegado de los tripulantes, el Mayordomo o Cocinero, un titulado y un no titulado, supervisado por el Capitán. La elección de los miembros se realizará por la tripulación del buque mediante votación, de la que se levantará acta y se entregará al Capitán.

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

Controlar las propuestas de pedidos, las facturas y realizar inventario de peso y calidades.

Realizar el inventario de gambuza al finalizar cada mes, para conocer gastos por tripulante/día.

Vigilar que los frigoríficos y oficinas a disposición de los tripulantes, contengan un surtido de alimentos básicos, así como durante la noche los frigoríficos tendrán que tener artículos de primera necesidad, tales como leche, queso, embutido, galletas, mantequilla, café, azúcar, pan, etc.

La comida será adaptada a las necesidades del clima.

Elaboración de las minutas.

A todo el personal que acredite encontrarse a régimen, se le elaborará la comida adecuada a su tratamiento, con cargo a la empresa. La Comisión vigilará diariamente la relación entre comidas preparadas y tripulantes que efectuarán las comidas, de forma que la cocina conozca con la debida antelación el número de tripulantes que van a efectuarlas.

Comidas especiales: Se entienden por comidas especiales, las que se preparan para fechas señaladas como los días, 1 de Mayo, Nuestra Señora del Carmen, Nochebuena y Nochevieja.

La cantidad, calidad y tipo de comida para estos días, será a criterio del Cocinero y Comisión de comidas y la compañía correrá con los gastos.

La manutención a ningún efecto tendrá la consideración de salario. Por consiguiente, no será exigible durante las vacaciones, permisos, licencias, baja por enfermedad, accidente u otras situaciones similares. Tampoco se abonará con las pagas extraordinarias ni las horas extraordinarias ni como cualquier devengo que reconozca la Ordenanza de Trabajo de la Marina Mercante.

Artículo 15. Entrepot.

El entrepot normal será adquirido por la empresa y descontado en la columna correspondiente de la nómina o pagado directamente por el tripulante.

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

Se incluirá dentro del entrepot: Licores, cerveza, vinos de marca, tabaco y otros artículos que puedan suponer ventaja económica.

Artículo 16. Jornada laboral.

La jornada de trabajo efectivo se computará anualmente y se aplica de acuerdo con el Real Decreto 2001/1983, que regula la jornada de trabajo en la mar, estableciéndose sin embargo, en una jornada semanal de treinta y siete horas, distribuidas de lunes a jueves y cinco horas del viernes.

Por recomendación de las partes firmantes del acuerdo 1987 para Marina Mercante, en función de las posibilidades del tráfico, la empresa flexibilizará la programación de los trabajos que correspondan, con el objeto de mejorar o incrementar el disfrute del tiempo libre de los tripulantes.

Artículo 17. Horas extraordinarias.

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

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

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

3. Atención a la carga y las operaciones necesarias para que el buque pueda realizar la carga y descarga, así como aprovisionamiento, siempre y cuando por tener el buque que zarpar inmediatamente no pueda realizarse en jornada normal. En estos casos se utilizará únicamente el personal estrictamente necesario.

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

5. En situación de socorro a otros buques o personas en peligro, o cuando fueren necesarias o urgentes durante la navegación para la seguridad del buque, personas o del cargamento.

6. En los supuestos de formalidades audaneras, cuarentena y otras disposiciones sanitarias.

Se acuerda, para cubrir las necesidades de estos trabajos, la creación de un «forfait» o tanto alzado, cuyo valor mensual viene especificado en las tablas salariales.

Todas las horas extraordinarias o trabajos extras que se realicen en consecuencia con este artículo o concordantes, tanto por su realización como para abono, tendrán carácter de estructurales, de acuerdo con lo establecido en la legislación vigente:

Artículo 18. *Período de embarque y vacaciones.*

Período de embarque de noventa días, que devengarán cincuenta y cinco días de vacaciones. Se establece un período de flexibilidad de ocho días hasta un tope máximo de embarque de noventa y ocho días. A partir del día noventa y ocho, el tripulante podrá optar por desembarcar en el primer puerto que toque el buque.

La tripulación colaborará en los relevos dentro de sus posibilidades, embarcando si es preciso después de haber disfrutado cincuenta días de vacaciones (a opción del tripulante), acumulándose los días no disfrutados al siguiente período de vacaciones. En ningún caso se repetirá esta posibilidad más de una vez cada dos campañas.

Finalizadas las vacaciones, el límite de expectativa de embarque será de quince días, transcurridos los cuales, el tripulante pasará a situación de embarcado, a los efectos de percepción de salarios, contabilizándose esos días navegados dentro de la campaña que se inicia.

Los días de viaje, tanto al embarcar como al desembarcar, no serán considerados como tales vacaciones.

Artículo 19. *Zona de guerra.*

En caso de navegación por zona de guerra, el tripulante cobrará el 200 por 100 de aumento en todos los conceptos.

