

cina, como obtención de datos contables estadísticos referentes a la marcha y a la situación de la empresa, suministro de informes, despacho de correspondencia, transcripción manual o mecánica e inspección o preparación de toda clase de documentos necesarios para la buena marcha del negocio y, en general, todos aquellos trabajos reconocidos por la costumbre o hábitos mercantiles como de personal de oficina o despachos.

Jefe de administración: Administrativo que lleva la responsabilidad, inspección, revisión y dirección del servicio de contabilidad general. Distribuye y dirige el trabajo, responsable de la contabilidad de clientes y proveedores. Supervisa el trabajo de los contables, oficiales, auxiliares y demás personal que de él dependa.

Oficial: Administrativo, que con iniciativa y responsabilidad restringida, y con subordinación al Jefe correspondiente, con o sin empleados a sus órdenes, ejecuta alguno de los siguientes trabajos: Funciones de cobro y pago, sin tener firma ni fianza; facturas y cálculos de las mismas; cálculos de estadística; transcripción en libros de cuentas corrientes, diario mayor y correspondencias; redacción de correspondencia con iniciativa propia; liquidaciones y cálculos de las nóminas de salarios, sueldos u operaciones análogas; operaciones auxiliares de contabilidad o coadyuvantes de las mismas, transcripción de libros, organización de archivos o ficheros, correspondencia y demás trabajos auxiliares; operaciones para facturación, clasificación, intercalación, reproducción y cálculo; ejecución de labores de asistencia y secretariado, conoce perfectamente mecanografía, manejo de equipos de ofimática, creación, actualización y archivo de documentos, recepción y filtro de llamadas telefónicas, preparación y ejecución de pedidos, control de inventario y tareas relacionadas.

Auxiliar: Administrativo que, sin iniciativa propia, se dedica dentro de las oficinas a operaciones elementales administrativas y, en general, a las puramente mecánicas inherentes a los trabajos de aquellas.

Personal comercial: Quedan comprendidos en el concepto general de personal comercial, aquellos que se dediquen a promocionar y vender servicios y suministros informáticos mediante la identificación de clientes potenciales y el desarrollo de las cuentas actuales. Poseerán conocimientos de promoción y venta de productos, aspectos técnicos de los productos que maneja, conducción de negociaciones con clientes hasta conseguir la firma del contrato, movilización de los soportes internos que le ayudarán en su actividad comercial, conocimiento de problemas o necesidades del cliente y propuesta de soluciones, análisis, interpretación y comunicación de tendencias del mercado.

Este personal estará sometido a un plan de objetivos que será fijado anualmente al comienzo de cada ejercicio fiscal. Parte de la remuneración estará sujeta a la consecución de los objetivos señalados en dicho plan.

La evaluación de los resultados profesionales será hecha teniendo en cuenta los logros del plan de objetivos en aspectos como: Número de clientes prospectados, valor de los territorios comerciales asignados, cumplimiento de la norma de puesta en marcha y seguimiento de los contratos, etc.

Comercial senior responsable de cuenta: Tiene una cualificación comercial y una experiencia mínima de cinco años en ventas. Responsable de las relaciones comerciales con cada uno de sus clientes. Promueve, coordina y apoya todas las ventas que se hacen en ese cliente. Debe ayudar al cliente a hacer inversiones complejas. Trabaja con gran autonomía, salvo en negocios lo suficientemente importantes como para justificar la intervención del nivel superior. Tiene un excelente conocimiento de los competidores y de sus estrategias.

Comercial: Tiene una cualificación comercial y una experiencia mínima de tres años. Realiza las mismas funciones que el «comercial senior responsable de cuenta» pero con una autonomía y responsabilidad más limitada.

Comercial junior: Tiene poca cualificación comercial y una experiencia inferior a tres años. Requiere supervisión de todas las actividades de ventas.

Personal de almacén:

Supervisor de logística: Será responsable de procesar las solicitudes de piezas y máquinas realizadas por los técnicos, tanto si se envían directamente del «stock» de almacén como si fuera necesario ordenar un pedido externo. En este último caso hará un seguimiento de la solicitud con el Departamento de Compras y mantendrá informado al técnico. Controlar toda la gestión de los «stocks» del almacén general en cuanto a entradas, salidas, distribución, etcétera, de acuerdo con los procedimientos establecidos. Supervisar y controlar el transporte de mercancías. Su evaluación se realizará siguiendo los criterios de capacidad en la gestión, estado y control de las instalaciones encomendadas, de acuerdo con los procedimientos, y su capacidad de trato y comunicación.

