

**Artículo 8. Tramitación de los planes de formación.**

Todos los planes de formación deberán ajustarse, a efectos de su tramitación, a lo dispuesto por el Capítulo IV del Acuerdo Nacional sobre Formación Continua, y a los criterios establecidos por la Comisión Mixta Estatal de Formación Continua y la Fundación para la Formación Continua (FORCEM) en las correspondientes convocatorias anuales.

**CAPITULO IV****Permisos individuales de formación****Artículo 9. Permisos individuales de formación.**

Los permisos individuales de formación, previstos por el artículo 13 del Acuerdo Nacional sobre Formación Continua, se registrarán por lo dispuesto en el citado artículo, siendo financiados con arreglo a lo que establezcan las resoluciones que apruebe anualmente la Fundación para la Formación Continua (FORCEM).

En relación con la previsión contenida en el apartado 3) del antedicho artículo 13, corresponderá a la Comisión Paritaria Sectorial, de conformidad con los criterios establecidos por la Comisión Mixta Estatal de Formación Continua, la posibilidad de acordar los correspondientes porcentajes de afectación de las plantillas o de las categorías/grupos profesionales de las empresas.

Caso de que la empresa diera su aprobación a la solicitud de permiso presentada, el trabajador tramitará la misma ante la Comisión Mixta Estatal de Formación Continua a efectos de su financiación; de dicha solicitud se informará a la Comisión Paritaria Sectorial.

**CAPITULO V****Organo de seguimiento y control****Artículo 10. Comisión Paritaria Sectorial.**

Se constituirá una Comisión Paritaria Sectorial compuesta por ocho representantes, cuatro de las organizaciones sindicales y cuatro de la organización empresarial firmantes del presente Acuerdo.

La Comisión tendrá, entre otras, las siguientes funciones:

- a) Velar por el cumplimiento del Acuerdo Nacional de Formación Continua, y del presente Acuerdo Sectorial, en el ámbito del sector de la Mediación en Seguros Privados.
- b) Establecer los criterios para la elaboración de los planes de formación señalados en el artículo 6 del presente Acuerdo.
- c) Resolver las discrepancias que pudieran surgir entre la empresa y la representación legal de los trabajadores respecto al contenido del plan de formación de empresa, en el trámite previsto en el artículo 11 del Acuerdo Nacional sobre Formación Continua, siempre que cualquiera de las dos partes citadas así lo requieran.
- d) Aprobar las solicitudes de planes agrupados de formación y elevarlos en su caso, para su financiación, a la Comisión Mixta Estatal de Formación Continua.
- e) Promover planes agrupados de formación en el ámbito del sector de la Mediación en Seguros Privados.
- f) Informar y evaluar los planes de empresa, en los términos previstos por el Acuerdo Nacional de Formación Continua.
- g) Elaborar estudios e investigaciones; a tal efecto, se tendrá en cuenta la información disponible en la Administración, especialmente en los Ministerios de Trabajo y Seguridad Social, Educación y Ciencia y Economía y Hacienda, y de forma destacada los estudios sectoriales que sobre formación profesional hayan podido elaborarse.
- h) Emitir otros informes a su iniciativa o en aquellos casos en que se le solicite respecto a los temas de su competencia.
- i) Ejecutar los Acuerdos de la Comisión Mixta Estatal de Formación Continua y de la Comisión Tripartita Nacional.
- j) Realizar una memoria anual de la aplicación del Acuerdo, en el ámbito del sector de la Mediación en Seguros Privados.

**CAPITULO VI****Financiación de las acciones formativas****Artículo 11. Financiación de las acciones formativas.**

Las acciones formativas que se desarrollen al amparo del presente Acuerdo se financiarán según los criterios y procedimientos que establezca, con suficiente antelación, la Comisión Mixta Estatal de Formación Continua.

**Disposición transitoria.**

La aplicación de este Acuerdo queda supeditada a la existencia de disponibilidades presupuestarias y a la puesta en vigor de las normas que desarrollen el Acuerdo Nacional de Formación Continua.

**Disposiciones finales.**

Primera.—En todo lo no previsto en el presente Acuerdo se estará a lo que disponga el Acuerdo Nacional de Formación Continua, suscrito el 16 de diciembre de 1992.

