

El anticipo podrá variarse, según la producción que vaya desarrollando el promotor mensualmente, en más o en menos cantidad.

## 2.º Liquidación comisiones:

A la publicación de la guía se efectuará la liquidación de comisiones.

De la producción no cobrada, imputable a los clientes, en las comisiones percibidas por los promotores serán descontadas proporcionalmente a la parte impagada por el cliente y no figurará como cliente en la siguiente campaña.

## PREMIO DE GRUPO

### Por grupo, por guía a la cobertura de objetivo

Se adjudicará al grupo, en esta segunda campaña, 110.000 pesetas por cada uno de los promotores que la integran, en base a las condiciones siguientes:

Los promotores que no lleguen al 90 por 100 al objetivo no cobran nada.

Los promotores que queden entre el 90 y el 98 por 100 del objetivo cobran el 50 por 100 del premio.

Los promotores que lleguen al 99 ó 100 por 100 superior cobrarán el premio íntegro.

El dinero sobrante se distribuirá proporcionalmente a lo conseguido entre los que hayan cubierto el objetivo.

### Guías perjudicadas

En aquellas guías cuyo porcentaje aplicado dé como resultado un valor real por debajo del porcentaje del objetivo de la primera campaña, la Empresa garantiza, al llegar al 110 por 100 de la cartera inicial el mismo resultado que en la campaña anterior, más de un 9 por 100 del total.

### Gestión de cobro

Salvo casos excepcionales en que de mutuo acuerdo se decida la necesidad de gestión, la gestión de cobro no corresponde al promotor.

## ANEXO VI

### Cláusula adicional al II Convenio Colectivo de CETESA 1986, sobre revisión salarial

#### Revisión salarial IPC final año 1986:

Si el IPC experimentara durante 1986 un incremento superior al 8,56 por 100 se revisará automáticamente la masa salarial de 1985 (1.204.000.000) en la cuantía que se supere dicho incremento.

La cantidad resultante se distribuirá de forma lineal y se abonará en proporción al tiempo que cada persona haya prestado servicio en CETESA en 1986.

El pago se realizará dentro de los dos meses siguientes a la fecha en que se conozca oficialmente el IPC de 1986 y este nuevo salario será la base sobre la que se aplicará en la siguiente revisión.

#### Revisión salarial año 1987:

La revisión salarial prevista en el artículo 8.º del Convenio para 1987 se realizará incrementando la masa salarial de 1986 atribuida al colectivo de CETESA al 21 de diciembre de 1986, con el incremento de la revisión anterior, en el 107 por 100 del IPC previsto por el Gobierno para 1987, con efecto desde 1 de enero de 1986, y distribuida entre los componentes de la masa salarial en la siguiente proporción:

Salario base: Según tablas.

Antigüedad: 50 por 100 del IPC previsto para 1987.

Plus de residencia: 100 por 100 del IPC previsto para 1987.

Dietas: 100 por 100 del IPC previsto para 1987.

Horas extraordinarias: 0 por 100 del IPC previsto para 1987.

Gastos de Comité: 100 por 100 del IPC previsto para 1987.

Locomociones en nómina: 100 por 100 del IPC previsto para 1987.

Gratificaciones: 100 por 100 del IPC previsto para 1987 (globalmente).

Deslizamientos: La cantidad que sea necesaria.

En el supuesto de que por la aplicación de la anterior fórmula la cantidad prevista para incremento de los salarios base fuera inferior al incremento del IPC previsto para 1987, podrá modificarse la revisión pactada para otros conceptos a fin de garantizar,

en todo caso, que los salarios base se aumenten en la cantidad prevista por el IPC.

#### Revisión salarial IPC final año 1987:

Si el IPC experimentara, al terminar 1987, un incremento superior al previsto por el Gobierno, tenido en cuenta en la revisión inicial de 1987, se revisará automáticamente la masa salarial que sirvió de base para la revisión salarial de 1987, en la cuantía que se supere dicho incremento.

La cantidad resultante se distribuirá de forma lineal y se abonará en proporción al tiempo que cada persona haya prestado servicio en CETESA en 1987.

El pago se realizará dentro de los dos meses siguientes a la fecha en que se conozca oficialmente el IPC de 1987.