Jefe de Almacén: En dependencia del Supervisor de Logística, será el encargado de despachar los pedidos, de recibir las mercancías y distribuir las en las distintas dependencias de los almacenes y de registrar en los libros el movimiento de material que haya habido durante la jornada, redactando y remitiendo a las oficinas las relaciones correspondientes, indicando destino de materiales y procedencia.

Almacenero: En dependencia del Jefe del Almacén realizará las funciones de despacho de pedidos, recepción de mercancías, distribución en el almacén y registro en los libros de movimiento del material durante la jornada.

ANEXO II

Tablas salariales

Categoría	Mínimo
<i>Personal técnico</i>	
Técnico training	1.499.000
Técnico junior	1.654.250
Técnico	2.120.000
Técnico senior	3.155.000
Especialista	4.086.500
Jefe de Grupo	4.086.500
Jefe de Area	5.121.500
<i>Personal administrativo</i>	
Auxiliar	1.654.250
Oficial	2.120.000
Jefe Administración	4.190.000
<i>Personal comercial</i>	
Comercial senior	4.000.000
Comercial	3.000.000
Comercial junior	2.500.000
<i>Personal de almacén</i>	
Supervisor de Logística	2.500.000
Jefe de Almacén	1.964.750
Almacenero	1.654.250

ANEXO III

Subvención de estudios

Subvención de idiomas: La empresa subvencionará con 8.000 pesetas mensuales (o 64.000 pesetas anuales) a aquellos empleados que estén inscritos en clases de idiomas y justifiquen el gasto realizado mediante factura y certificado de aprovechamiento del curso.

La ayuda para estudios de EGB, Medios, Superiores y otros, será acordado con la empresa.

15978 RESOLUCION de 22 de junio de 1994, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el Registro y publicación del texto del Convenio Colectivo del Personal de Flota de «Líneas Marítimas Españolas, Sociedad Anónima».

Visto el texto del Convenio Colectivo de Personal de Flota de «Líneas Marítimas Españolas, Sociedad Anónima» (código de convenio número 9003220), que fue suscrito con fecha 6 de junio 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 de los trabajadores, 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, 22 de junio de 1994.—La Directora general, Soledad Córdova Garrido.

CONVENIO COLECTIVO DEL PERSONAL DE FLOTA DE «LINEAS MARITIMAS ESPAÑOLAS, SOCIEDAD ANONIMA»

Artículo 1. *Ambito de aplicación.*

El presente Convenio Colectivo tiene ámbito de empresa y regula las condiciones económicas y de trabajo entre «Líneas Marítimas Españolas, Sociedad Anónima» y el personal de su plantilla de flota comprendido en la Ordenanza de Trabajo de 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.

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

Artículo 4. *Prórroga y denuncia.*

Será prorrogado por espacios sucesivos de un 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.

Artículo 5. *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.

Artículo 6. *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.

Artículo 7. *Período 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 se dedique, que no podrá ser superior al que establece la escala siguiente:

- A) Titulados: Tres meses de trabajo efectivo.
- B) Maestranza y Subalternos: Dos meses de trabajo efectivo.

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

Caso de que el período de prueba expire en el curso de una travesía, 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.

Artículo 8. *Interinaje y personal eventual.*

De acuerdo con el Estatuto de los Trabajadores o norma legal y no pactada.

Artículo 9. *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, o ciento ochenta discontinuos dentro del año, 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 de los Trabajadores 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.

Artículo 10. *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 sueldo más beneficios recibidos el último mes embarcado y vacaciones a régimen de mar.

Si el tripulante realizara la comisión de servicios fuera de su domicilio, tendrá derecho a lo indicado en este artículo y referente a los desplazamientos a lo reseñado en el artículo 17 de este convenio.

Artículo 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.

Artículo 12. *Expectativa de embarque en el domicilio.*

Se considera expectativa de embarque la situación del tripulante que se halla en su domicilio, procedente de una situación diferente a la de embarque o de 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 veinte días, pasando a partir de este momento a situación de comisión de servicios.

Durante la expectativa de embarque se percibirá el salario profesional y vacaciones de convenio.