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

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

Ningún tripulante tendrá obligación de navegar por dicha zona y la empresa estará obligada a desembarcarlo, sin que dicho tripulante pierda sus derechos; considerándose en expectativa de embarque.

Artículo 20. *Permanencia en lugares insalubres y epidémicos.*

Se considerarán puertos insalubres o epidémicos aquellos que así hayan sido declarados por la Organización Mundial de la Salud (OMS) durante el tiempo en que haya estado vigente dicha declaración.

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

No obstante, de acuerdo con las informaciones recibidas a través de la Organización Mundial de la Salud (OMS) y otras fuentes oficiales, el Delegado dará por escrito al Capitán un informe de valoración de esta situación.

Artículo 21. *Mercancías explosivas, tóxicas o peligrosas.*

Las tripulaciones de los buques que transporten mercancías, conceptuadas como peligrosas conforme a lo indicado en el presente artículo, tendrán derecho a percibir una remuneración en función del incremento del riesgo a que están expuestos y conforme se establece en este mismo artículo. Todo ello sin perjuicio de las medidas de seguridad a tomar durante la carga, transporte y descarga de dichas mercancías conforme a las

disposiciones legales al respecto y a la consideración de la IMCO, según tabla adjunta.

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

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

En el caso de diferentes mercancías asignadas todas al mismo grupo, se sumarán sus pesos a los efectos de cálculo del porcentaje de remuneración. En el caso de mercancías asignadas a diferentes grupos, se sumarán los productos de los pesos de cada mercancía por el número asignado al grupo que corresponda, y se dividirá el total entre el total del peso de dichas mercancías, siendo el coeficiente el que marque el grupo a que debe asignarse al conjunto de estas mercancías.

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

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

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

Grupo A: Mercancías reseñadas como pertenecientes a:

Explosivos: Clase 1. División 1-1. Grupo compatibilidad A al F.

Infecciosos: Clase 6-2.

Radiactivos: Clase 7. Cuando de materiales radiactivos, explosivos o de «acuerdos especiales» se trate.

Grupo B:

Explosivos:

Clase 1. División 1-1. Grupo compatibilidad G.

Clase 1. División 1-2.

Clase 1. División 1-3. Grupo compatibilidad A, B, C y número 0019.

Grupo C:

Explosivos: Clase 1. División 1-3. Resto mercancías, no incluido grupo B. Gases inflamables o tóxicos: Clase 2. Números ONU 1016, 1023, 1026, 1017, 1589, 1045, 1051, 1052, 1053, 1975, 1067, 1076 y el «gas de agua».

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

Grupo D:

Líquidos inflamables con punto bajo de inflamación: Clase 3-1.

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

Grupo E

Explosivos: Clase 1. División 1-4.

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

Grupo F:

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

Gases inflamables: Clase 2, cuando sean inflamables. Clase 3-2, mercancías no tóxicas.

Grupo G:

Clase 2, cuando sean tóxicas no inflamables:

Inflamables: Clase 3-3.

Tóxicos: Clase 6-1.

Grupo H:

Sólidos inflamables espontáneamente: Clase 4-2. Excepto números S. ONU 1361, 1362, 1857 y 1387.

Peróxidos orgánicos: Clase 5-2.

Grupo I:

Radiactivos: Clase 7. Mercancías que la aprobación del modelo de embalaje corresponda al país de origen y no se requiera notificación ni aprobación de las autoridades competentes.

Corrosivos: Clase 8. Cuando en «observaciones» esté anotado que provocan graves quemaduras y desprenden gases muy tóxicos.

Grupo K:

Sólidos inflamables en presencia de humedad: Clase 4-3.

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

Cálculo de remuneración en tanto por ciento del salario profesional

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

*Sin mínimo.

**Porcentaje mínimo carga: Peso muerto.

**Grupo peligrosidad.

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

Artículo 22. Bajas por enfermedad o accidente.

Durante todo el tiempo de baja por enfermedad con hospitalización, accidente laboral, enfermedad profesional y baja sin hospitalización fuera del domicilio se percibirá el 100 por 100 de los emolumentos mensuales como embarcado.

En otros supuestos, se percibirá solamente el 75 por 100.

En caso de hospitalización, el tripulante se compromete a justificarlo ante la empresa.

Artículo 23. Seguro de accidentes.

Aparte del Seguro Obligatorio de Accidentes y como complemento del mismo, la empresa establece a su cargo y a favor de los tripulantes un seguro de accidentes, cubriendo los riesgos de muerte e invalidez absoluta en su actuación profesional, con los capitales asegurados siguientes:

Por muerte: 5.000.000 de pesetas.

Por invalidez total y absoluta: 8.000.000 de pesetas.

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

Artículo 24. Pérdida de equipaje a bordo.

En caso de pérdida de equipaje a bordo por cualquier miembro de la tripulación, debida a naufragio, incendio o cualquier otro accidente no imputable a los perjudicados, la empresa abonará como compensación las cantidades siguientes:

A) Por pérdida total: 113.000 pesetas.