**6690** *RESOLUCION de 25 de febrero de 1987, de la Dirección General de Trabajo, por la que se homologa con el número 2.418 el ocular de protección contra impactos, marca «Sofraf», modelo Cricket Granyt-O, importado de Francia y presentado por la Empresa «Bacou, Sociedad Anónima», de Torrejón de Ardoz (Madrid).*

Instruido en esta Dirección General de Trabajo expediente de homologación del citado ocular de protección, con arreglo a lo prevenido en la Orden de 17 de mayo de 1974, sobre homologación de los medios de protección personal de los trabajadores, se ha dictado Resolución, en cuya parte dispositiva se establece lo siguiente:

«Primero.—Homologar el ocular de protección contra impactos, marca "Sofraf", modelo Cricket Granyt-O, presentado por la Empresa "Bacou, Sociedad Anónima", con domicilio en Torrejón de Ardoz, (Madrid), calle Torrejón, número 7, que lo importa de Francia, donde es fabricado por su representante la firma "Sofraf", de París, como ocular de protección contra impactos de clase D, por su resistencia frente a los mismos y que es de repuesto para la gafa de protección marca "Sofraf", modelo Cricket Granyt-O, homologada con el número 2.389, el 3 de febrero de 1987.

Segundo.—Cada ocular de protección de dichos marca, modelo y clasificación de su resistencia frente a impactos llevará marcada de forma permanente y en sitio visible que no interfiera la visión la letra D, y la caja o bolsa en que irá introducido para su comercialización, estará cerrada por un sello-precinto, con las adecuadas condiciones de consistencia y permanencia, con la siguiente inscripción: "M. T. Homol. 2.418. 25-2-87. Ocular de protección contra impactos, de clase D. Repuesto para la gafa Sofraf/Criquet Granyt-O/828, homologada con el número 2.389 el 3-2-87".»

Lo que se hace público para general conocimiento, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4.º de la Orden citada, sobre homologación de los medios de protección personal de los trabajadores, y Norma Técnica Reglamentaria MT-17 de «Oculares de protección contra impactos», aprobada por Resolución de 28 de junio de 1978 («Boletín Oficial del Estado» de 9 de septiembre).

Madrid, 25 de febrero de 1987.—El Director general, Carlos Navarro López.

**6691** *RESOLUCION de 2 de marzo de 1987, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la publicación del Convenio Colectivo para el personal de flota de la Empresa «Lineas Marítimas del Cantábrico, Sociedad Anónima».*

Visto el texto del Convenio Colectivo de la Empresa «Lineas Marítimas del Cantábrico, Sociedad Anónima», y el personal de su plantilla de flota, que fue suscrito con fecha 31 de enero de 1987, de una parte, por el Delegado de buque en representación de los trabajadores, y de otra, por la Dirección de la Empresa en representación de la misma, 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 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 1987.—El Director general, Carlos Navarro López.

### CONVENIO COLECTIVO PARA EL PERSONAL DE FLOTA DE LA EMPRESA «LINEAS MARITIMAS DEL CANTÁBRICO, SOCIEDAD ANÓNIMA»

Artículo 1.º *Ámbito de aplicación.*—El presente Convenio Colectivo tiene ámbito de Empresa y se regula las condiciones económicas y de trabajo entre «Líneas Marítimas del Cantábrico, Sociedad Anónima», y el personal de su plantilla de flota comprendido en la Ordenanza de Trabajo en la Marina Mercante (OTMM).

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

Art. 2.º *Vigencia.*—El presente Convenio entrará en vigor el 1 de enero de 1987 y su vigencia será de dos años, quedando prorrogado por periodos anuales sucesivos si no se hubiera denunciado por alguna de las partes contratantes durante los tres meses últimos a su vencimiento.

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

Art. 3.º *Vinculación a la totalidad.*—A los efectos de aplicación del presente Convenio, éste constituye un todo orgánico indivisible, por lo que no podrá pretenderse la aplicación de una o varias de sus normas desechando el resto, sino que siempre habrá de ser aplicado y observado en su integridad y considerado globalmente. Si la autoridad laboral competente no aprobase alguna de las normas de este Convenio y éste hecho desvirtuara el contenido del mismo a juicio de las partes, quedará sin eficacia la totalidad del Convenio, que deberá ser considerado de nuevo por las Comisiones negociadoras.

Art. 4.º *Prórroga y denuncia.*—Será prorrogado por espacios consecutivos del año si no es denunciado por alguna de las partes contratantes.

Podrá ser denunciado por cualquiera de las partes durante los tres últimos meses antes de su vencimiento.

Art. 5.º *Mejoras futuras.*—Si una vez vigente el presente Convenio entraran en vigor Convenios de ámbito superior y para el sector de la Marina Mercante, aplicables a las relaciones económicas, sociales y de trabajo de esta Empresa, que establezcan condiciones más favorables para los trabajadores, y siempre que estas condiciones tengan carácter estrictamente oficial y estén publicadas en el «Boletín Oficial del Estado», se aplicarán de acuerdo con el mismo y su entrada en vigor será la que en el citado «Boletín Oficial del Estado» se indique.