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

C) Los gastos de desplazamiento para el disfrute de las licencias correrán por cuenta del permisionario, a excepción de los ocasionados en el supuesto de muerte de cónyuge o hijos y la del apartado 2.º, 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 África, hasta el paralelo de Noadibou (Port Etienne). No obstante quedan excluidos de estas limitaciones geográficas, las causas de enfermedad grave y muerte del cónyuge o hijos.

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

1. Matrimonio: Veinticinco días.
2. Nacimiento hijos: Veinte días.
3. Enfermedad grave cónyuge, hijos, padres y hermanos hasta: Quince días.
4. Muerte cónyuges o hijos: Dieciséis días.
5. Muerte padres o hermanos: Quince días.

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 3.ª, 4.ª y 5.ª.

Ninguna de las licencias descritas en este apartado será acumulada a vacaciones, a excepción de la de matrimonio, que 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 de la Marina Mercante:

Antigüedad mínima: Un año y medio.

Duración: La del curso.

Salario: Profesional.

Número 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 curso.

Salario: Profesional.

Número veces: Retribuida una sola vez.

C) Cursillos de perfeccionamiento y capacitación profesional de tripulantes y adecuados a los tráficos específicos de cada empresa:

Antigüedad mínima: Un año.

Duración: La del curso.

Salario: Profesional.

Número veces: Una sola vez.

Vinculación a la Naviera: Un año.

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

En todas estas licencias se seguirá el orden de antigüedad 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.

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.

Licencia 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.

Artículo 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 esta última, hasta que se produzca su incorporación a la categoría que le corresponda.

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

Artículo 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.

Artículo 16. Escalafón.

A) La empresa estará 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.

Artículo 17. Dietas y viajes.

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

Se percibirán 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 considerarán dietas enteras o medias dietas, 9.249 pesetas y 4.625 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 30 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.

Se percibirá 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.

Artículo 18. Manutención.

La manutención será abonada por la empresa y controlada, tanto en cantidad como en calidad, por una Comisión de tres miembros, siendo rotativo el desempeño de la misma, con un máximo de treinta días, procurando que sea uno de cada categoría y el Capitán del buque. La elección de estos miembros se realizará por la dotación 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 vigilar que la manutención sea variada, sana y abundante, bien condimentada y apropiada en cada caso a la navegación del buque.

Controlar los pedidos, las facturas y realizar inventarios de peso y calidades.

Realizar el inventario de gambusa al finalizar cada mes, para conocer el gasto tripulante/día.

Vigilar que los frigoríficos a disposición de los tripulantes contengan un surtido de alimentos básicos durante la noche, tales como queso, leche, embutidos, galletas, mantequilla, etc.

Elaboración de minutas.

Información de la cocina del número exacto de comensales.

Todo tripulante que acredite encontrarse a régimen se le deberá de elaborar la comida adecuada a su tratamiento, con cargo a la empresa.

La subvención será por administración, vigilada por la comisión.

Siempre y cuando la tripulación, con el visto bueno del Capitán, considere que el provisionista no se atiene a su cometido, con relación a calidades y precios, ésta tendrá libertad para efectuar su cambio a otro provisionista, previa comunicación a la empresa.

Los días festivos que el buque permanezca en puerto y que no tenga actividad, en el servicio de cena se dará un menú frío.

Ninguno de los citados cometidos devengarán horas extraordinarias.

Artículo 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.

Artículo 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 la mar, estableciéndola en una jornada máxima semanal de cuarenta horas.

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

Durante la vigencia del presente convenio se mantendrá la misma distribución en el sistema de trabajo que actualmente.

Artículo 21. Incremento salarial.

El incremento salarial, en todos los conceptos económicos, será el reflejado en tablas para el ejercicio de 1994.

Artículo 22. Materia salarial.

Salario profesional.—Es el importe que para cada categoría figura en la tabla salarial adjunta y que corresponde al pago de la jornada laboral establecida en el artículo 20 de este convenio.

Salario embarcado.—Será para toda la tripulación el salario profesional y los trabajos extraordinarios.

Todo tripulante que lo desee podrá domiciliar su nómina en el banco.

Artículo 23. Antigüedad.

Equivale al 5 por 100 del salario profesional por trienio acumulado según tabla adjunta.

Artículo 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, una el 15 de julio y la otra el 15 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.

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

Se computarán como horas extraordinarias, aunque se efectúen fuera de la jornada laboral, las realizadas en los siguientes casos:

A) Cuando las 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 la 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.

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

Artículo 26. Vacaciones.