Segunda.—Las organizaciones firmantes remitirán el presente Acuerdo a la autoridad laboral competente para su registro y publicación. Igualmente lo remitirán a la Comisión Mixta Estatal de Formación Continua, a los efectos oportunos.

**15981** 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 «Líneas Marítimas del Cantábrico, Sociedad Anónima», personal de flota.

Visto el texto del Convenio Colectivo de la empresa «Líneas Marítimas del Cantábrico, Sociedad Anónima», personal de flota (Código de Convenio número 9003212), que fue suscrito con fecha 9 de junio de 1994, de una parte, por los designados por la Dirección de la empresa, para su representación, y de otra, por los Delegados de Personal, 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 de Trabajo acuerda:

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

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

Madrid, 22 de junio de 1994.—La Directora general, Soledad Córdova Garrido.

**Artículo 1. Ambito de aplicación.**

El presente Convenio Colectivo tiene ámbito de empresa y 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 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 periodos 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, entrarán 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 al 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, cuarenta y cinco días 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 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 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 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.

#### Artículo 11. *Transbordo.*

La Naviera atenderá las peticiones de los tripulantes relacionadas con su destino, en relación a sus domicilios legales u otras causas justificadas. No obstante, se acuerdan dos situaciones de transbordo:

- Primero. Por necesidad de servicio.
- Segundo. 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, 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 veinte 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.

#### 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 superior 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 del cónyuge o 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 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.

d) 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 cónyuge, hijos, padres y hermanos hasta .....	15
4. Muerte cónyuge o hijos .....	15
5. Muerte padres o hermanos .....	15

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 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 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 tráficoes específicos de cada empresa:

Antigüedad mínima: Un año.

Duración: La del curso.

Salario: Profesional.

Número de veces: Una sola vez.

Vinculación a la empresa: Un año.

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

En todas las 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.

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 de 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 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.

## Artículo 17. Dietas y viajes.

Dieta es la cantidad que se devenga diariamente para establecer 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, 7.487 pesetas y 3.457 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 al tripulante el medio de transporte más idóneo, adecuado y directo, quedando excluidos los taxis de alquiler de largo recorrido, los coches de alquiler y las clases de lujo. Para los taxis de largo recorrido, se considerará como tal las distancias superiores a 25 kilómetros.

En el caso de uso de estos medios, su utilización deberá estar justificada por falta de billete de otro tipo, urgencia de embarque o por que 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.

El importe por el concepto de manutención será abonado por la empresa, a razón de 1.139 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 diferentes categorías.

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

#### 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.

#### Artículo 21. *Incremento salarial.*

El salario profesional será el que figura en tablas adjuntas desde el día 1 de enero 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. Este salario profesional está formado por A), salario real, y B), complemento.

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

#### 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 la 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 arranche.
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 normal.
5. 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 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, por cada ciento diez de embarque ininterrumpido.

El período de flexibilidad será de diez 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 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 ordenanza de trabajo.

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.

#### 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, percibirán lo establecido en la OTMM.

b) En los buques que circunstancialmente transporten las materias indicadas, en concepto de carga, se abonarán durante el tiempo que dure su transporte las remuneraciones más adelante indicadas, en función del grado de peligrosidad asignado a la mercancía y del porcentaje 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 dichas mercancías, siendo el coeficiente el que marque el grupo a que debe asignarse al conjunto de estas mercancías.

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

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

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

Grupo A.—Mercancías reseñadas como pertenecientes a:

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

Infecciosos: Clase 6-2.

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

Grupo B.—Explosivos:

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

Clase 1. División 1-2.

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

Grupo C:

Explosivos: Clase 1. División 1-3. Resto mercancías no incluido grupo B.

Gases inflamables o tóxicos: Clase 2. Números ONU 1016, 1023, 1026, 1017, 1589, 1045, 1051, 1052, 1053, 1975, 1067, 1076 y el «gas de agua».

Radiactivos: Clase 7. Mercancías que la aprobación del modelo de 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 del modelo de embalaje 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 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. Expector números S. ONU 1361, 1362, 1857 y 1387.

Peróxidos orgánicos: Clase 5-2.