B) Por pérdida parcial de 28.000 a 113.000 pesetas.

A juicio del Capitán, una vez oídos al Delegado de los tripulantes y al interesado.

En el caso de que por la empresa se abone indemnización de vestuario o se faciliten uniformes y estos artículos hayan sido dañados, en la indemnización se reducirá un 20 por 100.

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

Artículo 25. Puestos en tierra.

La empresa dará cargo preferentemente a los tripulantes fijos de su flota sobre el personal ajeno a ella, al objeto de ocupar plazas en tierra.

Ello, siempre que los marinos reúnan las condiciones exigidas por la empresa para ocupar las plazas. Dicha preferencia en el trato, incluye la espera para los casos en que el tripulante se halle embarcado.

Estas plazas deberán ser anunciadas al Capitán de cada buque, para su publicación y conocimiento de la tripulación.

Artículo 26. Familiares acompañantes.

Todo el personal de flota puede solicitar de la empresa directamente o a través del Capitán, ser acompañado por el cónyuge y/o hijos mientras se encuentren embarcados.

La empresa admitirá la solicitud sin que, en ningún caso, pueda sobrepasar el marco de las normas establecidas para el buque por SEVIMAR.

En todo momento se dará prioridad a aquellas personas (garantías, técnicos, sobrecargos, etcétera) que por necesidades de la empresa deban embarcar en el buque, para efectuar el enrole, el acompañante deberá poseer una póliza de seguro que cubra los riesgos que puedan producirse mientras se encuentre en situación de embarque.

Igualmente se acompañará certificado médico, actualizado cada año, al embarcar.

No podrán ser enroladas mujeres en estado de gestación, hijos menores de ocho años en viajes superiores a tres días sin escalas y en ningún caso el familiar que esté aquejado de cualquier enfermedad que pueda afectar o sentirse afectado por la navegación.

El Capitán, de acuerdo con las circunstancias y sin sobrepasar en ningún caso los límites, establecerá el turno de embarque en el que siempre dará preferencia, dentro del año, al tripulante que no haya sido acompañado ninguna vez en el mismo período, el familiar que más tiempo lleve embarcado cederá su puesto a la nueva petición y siempre que el peticionario no haya sido acompañado en un plazo no inferior a los seis meses.

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

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

Se exigirá un orden según las peticiones de embarque.

El acompañante tomará a su cargo el cuidado completo de los alojamientos del tripulante, exceptuando despachos y recintos comunes y no solicitará servicios extras del departamento de fonda.

Las comidas serán servidas en el comedor en que se sirva al tripulante al que acompaña. El familiar acompañante viene obligado a cumplir todas las normas de seguridad que rigen en el buque.

El cónyuge o acompañante no alterará en ningún momento la convivencia a bordo, ni la marcha normal de los trabajadores del buque.

La manutención del cónyuge o del familiar acompañante, será a cuenta de la empresa.

Artículo 27. Correspondencia.

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

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

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

Artículo 28. Natalidad.

Todos los tripulantes con una antigüedad no menor de un año de servicio a la empresa, percibirán 17.544 pesetas por el nacimiento de cada hijo.

Será requisito formal para el abono indicado, la presentación del Libro de Familia o certificado de inscripción en el Registro Civil.

Artículo 29. Cambio de horario de trabajo.

No se iniciará una maniobra, ni se efectuará ningún trabajo, salvo fuerza mayor para la seguridad del buque o pérdida de mareas o situaciones que en la práctica y a juicio del Capitán se tomen dentro de un apartado como excepcional, durante el horario de comidas.

Nunca se dejará de respetar el horario de comidas. No se considerará a estos efectos, como término excepcional, la provisión del buque, perches y documentación.

La jornada no se podrá partir en ningún concepto en más de dos períodos de trabajo.

Los cambios de horario se producirán a criterio del Capitán, previa audiencia de los Delegados de los tripulantes, quienes comunicarán al mismo su aprobación u oposición. En este último supuesto, el Capitán trasladará su decisión al Delegado o miembro del Comité de Empresa por escrito y con expresión de los argumentos en que basa la misma.

En todo caso el Delegado o miembro del Comité de Empresa, podrá recurrir directamente al Armador.

Artículo 29 bis. Cambio de horario de salida del buque.

A la llegada de un buque a puerto, se procurará comunicar a través del tablón de anuncios del buque, un horario estimado de salida y destino.

Con cuatro horas de antelación a la salida estimada del buque, deberá comunicarse a la tripulación, por medio de los tableros de anuncios existentes en el buque, los posibles cambios de horario.

No obstante, habrá un período de flexibilidad de una hora en la demora de salida, a partir del cual se considerará trabajo efectivo el tiempo que pudiera transcurrir hasta la iniciación de la maniobra, salvo que existiesen causas de fuerza mayor (avería del buque), documentación o cualquier contingencia no imputable al buque.

La percepción de las horas de demora tendrán la consideración de hora extra fuera del «forfait» establecido para el personal fuera de guardia.