Art. 6.º *Imprevistos Convenio.*—En todo lo no previsto en este Convenio, seguirán aplicándose las condiciones de trabajo vigentes en cada momento en la Empresa, remitiéndose para lo no establecido en las mismas a la Ordenanza de Trabajo de la Marina Mercante, así como al conjunto de las disposiciones legales vigentes que configuran las relaciones laborales del Estado español y Estatuto de los Trabajadores.

Art. 7.º *Periodo de prueba.*—Toda admisión de personal fijo para las actividades comprendidas en este Convenio se considerará provisional durante el período de prueba variable, con arreglo a la labor a que el tripulante dedique, que no podrá ser superior al que establece la escala siguiente:

- a) Titulados: Cuatro meses de trabajo efectivo.
- b) Maestranza y Subalternos: Dos meses de trabajo efectivo.

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 de ocho días.

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. En el caso de que expire por voluntad del tripulante y ello ocurra en viaje o puerto extranjero, se considerará prorrogado hasta el puerto español, y si el tripulante opta por desembarcar en puerto extranjero, el traslado será por cuenta del mismo.

Concluido a satisfacción de ambas partes el 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 prueba, entregará 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 dietas hasta el puerto de embarque serán por cuenta de la Empresa.

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

Art. 8.º *Interinaje y personal eventual.*—De acuerdo con el Estatuto del Trabajador o norma legal y no pactada.

Art. 9.º *Trabajos en categoría superior.*—a) La realización de trabajos en categoría superior dan derecho a la percepción de los mismos beneficios que correspondan a dicha categoría.

b) El desempeño de este puesto durante un período superior a noventa días continuados dará derecho a consolidar este puesto.

Lo no indicado en los párrafos anteriores estará de acuerdo en su totalidad con el artículo 23 del Estatuto del Trabajador y Ordenanza de Trabajo de la Marina Mercante, artículo 76.

En el caso de finiquitación del plazo establecido por la mar, se considerará prorrogado hasta la llegada a puerto español.

Art. 10. *Comisión de Servicio.*—Se entenderá por Comisión de Servicio la misión de trabajo profesional que ordene la Empresa realizar al tripulante en cualquier lugar.

Durante el período de Comisión de Servicio, los tripulantes devengarán el salario profesional y las dietas que correspondan, siempre que la misión encomendada se realice fuera de su domicilio habitual.

En la circunstancia de encontrarse fuera de su domicilio, las vacaciones se regirán a régimen de mar, y si fuera en su domicilio habitual, de acuerdo con la Ordenanza de Trabajo de la Marina Mercante.

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

Art. 11. *Transbordo.*—La Naviera atenderá las peticiones de los tripulantes relacionados con su destino, en relación a sus domicilios legales u otras causas justificadas.

No obstante, se acuerdan dos situaciones de transbordo:

- 1.º Por necesidad del servicio.
- 2.º Por iniciativa del tripulante.

Se procurará guardar el orden inverso de antigüedad de cada categoría en la Naviera.

Art. 12. *Expectativa de embarque en el domicilio.*—Se considera expectativa de embarque la situación del tripulante que se halle en su domicilio procedente de una situación diferente a la de embarque, estando disponible y a órdenes de la Empresa.

La expectativa de embarque durará hasta el día anterior en que el tripulante salga de su domicilio.

El período máximo que se establece para esta situación es de sesenta días, pasando a partir de este momento a situación de comisión de servicio.

Durante la expectativa de embarque se percibirá el salario profesional correspondiente a este Convenio y vacaciones de Ordenanza de Trabajo.

Art. 13. *Licencias.*—a) Con independencia del período reglamentario de vacaciones, se reconoce el derecho a disfrutar de licencias por los motivos que a continuación se enumeran: De índole familiar para asistir a cursos o exámenes para la obtención de títulos o nombramientos superiores o cursillos de carácter obligatorio, complementarios o de perfeccionamiento y capacitación en la Marina Mercante y para asuntos propios.

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

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

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

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

Causa	Días
1. Matrimonio .....	20
2. Nacimiento de hijos .....	17
3. Enfermedad grave del cónyuge, hijos, padres y hermanos, hasta .....	12
4. Muerte del cónyuge e hijos .....	15
5. Muerte de padres y hermanos .....	12

No obstante, estos plazos y atendiendo a las excepcionales circunstancias que puedan concurrir en algunas situaciones justificadas, la Empresa concederá los días necesarios siempre y cuando sea compatible con el servicio, a excepción de las causas tercera, cuarta y quinta.