Serán de sesenta y seis días de vacaciones, cada ciento diez días de embarque ininterrumpido. Idéntica condición tendrá la situación de comisión de servicio.

Se acuerda un período de flexibilidad de cinco días. Bajo ningún concepto se podrá tener embarcado al tripulante una vez agotado el período de flexibilidad.

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 tercer 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 a 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.

Artículo 27. Bajas por enfermedad profesional o accidente laboral.

Durante el tiempo de baja por enfermedad profesional o accidente laboral, ambos con o sin hospitalización, se percibirá el 100 por 100 de la base reguladora del tripulante afectado y devengará vacaciones de convenio.

El mismo día en que cause alta, el tripulante comunicará a la empresa el evento, debiéndose realizar la comunicación por teléfono y ratificarla posteriormente por telegrama.

Una vez transcurridos sesenta días de baja por enfermedad común, la empresa abonará la diferencia hasta el 100 por 100 de la base de cotización.

Estas bajas con hospitalización o fuera del domicilio generarán vacaciones de convenio.

Artículo 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 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, percibirá 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 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 de peso de dicha 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 transportan.

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 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. Número 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. Espectro 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 empaque corresponda al país de origen no se requiera notificación ni aprobación de las autoridades competentes.

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

Grupo K:

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

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

Cálculo de remuneración en porcentaje 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	--	--	--	--	--	--	--	--

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

(*) Sin mínimo.

(*) Porcentaje mínimo carga: Peso muerto.

(**) Grupo peligrosidad.

Artículo 29. Servicio del Golfo de Guinea.

Se estará a lo dispuesto en la Ordenanza de Trabajo de la Marina Mercante en su artículo 113.

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

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.

Artículo 31. Zona de guerra.

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

La empresa suscribirá en este caso los siguientes seguros:

1. 5.000.000 de pesetas en caso de muerte.
2. 7.000.000 de pesetas, invalidez total.

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 su derecho; considerándose en expectativa de embarque.

Artículo 32. 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 al o los perjudicados, la empresa abonará como compensación las cantidades siguientes:

100.000 pesetas por pérdida total.

De 25.000 a 100.000 pesetas por pérdida parcial.

A juicio del Capitán, una vez oído al interesado.

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

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

Artículo 33. Familiares acompañantes.

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

La empresa admitirá la solicitud sin que, en ningún caso, pueda sobrepasarse el marco de las normas establecidas para el buque por SEVIMAR. En todo momento se dará prioridad a aquellas personas (garantías, técnicas, sobrecargos, etc.) 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. Igualmente y en el supuesto de que, cubierto el límite, un tripulante solicitara ser acompañado, el familiar que más tiempo lleve embarcado cederá su puesto a la nueva petición, y siempre que el 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.

La mujer o el acompañante no alterará en ningún momento la convivencia a bordo, ni la marcha normal de los trabajos en el buque.

La manutención de los mismos será por cuenta de la empresa.

Artículo 34. 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 al Comité de Empresa.

Artículo 35. Correspondencia.

Los Capitanes deberán exponer en los tablones 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 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 con los ventiladores y placas precisas.

Artículo 37. Natalidad y matrimonio.

El tripulante con una antigüedad no menor de dos años de servicio a la empresa, percibirá 18.008 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 24.851 pesetas por contraer matrimonio. Siendo imprescindible para su cobro los mismos requisitos que en el apartado anterior.

Artículo 38. Préstamos.

Se concederá hasta un máximo de cuatro mensualidades, a reintegrar en 18 liquidaciones de haberes de acuerdo con lo establecido en la Ordenanza de Trabajo de la Marina Mercante, en su artículo 225.

Artículo 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: 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.

Los riesgos cubiertos por estas pólizas se extienden a todo el personal de alta en la empresa, salvo las situaciones de vacaciones, licencias, permisos particulares, etc.

Artículo 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 tableros de anuncios.

Artículo 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 de los Trabajadores.

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

Artículo 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.

Artículo 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 por cada uno de los turnos de guardia. En todo caso estos servicios se dispondrán siempre y cuando la fondeada sea de veinticuatro horas.

Artículo 44. Servicios recreativos y culturales.

La empresa dotará a todos sus buques de dos aparatos de TV y de los vídeos, siendo por cuenta de la empresa el mantenimiento, instalación y reparación.

Fondos culturales.—La empresa proporcionará la cantidad de 7.781 pesetas mensuales por cámara (dos) y 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.