Artículo 30. Seguridad e higiene en el trabajo.

Con un criterio de unificación en las normas y los servicios de seguridad e higiene en el trabajo en todos los buques de nuestra flota, y buscando la cooperación efectiva de los tripulantes, la empresa, como continuación de la labor que en esta materia se viene realizando, crea los Comités de Seguridad e Higiene a bordo de todos los buques de la flota, con las atribuciones y competencias que la legislación vigente reconoce a los mismos.

El Comité de Seguridad a bordo estará formado por:

Presidente: Capitán.

Vocales: Primer Oficial, Subalterno, Delegado de personal.

Si a juicio del Comité (miembros), fuese necesario, dada la naturaleza del tema a tratar, podrá formar parte del Comité de una manera eventual el Cocinero.

Asimismo, si existiesen varios Delegados de un mismo buque, podrán asistir a la reunión con voz pero sin voto.

Objetivos:

A) Aunar los esfuerzos de toda la tripulación para que el buque pueda ser considerado un lugar seguro de trabajo.

B) Evitar los accidentes a bordo.

C) Mejorar las condiciones de seguridad.

D) Recomendar modificaciones y recibir sugerencias encaminadas al logro de una mayor garantía de seguridad, tanto de los tripulantes como del buque.

E) Interesar de la empresa, el que se ponga a disposición del Comité de Seguridad e Higiene en cada buque, toda la normativa y circulares en la materia.

Funciones:

A) Velar que a bordo se cumpla con las normas de seguridad e higiene.

B) Promover la observancia para las medidas de prevención de accidentes.

C) La presencia de la dirección de la empresa, de sugerencias, propuestas y recomendaciones, para la adopción de cualquier medida de seguridad a bordo.

D) La comprobación y correcto funcionamiento de los aparatos para la prevención y lucha contra incendios y accidentes.

E) La vigilancia de la ejecución de los ejercicios de seguridad reglamentaria. Los ejercicios de adiestramiento y práctica a bordo (abandono, contra-incendios, emergencias, etc.), se llevarán a cabo semanalmente, y en los días señalados por el Comité de Seguridad e Higiene.

F) Análisis de los accidentes ocurridos a bordo, haciendo las recomendaciones necesarias para evitar la repetición.

G) Proponer la concesión de recompensas al personal que se distinga por comportamiento o intervención en actos meritorios, así como sanciones a quien incumpla normas e instrucciones sobre seguridad.

H) Proponer a la dirección de la empresa los títulos de aquellas publicaciones en materia de seguridad que deban formar parte de la biblioteca del buque.

I) Participar junto con la empresa en la programación de cursos de seguridad.

Al objeto de interesar a toda la tripulación en los temas relativos a la seguridad e higiene en los buques, las sugerencias que sobre esta materia formule cualquier tripulante, se llevará a cabo mediante la confección de un parte por triplicado, destinándose una copia para la Comisión, otra para el interesado y la última será remitida a la dirección de la empresa, junto con un informe del propio Comité.

Artículo 31. Fondeadas y atraques en zona de difícil comunicación.

Quando un buque se encuentra fondeado o atracado en zona de difícil comunicación, tanto en puertos nacionales o extranjeros, la empresa, por medio de la Comisión de Seguridad e Higiene y bajo la supervisión del Capitán, establecerá y coordinará un servicio de botes o de locomoción terrestre, según los casos, hasta el centro urbano más próximo. Siempre que las condiciones del tiempo y los usos y costumbres del puerto lo admitan.

Quando no exista en el puerto dicho servicio, y la estancia en puerto sea superior a veinticuatro horas, se utilizarán los medios existentes a bordo, siempre y cuando sea posible.

Artículo 32. Servicios recreativos y culturales.

La empresa dotará a todos sus barcos de un aparato de televisión y uno de radio-cassete por cámara, siendo por cuenta de aquella todos los gastos de instalación y/o reparación.

En los buques de altura, se dispondrá de cine o vídeo.

Los buques dispondrán para 1994 de una asignación de 41.056 pesetas.

La empresa deberá dotar a los buques de los libros laborales y profesionales que se determinen por la Comisión nombrada al efecto.

El costo de estos libros será por cuenta de la empresa y no podrá ser imputada a la asignación establecida. La cantidad asignada se empleará en la compra de juegos recreativos y libros para la biblioteca.

Artículo 33. Ropa de trabajo.

La ropa de trabajo será por cuenta de la empresa ateniéndose a lo establecido en las Normas de Seguridad e Higiene en el Trabajo.

Ropa de trabajo a bordo:

A) Oficiales de Puente y Radiotelegrafistas.—Dispondrán de dos buzos, un equipo de agua completo, un casco, linterna y guantes, según necesidades y en cantidades suficientes (ante entrega de los viejos), y máscara anti-humo.

B) Oficiales de Máquinas.—Dispondrán de dos buzos, un casco, calzado especial de seguridad, linternas y guantes, según necesidades y en cantidades suficientes (ante entrega de los viejos).