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

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

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

## 2. *Licencias para asistir a cursos, cursillos y exámenes.*

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

Antigüedad mínima: Un año y medio.

Duración: La del curso.

Salario: Profesional.

Número de veces: Retribuida una sola vez.

Vinculación a la Naviera: Según lo dispuesto en la OTMM, salvo caso de resarcimiento.

Peticiones máximas: 6 por 100 de los puestos de trabajo de cada categoría.

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

b) Cursillos de carácter obligatorio complementarios a los títulos profesionales.

Antigüedad mínima: Sin limitación.

Duración: La del cursillo.

Salario: Profesional.

Número de veces: Retribuida una sola vez.

c) Cursillos de perfeccionamiento y capacitación profesional de tripulantes y adecuados a los tráficos específicos de cada Empresa.

Antigüedad: Un año.

Duración: La del curso.

Salario: Profesional.

Número de veces: Una sola vez.

Vinculación a la Empresa: Un año.

Peticiones máximas: 6 por 100 de los puestos de trabajo.

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

Si los tripulantes se integran a cualquiera de los cursos durante las vacaciones, éstas quedarán interrumpidas.

Una vez finalizado el curso, seguirá el disfrute de las mismas.

d) Cursillos por necesidad de la Empresa: Cuando alguno de los cursos de los apartados anteriores se realice por necesidad de la Empresa, el tripulante se hallará en situación de comisión de servicio todo el tiempo que duren dichos cursos.

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

La Empresa informará al Comité de Empresa los permisos efectuados.

Art. 14. *Excedencia voluntaria.*—Puede solicitarla cada tripulante que cuente al menos con dos años de antigüedad en la Empresa. Las peticiones se resolverán dentro de los treinta días siguientes a la fecha de su presentación.

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

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

Si el excedente, un mes antes de finalizar el plazo para el que se le concedió la excedencia, no solicitase su reingreso en la Empresa causará baja definitiva en la misma. Si solicitase el reingreso, 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 de categoría inferior dentro de su especialidad percibirá el salario correspondiente a ésta hasta que se produzca su incorporación a la categoría que le corresponda.

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

Art. 15. *Cuadro orgánico y aplicación del mismo.*—Se obligará a la existencia, como mínimo, de un cuadro orgánico por buque, actualizado y legalizado por las autoridades competentes, en un lugar de libre acceso a toda la tripulación.

En el caso de que las autoridades competentes varíen el cuadro orgánico, dicha variación se enviará al Capitán del buque para su conocimiento e información de toda la tripulación.

Todos los buques componentes de la flota estarán obligados a tener el cuadro orgánico totalmente actualizado, de acuerdo con su cuadro indicador de tripulaciones mínimas. Cada componente de la dotación del buque deberá saber ejecutar correctamente los diferentes ejercicios que los mencionados cuadros indiquen.

La falta de conocimiento y ejecución de los mismos supondrá sanción de acuerdo con la Ley vigente en su momento.

Art. 16. *Escalafón.*—a) La Empresa está obligada a confeccionar un escalafón público de todos los tripulantes de la Empresa, en el que figurará nombre, apellidos, cargo y fecha de ingreso en la Empresa, así como las notas aclaratorias que se consideren convenientes.

b) Siempre que la capacidad profesional lo permita, se respetará el mismo para proveer los ascensos y plazas en tierra.

c) Este escalafón se editará y se exigirá que haya un ejemplar actualizado en cada buque, al cual tendrá acceso cualquier miembro de la tripulación.

Art. 17. *Diets y viajes.*—Dieta es la cantidad que se devenga diariamente para satisfacer los gastos de manutención y estancias que se originan en el desplazamiento y permanencia fuera del domicilio o del buque de enrolamiento.

Se percibirán dietas en los siguientes casos:

1.º Comisión de servicio fuera del domicilio.

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

3.º En la expectativa de embarque fuera del domicilio.

La dieta en territorio nacional vendrá integrada por el conjunto de los siguientes conceptos y valores: Se consideran dietas enteras o medias dietas, 4.800 y 2.400 pesetas, respectivamente, y en este último caso cuando no se pernocte.

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

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

En caso de uno 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 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.

Se percibirá la dieta entera exclusivamente por cada día natural en que se pernocte fuera de la residencia oficial, buque de la Compañía o medio de transporte.

Se percibirá media dieta cuando la salida y llegada se realice en el mismo día.

No se percibirá dieta alguna cuando la llegada al buque o a la residencia se produzca antes de las doce horas, y el viaje haya durado menos de cuatro horas o la distancia recorrida sea inferior a 100 kilómetros.