Artículo 45. Ropa de trabajo y servicio de lavandería.

La ropa de trabajo será abonada por la empresa en nómina, atendiéndose a las normas de Seguridad e Higiene en el Trabajo, abonando la cantidad de 5.780 pesetas mensuales en los períodos de embarque.

El lavado de ropa de cama, toallas y servicios de fonda, correrá a cuenta de la empresa. Asimismo, la empresa proveerá a cada buque de dos lavadoras para el lavado de los efectos personales de los tripulantes y de dos planchas.

Artículo 46. Alumnos.

Los alumnos de cualquier especialidad, percibirán, con independencia de la ayuda familiar a que tuvieran derecho, durante el período que estén embarcados, una gratificación equivalente al salario mínimo interprofesional por doce mensualidades, en las que se encuentran incluidos y mejorados todos los actuales conceptos retributivos.

Los alumnos tendrán el régimen de jornada establecida por el Capitán y ésta deberá limitarse estrictamente a la necesaria para su completa formación profesional.

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

Artículo 47. Comisión paritaria.

Para interpretar y vigilar la aplicación del vigente Convenio, se crea una Comisión Paritaria compuesta por igual número de miembros de la Comisión Negociadora, tanto por parte empresarial como social, estando esta última representada por el Sindicato Libre de la Marina Mercante.

Artículo 48. Reunión del Comité de Empresa.

De acuerdo con lo establecido en el título segundo del Estatuto de los Trabajadores, de los derechos de representación colectiva y de reunión de los trabajadores de la empresa.

Artículo 49. Actividad sindical.

De acuerdo con el Estatuto de los Trabajadores o norma legal y no pactada, dictada en desarrollo de aquél y aplicable al sector de la Marina Mercante.

En relación con la representatividad alcanzada por los diferentes sindicatos en el Comité de Empresa, queda incorporado a este Convenio el texto de la sentencia de 26 de diciembre de 1989 del Tribunal Supremo, Sala de lo Social, recurso 3.487/88.

Artículo 50. Jubilación anticipada.

Todo el personal que desee jubilarse anticipadamente y con una vinculación, como mínimo de diez años, percibirá independientemente de su correspondiente liquidación, la siguiente gratificación:

A los cincuenta y cinco años: 1.300.000 pesetas.

A los cincuenta y seis años: 1.100.000 pesetas.

A los cincuenta y siete años: 900.000 pesetas.

A los cincuenta y ocho años: 700.000 pesetas.

Salario profesional 1994

Categorías	Salario profesional Pesetas
Capitán	294.330
Primer Oficial	240.598
Segundo Oficial	224.556
Tercer Oficial	206.912
Oficial Radio	224.556
Jefe Máquinas	285.507
Primer Maquinista	240.598
Segundo Maquinista	224.556
Tercer Maquinista	206.912
Patrón Mayor	169.993
Patrón Cabotaje	155.693

Categorías	Salario profesional - Pesetas
Mecánico Mayor	169.993
Mecánico 1. ^a	155.693
Mecánico 2. ^a	152.516
Contraaestre	138.743
Marinero Prf.	131.525
Marinero Ord.	125.109
Mozo	120.297
Calderetero	138.743
Engrasador	133.931
Limpiador	120.297
Cocinero	138.743
Marmitón	120.297
Primer Camarero	131.525
Segundo Camarero	125.109

Antigüedad 1994

Categorías	Valor trienio - Pesetas
Capitán	14.716
Primer Oficial	12.030

Categorías	Valor trienio - Pesetas
Segundo Oficial	11.228
Tercer Oficial	10.346
Oficial Radio	11.228
Jefe Máquinas	14.275
Primer Maquinista	12.030
Segundo Maquinista	11.228
Tercer Maquinista	10.346
Patrón Mayor	8.500
Patrón Cabotaje	7.785
Mecánico Mayor	8.500
Mecánico 1. ^a	7.785
Mecánico 2. ^a	7.626
Contraaestre	6.937
Marinero Prf.	6.576
Marinero Ord.	6.255
Mozo	6.015
Calderetero	6.937
Engrasador	6.697
Limpiador	6.015
Cocinero	6.937
Marmitón	6.015
Primer Camarero	6.576
Segundo Camarero	6.255

Horas extraordinarias (ejercicio 1994)