C) Contramaestre y Marineros.—Dispondrán de tres buzos o similares, un equipo de agua, un casco, calzado especial de seguridad, linternas y guantes, en cantidades suficientes, según necesidades (ante entrega de lo viejo), y máscara anti-humo.

Al personal de máquinas se le dotará de cascos de protección de oídos.

D) Calderetas, Electricistas y Engrasadores.—Percibirán los mismos efectos que los de cubierta, excepto ropa de agua, que utilizarán la ya citada comúnmente para el departamento de máquinas.

E) Personal de cocina.—Los Cocineros dispondrán de dos chaquetillas blancas, dos pantalones, tres camisetas, seis delantales.

Los Camareros dispondrán de dos chaquetillas blancas y dos pantalones.

Marmitón: Lo mismo que los Cocineros.

Todo el personal embarcado dispondrá de una cartilla donde refleje la ropa y efectos que reciben. Los efectos transferibles (casco, linterna y chubasquero) serán entregados al desembarco a sus respectivos jefes de departamento.

Los criterios para cambio de ropa serán llevados según estado de dichos efectos.

La Comisión de Seguridad e Higiene a bordo determinará el estado de los mismos.

Artículo 34. Trabajos especiales.

Tienen consideración de trabajos especiales aquéllos cuya realización, en condiciones normales, no es obligatoria para los tripulantes, por corresponder dichos trabajos a trabajadores de tierra.

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

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

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

En los casos en que de acuerdo con el párrafo 2.º, su realización no revista carácter de voluntariedad, se mantendrá el tratamiento económico pactado entre tripulación y empresa incrementado con el porcentaje del artículo 24 de cada empresa.

Son trabajos especiales:

A) Trincaje y destrincaje de cualquier tipo de mercancía, tanto de cubierta como en la bodega, siempre que sea necesario el empleo de elementos o medios tradicionales de trincaje (cabos, cabos de Hércules, cables, cadenas, correas, tores, calzos, cuernos, mordazas, zapatas, angulares, grilletes, etc.).

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

La determinación de los buques que reúnan estas condiciones se hará por la Comisión Paritaria.

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

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

D) El transporte y embarque de víveres para el consumo de la dotación o pasaje será realizado por la dotación del buque. El resto de provisión de cada departamento lo efectuará el personal del mismo al cual correspondan los pertrechos, realizando el transporte, estiba y trincaje. Todos estos trabajos serán realizados dentro de la jornada laboral y en su defecto abonados como horas extraordinarias.

No será considerado trabajo especial la distribución y estiba de víveres y pertrechos en paños y gambuzas, cuando aquéllos hayan sido depositados al costado del buque en el lugar idóneo, por personal ajeno a la dotación del buque.

Artículo 35. Personal fijo en plantilla.

La empresa se compromete a mantener fijos en plantilla a los trabajadores que figuran en escalafón aportado, el cual nunca será inferior en número a 20 tripulantes, resultantes de sumar los 15 del cuadro operativo del «Siverstone» y cinco personas más.

Artículo 36. Trabajos sucios, penosos y peligrosos.

Están comprendidos en este artículo, todos aquellos trabajos que en determinadas circunstancias deban ser realizados y que por su especial condición, índole o naturaleza implican suciedad, esfuerzo o peligro superior a lo normal.

Trabajos que deberán ser realizados por personal ajeno al buque:

Limpieza, picado o pintado del interior de la caja cadenas.

Limpieza, picado o pintado del interior del tanque lastre.

Limpieza, picado o pintado o encalichado de tanques de agua dulce.

Limpieza, picado o pintado bajo planchas de toda la sentina de máquinas.

Limpieza, picado o pintado en el interior de «cofferdams».

Picado con chorro de arena o chorreado.

Limpieza de tanques de aceite o combustible.

Trabajos de extracción de sedimentos o residuos en tanques de carga en buques petroleros. Cuando estos trabajos deban realizarse navegando se considerarán sucios, penosos o peligrosos.

En caso de que los mismos o parte de ellos deban realizarse en la mar por seguridad del buque o si las condiciones higiénicas así lo exigieran, se estará, en cuanto a su consideración económica, de acuerdo con la tabla anexa 1.

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

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

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

Trabajos en el interior de tanques lastre o agua dulce y limpieza necesaria para la realización de los mismos.

Trabajos bajo plancha de la sentina de máquinas y limpieza necesaria para la realización de los mismos.

Limpieza completa del interior del cárter del motor principal.

Limpieza o trabajos sin limpieza del interior de la galería de barrido.

Limpieza del interior de conductos de humos, calderas y calderetas.

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

Trabajos en el interior de conductos de humos o calderas.

Trabajos en la mar ocasionados por averías del propulsor principal.

Limpieza de sentinas corridas de bodega.

Trabajos en cuadros eléctricos a alta tensión.

Pintado a pistola en recintos cerrados.

Encalichado o cementado en recintos cerrados.