Art. 18. *Manutención.*—El importe por el concepto de manutención será abonado por la Empresa, a razón de 850 pesetas por tripulante y/o acompañante y día, siendo ésta controlada tanto en cantidad como en calidad por dos miembros de la tripulación,

procurando el Capitán que los componentes de la citada comisión sean rotativos y de fierentes categorías.

Dicha comisión vigilará que la manutención sea variada, sana y abundante y apropiada en cada caso a la navegación que realice el buque.

Este cometido no devengará horas extraordinarias en ningún momento.

La manutención en ningún momento tendrá la consideración de salario, por consiguiente no será exigible durante el período de vacaciones, permisos, licencias, etc.

Art. 19. *Entrepot.*—El entrepot normal será adquirido por la Empresa, 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.

Art. 20. *Jornada laboral.*—La jornada de trabajo se computará anualmente y se aplica de acuerdo con el Real Decreto 2001/1983, que regula la jornada de trabajo en el mar, estableciéndola en una jornada máxima semanal de cuarenta horas.

No obstante, la jornada se distribuye en ocho horas, de lunes a viernes. Las cuatro horas de la mañana del sábado se acumulan a vacaciones.

Art. 21. *Incremento salarial.*—El salario profesional será incrementado en el 5 por 100 desde el día 1 de enero de 1987.

Art. 22. *Materia salarial.*—Salario profesional es la cantidad que para cada categoría figura en la tabla salarial adjunta, y que corresponde al pago de la jornada laboral establecida en este Convenio.

Salario embarcado será para toda la tripulación el salario profesional más los demás beneficios extraordinarios, tales como trabajos extras y plus de permanencia, el cual se detalla en el siguiente párrafo.

Plus de permanencia.—Este concepto económico se pacta con independencia al capítulo de antigüedad como dedicación a la Empresa.

Se tendrá derecho a este plus de permanencia en los meses de navegación.

El importe del mencionado plus será, para cada categoría, el indicado en el anexo.

Art. 23. *Antigüedad.*—Equivale al 5 por 100 del salario profesional por cada trienio acumulado, según tabla adjunta.

Art. 24. *Pagas extraordinarias.*—Todo el personal de mar percibirá anualmente, con carácter obligatorio, dos pagas extraordinarias, de igual cuantía al salario profesional más antigüedad.

Estas pagas se abonarán durante la primera quincena de julio y la primera de diciembre.

La Empresa se compromete a enviar directamente en estas fechas a su domicilio las correspondientes pagas al personal que por cualquier causa esté desembarcado.

Art. 25. *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.º Los trabajos de fondeo, atraque, desatraque, enmendadas previstas, apertura y cierre de escotillas y arranche.
- 2.º 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.º Atención a la carga y a las operaciones necesarias para que el buque pueda realizar la carga y descarga. En estos casos se utilizará el personal estrictamente necesario.
- 4.º aprovisionamiento, siempre y cuando por tener el buque que zarpar inmediatamente y no pueda realizarse en jornada normal.
- 5.º Atención de autoridades en puerto y trabajos similares de ineludible realización.

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

- a) Cuando los ordene el que ejerza el mando del buque para socorrer a otros barcos o personas en peligro, sin perjuicio de los derechos que la legislación reconoce a las tripulaciones en los casos de hallazgo o salvamento.
- b) Cuando el que ejerza el mando del buque las considere necesarias o urgentes durante la navegación para la seguridad del mismo, de las personas a bordo o del cargamento.
- c) En los casos de ejercicios periódicos prescritos para la seguridad de la vida humana en el mar.
- d) Cuando lo exijan las formalidades aduaneras, la cuarentena u otras disposiciones sanitarias.

El aumento habido en la tabla de horas extraordinarias son parte del cómputo de las mejoras recogidas en este Convenio.

Art. 26. *Vacaciones.*—El régimen de vacaciones para todos los buques y navegaciones será de ciento veinte días de embarque y sesenta de vacaciones.

El período de flexibilidad será de veinte días.

Los días de viaje, tanto al embarcar como al desembarcar por razón de vacaciones, no serán considerados como tales vacaciones, empezando a contarse éstas al segundo día de desembarque, salvo causa que justifique lo contrario, y finalizadas desde la fecha en que el tripulante abandone su domicilio con objeto de embarcar.

Las tripulaciones y Empresa se comprometen hacer cumplir el disfrute de las vacaciones en cada período o perder el disfrute de las mismas.

El período posterior al embarque de los tripulantes, una vez disfrutadas, será regulado de acuerdo con lo establecido en el artículo de expectativa de embarque.