Categorías	S/T	1º trienio	2º trienio	3º trienio	4º trienio	5º trienio	6º trienio
Capitán	2.475	2.599	2.729	2.865	3.008	3.158	3.316
Primer Oficial	1.881	1.975	2.074	2.178	2.287	2.401	2.521
Segundo Oficial	1.747	1.834	1.926	2.022	2.123	2.229	2.340
Tercer Oficial	1.610	1.691	1.776	1.865	1.958	2.056	2.159
Oficial Radio	1.747	1.834	1.926	2.022	2.123	2.229	2.340
Jefe Máquinas	2.403	2.523	2.649	2.781	2.920	3.066	3.219
Primer Maquinista	1.881	1.975	2.074	2.178	2.287	2.401	2.521
Segundo Maquinista	1.747	1.834	1.926	2.022	2.123	2.229	2.340
Tercer Maquinista	1.610	1.691	1.776	1.865	1.958	2.056	2.159
Patrón Mayor	1.185	1.244	1.307	1.372	1.440	1.512	1.588
Patrón Cabotaje	1.111	1.166	1.224	1.286	1.350	1.417	1.488
Mecánico Mayor	1.185	1.244	1.307	1.372	1.440	1.512	1.588
Mecánico 1. ^a	1.111	1.166	1.224	1.286	1.350	1.417	1.488
Mecánico 2. ^a	1.072	1.126	1.182	1.241	1.303	1.368	1.437
Contraaestre	1.048	1.100	1.155	1.213	1.274	1.338	1.405
Marinero Prf.	996	1.046	1.098	1.153	1.211	1.272	1.336
Marinero Ord.	966	1.014	1.065	1.118	1.174	1.233	1.295
Mozo	941	988	1.037	1.089	1.143	1.200	1.260
Calderetero	1.048	1.100	1.155	1.213	1.274	1.338	1.405
Engrasador	1.022	1.073	1.127	1.183	1.242	1.304	1.369
Limpiador	941	988	1.037	1.089	1.143	1.200	1.260
Cocinero	1.048	1.100	1.155	1.213	1.274	1.338	1.405
Marmitón	941	988	1.037	1.089	1.143	1.200	1.260
Primer Camarero	996	1.046	1.098	1.153	1.211	1.272	1.336
Segundo Camarero	966	1.014	1.065	1.118	1.174	1.233	1.295

Horas extras «forfait» (ejercicio 1994)

Categorías	Número de horas
Capitán	—
Primer Oficial	36
Segundo Oficial	31
Tercer Oficial	28
Oficial Radio	28
Jefe Máquinas	—
Primer Maquinista	36
Segundo Maquinista	31
Tercer Maquinista	28
Patrón Mayor	28
Patrón Cabotaje	28

Categorías	Número de horas
Mecánico Mayor	28
Mecánico 1. ^a	28
Mecánico 2. ^a	28
Contraaestre	33
Marinero	31
Mozo	31
Calderetero	28
Engrasador	28
Limpiador	28
Cocinero	36
Marmitón	28
Camarero	28

Tabla horas extras sábados, domingos y festivos 1994

Categorías	Valor hora - Pesetas
Capitán	1.008
Primer Oficial	825
Segundo Oficial	769
Tercer Oficial	709
Oficial Radio	769
Jefe Máquinas	978
Primer Maquinista	825
Segundo Maquinista	769
Tercer Maquinista	709
Contraestre	476
Marinero	451
Mozo	411
Calderero	476
Engrasador	460
Limpiador	411
Cocinero	476
Marmitón	411
Camarero	451

15979 RESOLUCION de 22 de junio de 1994, 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 «Ybarra y Compañía, Sociedad Anónima».

Visto el texto del Convenio Colectivo de la empresa «Ybarra y Compañía, Sociedad Anónima» (código de Convenio número 9005450), que fue suscrito con fecha 26 de mayo de 1994, de una parte, por el Delegado de personal, en representación de los trabajadores, y de otra, por la representación de la empresa, 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, 22 de junio de 1994.—La Directora general, Soledad Córdova Garrido.

CONVENIO COLECTIVO DE «YBARRA Y COMPAÑÍA, SOCIEDAD ANÓNIMA», CON SU PERSONAL DE OFICINAS PARA EL PERIODO 1 DE ENERO DE 1994 A 31 DE DICIEMBRE DE 1994

Artículo 1. Ambito de aplicación.