Tabla 1 de baremos de 1.001 a 3.000 trabajadores

	Pesetas
Limpieza total de la caja cadenas	28.166
Limpieza total del interior de «cofferdams»	21.856
Limpieza completa del interior de tanques de lastre y/o agua dulce	28.100
Limpieza bajo plancha de la sentina de máquinas	3.428
Limpieza completa del cárter del motor principal	6.244
Limpieza del interior de la galería de barridos	5.619
Limpieza completa de conductos de humo, calderas y calderetas	81.184
Picado y pintado total del interior de caja de cadenas, «cofferdams», tanques de lastre de agua dulce con encalichado	53.080
Limpieza bajo plancha de toda la sentina de máquinas	46.837
Limpieza de tanques de aceite o combustible	21.858
Limpieza completa en el interior de tanques de servicio de aceite	31.225
Picado y pintado de toda la sentina de máquinas	87.430
Limpieza de enfriadores de frigorífica y aire acondicionado con varilla	6.842
Limpieza de enfriador reductora con varilla	3.422
Limpieza de la turbo (P.P.)	13.686

Cuando los trabajos sean parciales, se valorarán porcentualmente al trabajo realizado.

Tabla 2 de baremos pactada entre la empresa y trabajadores

	Pesetas
Válvula de escape, motor principal	3.500
Inyector, motor principal	3.500
Bomba de combustible de alta, motor principal	16.500
Cambio de leva, motor principal	16.500
Culata, motor principal	65.550
Culata y pistón, motor principal	90.203
Culata, pisto y camisa, motor principal	106.606
Cojinete de bancada, motor principal	16.500
Trabajo en cuadro eléctrico 380 V	5.000
Limpieza tanque de retorno y cárter, motor principal	41.002
Limpieza interior botellas de aire	4.919
Enfriador de aceite y agua, motor principal	6.700
Culatas e inyectores MM. AA.	3.500
Bomba de servicios generales y similares	8.200

	Pesetas
Bomba de agua salada, principal y similares	16.500
Soldado de cadena de bodegas	3.500
Montaje eje helicoidal, depuradoras	17.700
Conexión mangueras de combustible	17.700
Compresor aire, motor principal	17.700

Departamento cubierta

Pintado a pistola de bodegas (P.P.)	1.800
Limpieza, picado y encalichado tanques agua dulce (P.P.)	7.400
Trabajos de pintado exterior con guindolas:	
Pintado de chimeneas	29.500
Pintado de amuradas	43.931
Pintado de costados verticales	43.931
Pintado de palos (P.P.)	1.466

Estas cantidades se entenderán por trabajos totales, realizados en las debidas condiciones de seguridad. En trabajos parciales, se percibirá a prorrata correspondiente.

Departamento de fonda

Trabajos de lavandería	33.000
Elaboración del pan	12.800

Artículo 37. Incremento salarial.

Para 1994 se pacta un incremento salarial del 3,50 por 100 en todos los conceptos de índole económica.

Artículo 38. Pagas extraordinarias.

Todo el personal de mar percibirá, anualmente con carácter obligatorio, dos pagas extraordinarias de igual cuantía al salario profesional y antigüedad, sin ningún otro tipo de emolumento.

Estas pagas se abonarán, una, el 15 de julio, y la, otra el 15 de diciembre.

Disposición adicional primera. Comisión Paritaria.

Para interpretar y vigilar la aplicación del presente Convenio de empresa, se crea una Comisión Paritaria de hasta seis miembros, compuesta de tres miembros de la parte patronal y tres miembros de la parte social.

Las partes someterán cuantas dudas, discrepancias o conflictos pudieran derivarse de la interpretación del Convenio a esta Comisión, quien resolverá lo que proceda en el plazo más breve posible y debiendo reunirse no más de siete días laborables, después de cada requerimiento de las partes.

Disposición adicional segunda. Actividad sindical.

Norma primera.—Los tripulantes que resulten elegidos como Delegados del Comité de Empresa, ejercerán sus funciones sindicales representativas con toda libertad, durante el tiempo para el que fueron elegidos, salvo siempre de sus obligaciones de trabajo.

El ejercicio de estas funciones, sin perjuicio de lo establecido en el Estatuto de los Trabajadores, se concreta en las siguientes facultades:

Primera.—Expresar con toda libertad sus opiniones en las materias concernientes a la esfera de representación sindical.

Segunda.—Reunirse con el resto de la tripulación para deliberar sobre temas de actividad sindical.

Tercera.—Promover las acciones a que haya lugar para la defensa de los derechos o del interés sindical de sus representantes.

Cuarta.—Ser protegido contra cualquier acto de usurpación, abuso o injerencia, que afecte al ejercicio libre de su función.

Quinta.—Interrumpir su actividad laboral en el buque, cuando las exigencias de su representación sindical impongan una intervención directa e inaplazable, para intentar solucionar cualquier problema que afecte a los intereses de los tripulantes, previo aviso al Capitán a través de su Jefe de departamento.