Estas vacaciones tienen el carácter de totales por todos los conceptos, y en las mismas se encuentran acumuladas por compensación las cuatro horas de la mañana del sábado, y los descansos de sábado tarde, domingos y festivos.

Art. 27. *Bajas por enfermedad profesional o accidente laboral.*—Durante el tiempo de baja por enfermedad profesional o accidental laboral, ambos con hospitalización, se percibirá el 100 por 100 de la base reguladora del tripulante afectado y devengará vacaciones de Ordenanza de Trabajo.

En caso de baja por enfermedad profesional o accidente laboral, ambos sin hospitalización, se estará de acuerdo con la Legislación vigente.

El mismo día en que cause alta el tripulante, comunicará a la Empresa el evento, debiendo comunicarlo, en esa misma fecha, telefónicamente y ratificarlo, posteriormente, por telegrama.

Art. 28. *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 de carga de dichas mercancías conforme a las disposiciones legales al respecto y a las consideraciones de la IMCO, según tabla adjunta.

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

B) En los buques que circunstancialmente transporten las materias indicadas, en concepto de carga, se abonarán durante el tiempo que dure su transporte las remuneraciones abajo indicadas en función del grado de peligrosidad 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 este en el certificado de arqueo.

En el caso de diferentes mercancías asignadas todas al mismo grupo se sumarán sus pesos a los efectos de cálculo del porcentaje de remuneración. En el caso de mercancías asignadas a diferentes grupos se sumarán los productos de los pesos de cada mercancía por el número asignado al grupo que corresponda y se dividirá el total entre el total de peso de dichas mercancías, siendo el 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. Grupos compatibilidad A, B, C y número 0019.

Grupo «C»: Explosivos: Clase 1. División 1-3. Resto mercancías no incluidas grupo B.

Gases inflamables o tóxicos: Clase 2. 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 de modelo de embalaje y la de la expedición correspondan a todos los países afectados por la expedición.

Grupo «D»: Líquidos inflamables con punto bajo de inflamación: Clase 3-1.

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

Grupo «E»: Explosivos: Clase 1. División 1-4.

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

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

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

Grupo G: Clase 2, cuando sean tóxicas no inflamables.

Inflamables: Clase 3-3.

Tóxicos: Clase 6-1.

Grupo H: Sólidos inflamables espontáneamente: Clase 4-2, excepto N.º 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 la expedición por 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».

**CALCULO DE REMUNERACION EN PORCENTAJE 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.
- \* Mínimo carga: peso muerto.
- \*\* Grupo peligrosidad.

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

Art. 29. *Servicios del golfo de Guinea.*-Se estará a lo dispuesto en la Ordenanza de Trabajo de la Marina Mercante en su artículo 113.

Art. 30. *Navegación por zonas insalubres y epidémicas.*-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 escalen dichos puertos, antepuertos, bahías o radas o que deban realizar ascensiones o descensos por ríos de lugares declarados insalubres y epidémicos, además de la adopción de todos los medios preventivos precisos en orden a garantizar la sanidad a bordo, percibirán como compensa-

ción a la permanencia en dichos lugares durante la estancia un incremento del 50 por 100 sobre el salario profesional más trienios, horas extras y módulo.

La Empresa enviará mensualmente esta información de la Organización Mundial de la Salud o del Departamento correspondiente de Sanidad Exterior, siempre que sea facilitada. En su defecto, cualquier componente del Comité podrá solicitarlo por sí mismo.

Art. 31. *Zona de guerra.*-Cuando el buque haya de partir hacia una zona de guerra efectiva, la tripulación tendrá derecho:

a) A no partir con el buque y pedir el transbordo a otro barco, y si dicha situación no se pudiera obtener, pasará a situación de permiso por su cuenta hasta el regreso de éste.

b) El tripulante también podrá solicitar las vacaciones devenidas hasta la fecha del evento.

c) Los que dieran el viaje, y mientras el buque se encuentre en dicha zona de guerra, percibirán una prima especial de 1.500 pesetas diarias.

d) Caso de que, sin previo conocimiento al partir de viaje, el buque se encontrase en zona de guerra efectiva, los tripulantes percibirán el 100 por 100 de aumento del salario profesional durante el tiempo que se hallen en dicha zona.

e) Asimismo, la Empresa, mientras dure la estancia en zona de guerra efectiva, ampliará el seguro de accidentes hasta un 50 por 100 del importe asegurado en el artículo de Seguro de Accidentes (artículo 39) de este mismo Convenio.