El presente Convenio afecta a los empleados de la empresa «Ybarra y Compañía, Sociedad Anónima», de todos los centros de trabajo.

Artículo 2. Vigencia.

El presente Convenio tendrá efectos desde 1 de enero de 1994, cualquiera que sea su fecha de homologación, y su vigencia se extenderá hasta el 31 de diciembre de 1994. Los efectos económicos y su retroactividad sólo serán aplicables a quienes estando en la empresa el 31 de diciembre de 1993 continúen en la misma a la fecha de la firma de este Convenio.

La denuncia de este Convenio debe hacerse por cualquiera de las partes con dos meses de antelación a su vencimiento.

Artículo 3. Renovación.

En caso de solicitarse la modificación de este Convenio por cualquiera de las partes en la forma y plazos reglamentarios, las prescripciones del presente Convenio Colectivo seguirán en vigor hasta la fecha misma en que comience a regir la modificación o modificaciones que se pactaren, retro trayéndose su aplicación a la fecha de caducidad del mismo.

Artículo 4. Absorción.

Todas las mejoras establecidas absorberán las que, con carácter legal y por cualquier concepto, el personal puede obtener con posterioridad a la fecha de este pacto, con carácter global y anual, efectuándose, si es el caso, las correspondientes compensaciones entre las distintas cantidades y conceptos de cada persona o categoría profesional.

Artículo 5. Carácter de las mejoras.

Las mejoras que este Convenio suponga sobre las cantidades obligatorias por Ley u Ordenanza de Trabajo, no repercutirán sobre ningún concepto.

Cualquier concepto o situación no expresamente mencionados en este Convenio se seguirán calculando exclusiva y estrictamente según las normas y cifras de la Ordenanza vigente, manteniéndose «ad personam» las cifras superiores que se pudieran venir disfrutando.

Artículo 6. Carácter del Convenio.

El presente Convenio constituye un todo orgánico e indivisible. Por ello, si alguna autoridad oficial, en el ejercicio de las facultades que les son propias, no aprobaran o declarasen si validez en todo o en parte algunos de los pactos que comprende el Convenio, éste se considerará ineficaz en su totalidad, debiendo renegociarse todo su contenido. Las cantidades percibidas se considerarán —en todo caso— como cantidades a cuenta de haberes de ese período.

Artículo 7. Normas de orden y disciplina.

Se mantienen las contenidas en la legislación general y Ordenanza de Trabajo de empresas navieras, siendo de destacar la asistencia y puntualidad en el trabajo, debiéndose cumplir con exactitud los horarios señalados.

Artículo 8. Normas complementarias.

En todo lo no previsto en el presente Convenio, se estará a lo establecido en la Ordenanza de Trabajo de empresas navieras de 9 de agosto de 1969 («Boletín Oficial del Estado» de 3 de septiembre) y posteriores modificaciones, así como en el Estatuto de los Trabajadores y demás normas complementarias.

Artículo 9. Jornada.

La jornada de trabajo será de cuarenta horas semanales, respetándose la que vienen realizando los ingresados antes de 1 de julio de 1969. La jornada intensiva de verano será de tres meses, desde el 16 de junio al 15 de septiembre, ambos inclusive.

Artículo 10. Vacaciones.

Todo el personal de la empresa dispondrá de un período anual de vacaciones de treinta días naturales.

Para determinar el momento de su disfrute, se atenderá en primer lugar la conveniencia del servicio y, dentro de ella, se procurará complacer las preferencias de sus empleados.

La distribución se hará por departamentos, secciones o negociados o en cualquier unidad administrativa con entidad propia que resulte de la organización funcional de la empresa.

En caso de conflicto entre los trabajadores se estará a la normativa legal aplicable, tomándose por riguroso orden de antigüedad, pero el uso de este derecho no será permanente, sino rotativo.

Artículo 11. Régimen económico.

Para ajustarse a lo ordenado por el Decreto 2380/1973, de 17 de agosto, sobre la ordenación del salario, las retribuciones objeto de este Convenio, quedan desglosadas de la forma que figuran en el anexo y con el siguiente carácter:

Salario base: Con este carácter legal.

Plus de actividad: Con carácter de complemento material por calidad o cantidad de trabajo. No se percibirá en horas trabajadas sobre la jornada normal, ni se computará a efectos de tarifa de horas extraordinarias ni antigüedad, ni a ningún otro efecto.

Plus transporte: Con carácter de indemnización, distribuido en 12 pagas.