Norma segunda.—Los miembros Delegados de los tripulantes de flota, dispondrán de una reserva de hasta cuarenta horas laborables retribuidas mensualmente para el ejercicio de su actividad, en los siguientes casos:

Primero.—Asistencia a congresos, asambleas, consejos coordinadores, en su caso, y, en general, a cualquier clase de reuniones a que fueran convocados por su sindicato.

Segundo.—Participación en seminarios, cursos o actividades de carácter formativo sindical, promovidos por el sindicato al que pertenezcan o cuando expresa o personalmente se le convoque.

Tercero.—Actos de gestión que deben realizarse por encargo de su sindicato o por razón de sus obligaciones específicas.

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

Para la utilización de las cuarenta horas y de las de su cargo, los Delegados del Comité de Empresa darán el preaviso al Capitán.

Los citados garantizarán la no demora del buque por su asistencia a cursillos.

Norma tercera.—Derechos y funciones del Comité de Empresa:

Primero.—Vigilar el estricto cumplimiento de las normas reglamentarias o pactadas, especialmente las relativas a jornadas, vacaciones y horas extraordinarias.

Segundo.—Integrarse en las Comisiones sobre manutención a bordo y de seguridad e higiene.

Tercero.—No ser transbordado contra su voluntad, en tanto dure el ejercicio de su cargo sindical.

Cuarto.—Caso de que una vez finalizadas sus vacaciones existiese la imposibilidad de incorporar a un Delegado de los tripulantes a aquél en fue elegido y se previera dicha imposibilidad por un periodo superior a quince días, excepcionalmente la empresa podrá disponer de él para otro buque por un tiempo limitado, comprometiéndose a reincorporarlo al buque de que es Delegado a la primera oportunidad.

Quinto.—Convocar la asamblea del buque por propia iniciativa o cuando se lo solicite un tercio de la tripulación.

Sexto.—Ser informado por el Capitán de todas las sanciones impuestas por faltas muy graves.

Séptimo.—Utilizar todos los servicios de impresión, comunicación y oficinas 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.

Octavo.—Cuando la actuación del Delegado de los tripulantes de flota realizada fuera del centro de trabajo, suponga gestión en defensa de los intereses 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 comisión de servicio, percibiendo la totalidad de los devengos que le correspondiera percibir de haber prestado su actividad laboral.

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

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

El Delegado de los tripulantes será el responsable de su normal desarrollo.

Norma quinta.—Durante la estancia del buque en puerto o aprovechando el servicio de enlace con tierra establecido por el buque caso de estar fondeado, los responsables 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, siempre que ello no obstaculice 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 sexta.—Podrán acogerse a excedencia por motivos sindicales, aquellos tripulantes que fueran asignados para ocupar cualquier cargo de responsabilidad en cualquier sindicato legalmente establecido.

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

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

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

Cláusula adicional primera.

Este acuerdo es de aplicación con exclusión de cualquier otro acuerdo o Convenio Colectivo que en otro ámbito pudiera firmarse, aplicándose con carácter subsidiario en aquellas materias no reguladas en este acuerdo lo que con carácter general rija para el sector de Marina Mercante mediante Convenio general del sector o subsidiariamente Ordenanza del Trabajo de la Marina Mercante y legislación laboral vigente.

Cláusula adicional segunda.

La empresa se compromete a no iniciar ningún tipo de regulación o variación en el empleo, sin haberla acordado antes con el Comité de Flota de «Navicar, Sociedad Anónima».

Tabla salarial, ejercicio 1994

Categoría	Salario profesional — Pesetas	Núm. horas	Hora extra — Pesetas	Total «forfait» — Pesetas	Gratíf. mando — Pesetas	Total embarcado — Pesetas	Trienio — Pesetas
Capitán	285.084	30	3.922	117.660	21.255	423.999	15.777
Jefe de Máquinas ...	278.255	30	3.582	107.460	17.574	403.289	15.377
Primer Oficial	209.592	30	3.778	113.340	—	322.932	11.374
Segundo Oficial	185.112	30	3.041	91.230	—	276.342	9.946
Mecánico naval	179.759	30	2.782	83.460	—	263.219	9.633
Maestranza	141.859	30	2.467	74.010	—	215.869	7.421
Subalternos	126.295	30	2.087	62.610	—	188.905	6.515

6474 RESOLUCION de 3 de marzo de 1995, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el Registro y publicación del texto del Convenio Colectivo de la empresa «C & A».

Visto el texto del Convenio Colectivo de la empresa «C & A» (código de Convenio número 9009452), que fue suscrito con fecha 19 de enero de 1995, de una parte, por los designados por la Dirección de la empresa, para su representación, y de otra, por la Sección Sindical de FETICO, en representación de los trabajadores, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90.2 y 3 de la Ley 8/1980, de 10 de marzo, del Estatuto de los Trabajadores, y en el Real Decreto 1040/1981, de 22 de mayo, sobre registro y depósito de Convenios Colectivos de trabajo,

Esta Dirección General de Trabajo acuerda:

Primero.—Ordenar la inscripción del citado Convenio Colectivo en el correspondiente Registro de este centro directivo, con notificación a la Comisión Negociadora.