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

Art. 32. *Pérdida de equipaje a bordo.*-En caso de pérdida de equipaje a bordo por cualquier miembro de la tripulación, debido a naufragio, incendio o cualquier otro accidente no imputable al o a los perjudicados, la Empresa abonará las cantidades siguientes:

Pérdida total: 50.000 pesetas.

Pérdida parcial, a juicio del Capitán una vez oído al interesado, y en ningún caso se superarán las 50.000 pesetas.

En el caso de que la Empresa abone la indemnización por el concepto de vestuario o se faciliten uniformes, se deducirá la indemnización en un 20 por 100.

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

Art. 33. *Familiares acompañantes.*-Todo el personal de flota puede solicitar a la Empresa, directamente o a través del Capitán, ser acompañado por la mujer o hijos mientras se encuentre embarcado.

La Empresa admitirá la solicitud sin que, en ningún caso, pueda sobrepasarse el marco de las normas establecidas por SEVIMAR, siendo independiente el que el acompañante máximo autorizado por Departamento sea un solo acompañante. En todo momento se dará prioridad a aquellas personas, garantías, Técnicos, Sobrecargos, etc., que por necesidad de la Empresa deban embarcar en el buque.

Para efectuar el embarque, el tripulante autorizado deberá entregar póliza de seguro que cubra los riesgos que puedan producirse mientras se encuentre en esta situación, remitiendo el Capitán fotocopia de la misma a la Naviera.

Igualmente acompañará certificado médico actualizado en el momento de embarcar.

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

El Capitán, de acuerdo con las circunstancias establecidas y, en ningún caso, sin sobrepasar los límites establecidos, coordinará las solicitudes de acompañantes.

Se establece un período máximo de estancia del acompañante a bordo de treinta días.

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. Los desayunos, comidas y cenas se servirán en la hora establecida y en comedor en que se sirva al tripulante al que se acompaña. El familiar acompañante viene obligado a cumplir todas las normas de seguridad que rigen en el buque.

La esposa o hijo acompañante no alterará en ningún momento la convivencia a bordo ni la marcha normal de los trabajos del buque.

Art. 34. *Puestos en tierra.*-La Empresa dará cargo preferente a los tripulantes fijos de su flota sobre el personal ajeno a ella al objeto de ocupar plazas en tierra. Ello siempre que los marinos reúnan las condiciones exigidas por la Empresa para ocupar las plazas. Dicha preferencia en el trato incluye la espera para los casos en que el tripulante se halle embarcado.

Estas plazas deberán ser anunciadas al Capitán de cada buque para su publicación y al Comité de Empresa.

Art. 35. *Correspondencia.*-Los Capitanes deberán exponer en los tabloneros de anuncios las direcciones postales de los consignatarios o agentes en los puertos donde el buque vaya a hacer escala próximamente o indicar si el buque sale a órdenes.

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

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

Art. 36. *Aire acondicionado y calefacción.*-La Empresa se compromete a mantener en perfecto estado de funcionamiento, con el personal de a bordo que le corresponda, los servicios de aire acondicionado y calefacción existente.

De no existir los mismos, los buques serán equipados por los ventiladores y placas precisas.

Art. 37. *Natalidad y matrimonio.*-El tripulante con una antigüedad no menor de dos años de servicio a la Empresa percibirá 20.000 pesetas por el nacimiento de cada hijo. Será requisito formal para el abono indicado la presentación del libro de familia.

El tripulante con una antigüedad no menor de dos años de servicio a la Empresa percibirá con carácter de gratificación 22.000 pesetas por contraer matrimonio, siendo imprescindible para su cobro los mismos requisitos que en el apartado anterior.

Art. 38. *Préstamos.*-Se condenará hasta un máximo de tres mensualidades, de acuerdo con lo establecido en la Ordenanza de Trabajo de la Marina Mercante, en su artículo 225.

Art. 39. *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: 2.000.000 de pesetas.

Por invalidez absoluta: 2.500.000 pesetas.

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

Art. 40. *Hora de salida.*-A la llegada del buque a puerto y dentro de la primera hora del comienzo de las operaciones de trabajo, por medio del tablón de anuncios se comunicará a la tripulación una hora estimada de salida.

Con dos horas de antelación a la salida estimada del buque, se modificará, si procede, dicho horario de salida, comunicándolo por medio de los citados tabloneros de anuncios.

Art. 41. *Seguridad e Higiene en el Trabajo.*-Se procederá de acuerdo con lo establecido en la Ordenanza de Trabajo de la Marina Mercante y Estatuto del Trabajador.

La Empresa facilitará a los respectivos Delegados del Comité cuantas disposiciones adicionales se promulguen sobre el tema.