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

Madrid, 3 de marzo de 1995.—La Directora general, Soledad Córdova Garrido.

CONVENIO COLECTIVO DE «C & A»

Artículo 1.

El presente Convenio Colectivo se concierta entre la Dirección de la empresa «C & A», y la representación de los trabajadores de la misma, compuesta por las representaciones sindicales de FETICO y CC.OO., que suman la mayoría de los miembros de Comités y Delegados de Personal en la empresa.

Artículo 2.

Son de aplicación las normas contenidas en este Convenio a todos los trabajadores empleados en la empresa «C & A», cualquiera que fuera la naturaleza de su contrato de trabajo, dentro del territorio español.

Quedan excluidos del ámbito personal quienes se encuentren en el supuesto regulado en el artículo 2.1, a), del Estatuto de los Trabajadores.

Artículo 3.

El Convenio Colectivo entrará en vigor al día siguiente de su firma.

Artículo 4.

La duración de este Convenio se establece hasta el 28 de febrero de 1995, no pudiendo prorrogarse su vigencia más allá en el tiempo, por lo que a partir de tal fecha, pierden vigencia expresa tanto sus cláusulas obligacionales como las normativas.

Artículo 5.

El presente Convenio Colectivo será sucedido por el Sectorial de Grandes Almacenes a partir del día 1 de marzo de 1995, momento en el que este Convenio quedará derogado en su integridad, quedando amparados

en el Convenio de Grandes Almacenes los derechos reconocidos en los artículos 9 a 12 de este Convenio.

Artículo 6.

Cualquiera que fuera la fecha de aprobación y entrada en vigor del Convenio Colectivo de Grandes Almacenes para el año 1995, éste sólo será de aplicación a los trabajadores incluidos en el ámbito del presente Convenio a partir del 1 de marzo de 1995, sin que pueda, en ningún caso, darse efectos retroactivos a cualquiera de sus disposiciones con anterioridad a tal fecha.

Artículo 7.

Dada la vigencia del presente Convenio y su improrrogabilidad, y, al ser sucedido por el de Grandes Almacenes, la denuncia y el correspondiente plazo de preaviso se entenderán referidos a los ámbitos, formalidades y requisitos del Convenio Sectorial.

Artículo 8.

Al objeto de adecuar la estructura salarial de «C & A» a la que viene determinada por el Convenio Colectivo de Grandes Almacenes, la Dirección de la empresa procederá, a partir del día 1 de marzo de 1995, a transformar las nóminas de acuerdo con los criterios siguientes:

Será salario base el que venga determinado para el Grupo Profesional correspondiente en el Convenio Colectivo de Grandes Almacenes.

A fin de alcanzar el salario base de grupo, se procederá a absorber la cantidad necesaria del complemento voluntario y del plus de transporte, en su caso.

Las nuevas antigüedades se calcularán de conformidad con lo previsto en el Convenio Colectivo de Grandes Almacenes.

Las cuantías de los conceptos que actualmente vengán percibiendo los trabajadores de «C & A», que no estuvieran recogidas en el Convenio de Grandes Almacenes, se adicionarán al complemento voluntario, salvo el plus de transporte que tendrá el tratamiento previsto en el párrafo siguiente y en la cantidad que resulte una vez retraído del mismo la cantidad precisa para alcanzar el salario base.

Aquellos trabajadores cuyo salario base a 1 de marzo de 1995 fuera superior al que figure en el Convenio de Grandes Almacenes, percibirán la diferencia entre el nuevo salario base y el anterior como complemento personal.

El complemento voluntario resultante, una vez realizadas las deducciones necesarias para alcanzar el salario base y las adiciones correspondientes se transformará en un incentivo o complemento de calidad, de acuerdo con lo previsto en el artículo 26.3, párrafo final del Estatuto de los Trabajadores.

Este incentivo o complemento de calidad mantendrá el mismo carácter y tratamiento que, hasta el momento, tenía el complemento voluntario, es decir, no estará afectado por los incrementos del Convenio Colectivo, y el importe que se incorpore a la nómina de cada trabajador quedará consolidado, si bien podrá detraerse del mismo la cantidad precisa para absorber los incrementos que se produzcan en el salario base y en la antigüedad del Convenio Colectivo.

Artículo 9.

La integración en los grupos profesionales del Convenio Colectivo de Grandes Almacenes se realizará según consta en el siguiente cuadro:

Categorías	Categorías «C & A»	Grupo
Ayudante Dependiente. Auxiliar de Caja. Auxiliar. Administrativo.	Aspirante.	I
Dependientes. Cajeros. Oficial de primera. Decoradores.	Vendedor.	II
	Técnico Comercial.	III
Jefe de Sección.	Responsables.	IV
	Coordinador Comercial.	V