Art. 42. *Buques en dique.*-Cuando un buque, durante la estancia en dique, no disponga de las mismas condiciones higiénicas y sanitarias que navegando, se obligará a la Empresa que facilite alojamiento en tierra a los tripulantes que no dispongan de las condiciones que tienen navegando.

Art. 43. *Servicio de lanchas.*-Cuando el buque se encuentre fondeado, habrá de poner a disposición de la tripulación un servicio de lanchas para ir a tierra.

El Capitán dispondrá de un servicio mínimo de lanchas para cada uno de los turnos de guardia. En todo caso estos servicios se dispondrán siempre y cuando la fondeada sea de veinticuatro horas.

Art. 44. *Servicios recreativos y culturales.*-La Empresa dotará a todos sus buques de dos aparatos de televisión y de dos de radio, salvo que el buque estuviera provisto de sistema de música ambiental, siendo por cuenta de la Empresa el mantenimiento, instalación y reparación.

*Fondos culturales.*-La Empresa proporcionará la cantidad de 4.000 pesetas mensuales por buque, a fin de mantener un servicio de biblioteca y juegos recreativos.

Una comisión formada por el Capitán y la tripulación controlará la buena utilización de dichos fondos.

Art. 45. *Ropa de trabajo y servicio de lavandería.*-La ropa de trabajo será abonada por la Empresa en nómina, ateniéndose a las normas de Seguridad e Higiene en el Trabajo, abonando la cantidad de 2.500 pesetas mensuales en los periodos de embarque.

Independientemente, la Empresa proveerá al buque de una lavadora para el lavado de los efectos personales de los tripulantes y dos planchas.

Art. 46. *Alumnos.*-Los alumnos de cualquier especialidad percibirán, y con independencia de la ayuda familiar a que tuvieran derecho durante el tiempo que estén embarcados, una gratificación mensual de 33.000 pesetas, en las que se encuentran incluidos todos los conceptos retributivos.

Si el alumno en prácticas supera el periodo de seis meses en vinculación al buque ininterrumpido, percibirá una gratificación equivalente a la mensual.

Art. 47. *Comisión paritaria.*-Para interpretar y vigilar la aplicación del vigente Convenio, se crea una Comisión por un miembro de la Comisión Negociadora, tanto por la parte empresarial como social.

Art. 48. *Reunión de Delegados de personal.*-De acuerdo con lo establecido en el título segundo del Estatuto del Trabajador de los derechos de representación colectiva y de reunión de los trabajadores de la Empresa.

Art. 49. *Actividad sindical.*-De acuerdo con el Estatuto del Trabajador o norma legal y no pactada, dictada en desarrollo de aquél y aplicable al sector de la Marina Mercante.

TABLA SALARIAL. EJERCICIO 1987

Categorías	Salarios Pesetas
Piloto Mando .....	137.588
Segundo Oficial .....	101.976
Contramaestre .....	77.696
Marinero .....	69.602
Mozo .....	66.366
Primer Maquinista .....	131.113
Segundo Maquinista .....	101.976
Engrasador .....	69.602
Cocinero .....	77.696

TABLA ANTIGUEDAD. EJERCICIO 1987.  
5 POR 100 SOBRE SALARIO

Categorías	Valor trienio Pesetas
Piloto Mando .....	6.879
Segundo Oficial .....	5.099
Contramaestre .....	3.885
Marinero .....	3.480
Mozo .....	3.318
Primer Maquinista .....	6.556
Segundo Maquinista .....	5.099
Engrasador .....	3.480
Cocinero .....	3.885

HORAS EXTRAORDINARIAS. EJERCICIO 1987.  
EN BASE A 1.826 HORAS ANUALES

Categorías	Valor Pesetas	1.º trienio Pesetas	2.º trienio Pesetas	3.º trienio Pesetas
Piloto Mando .....	436	458	481	505
Segundo Oficial .....	377	396	416	436
Contramaestre .....	291	306	321	337
Marinero .....	266	279	294	308
Mozo .....	257	270	283	298
Primer Maquinista .....	436	458	481	505
Segundo Maquinista .....	377	396	416	436
Engrasador .....	266	279	294	308
Cocinero .....	291	306	321	337

ANEXO  
PLUS PERMANENCIA

Categorías	Importe Pesetas
Piloto Mando .....	23.517
Segundo Oficial .....	17.931
Contramaestre .....	10.238
Marinero .....	7.337
Mozo .....	5.635
Primer Maquinista .....	22.089
Segundo Maquinista .....	17.931
Engrasador .....	7.337
Cocinero .....	10.238