Grupo I:

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

Corrosivos: Clase 8. Cuando en «observaciones» 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	-	-	-	-

(*) (**)	(*)	5	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
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 de 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.**

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 devengadas hasta la fecha del evento.

c) Caso de que, sin previo conocimiento, al partir de viaje, el buque se encontrarse en zona de guerra efectiva, los tripulantes percibirán el 200 por 100 de aumento del salario profesional, durante el tiempo que se hallen en dicha zona.

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

**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:

Pérdida total: 100.000 pesetas.

Pérdida parcial, a criterio de las partes, y en ningún caso podrá superar las 100.000 pesetas.

En el caso de que la empresa abone 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.

**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 o hijo mientras se encuentre embarcado.

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, téc-

nicos, sobrecargos, etc.), que por necesidades de la empresa debán 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 se acompañará certificado médico, actualizado en el momento de embarcar.

No podrán ser enroladas esposas en estado de gestación, 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 sin sobrepasar en ningún caso 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 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 esposa o hijo acompañante no alterará en ningún momento la convivencia a bordo, ni la marcha normal de los trabajos del buque.

#### Artículo 34. *Puestos de 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 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.

#### 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 20.700 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, 22.770 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, 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.

#### 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 tabloneros 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 su 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 que 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 televisión y de dos vídeos, 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 8.280 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.

#### Artículo 45. *Ropa de trabajo y servicio de lavandería.*

La ropa de trabajo será abonada por la empresa en nómina, atendándose a las normas de Seguridad e Higiene en el trabajo, abonando la cantidad de 5.529 pesetas mensuales en los períodos de embarque.

Independientemente, la empresa proveerá al buque de una lavadora para el lavado de los efectos personales de los tripulantes y 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 mensual de 41.918 pesetas, en las que se encuentran incluidos todos los conceptos retributivos.

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, compuesta por un miembro de la Comisión Negociadora, tanto por parte empresarial como social.

**Artículo 48. Reunión de Delegados de Personal.**

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.

**Salario profesional 1994**

Categorías	Salario profesional Pesetas
Piloto Mando .....	232.227
Primer Oficial .....	207.439
Segundo Oficial .....	183.598
Contraestrate .....	129.671
Marinero .....	114.471
Mozo .....	108.521
Primer Maquinista Mando .....	227.513
Primer Maquinista .....	207.439
Engrasador .....	114.471
Cocinero .....	129.671

**Antigüedad 1994**

Categorías	Valor trienio Pesetas
Piloto Mando .....	11.611
Primer Oficial .....	10.372
Segundo Oficial .....	9.180
Contraestrate .....	6.484
Marinero .....	5.724
Mozo .....	5.426
Primer Maquinista Mando .....	11.376
Primer Maquinista .....	10.372
Engrasador .....	5.724
Cocinero .....	6.484

**Horas extraordinarias (ejercicio 1994)**

Categorías	Importe Pesetas
Piloto de Mando .....	690
Primer Oficial .....	644
Segundo Oficial .....	600
Contraestrate .....	461
Marinero .....	420
Mozo .....	408
Primer Maquinista de Mando .....	690
Primer Maquinista .....	644
Engrasador .....	420
Cocinero .....	461

**Tabla de horas extraordinarias (ejercicio 1994)**

Categorías	Número de horas
Piloto de Mando .....	66
Primer Oficial .....	94
Segundo Oficial .....	95
Contraestrate .....	58
Marinero .....	59
Mozo .....	50
Primer Maquinista de Mando .....	48
Primer Maquinista .....	94
Engrasador .....	67
Cocinero .....	58

## 15982 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 Acuerdo Sectorial de la Construcción para 1994.

Visto el texto del Acuerdo Sectorial Nacional de la Construcción para 1994, que fue suscrito con fecha 30 de mayo de 1994, de una parte, por la Confederación Nacional de la Construcción (CNC), en representación empresarial, y, de otra, por los representantes de FEMCA-UGT, y FECOMA-CC.OO, en representación del colectivo laboral afectado, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, apartados 2 y 3 de la Ley 8/1980, de 10 de marzo, del Estatuto de los Trabajadores y en el Real Decreto 1040/1981, de 22 de mayo, sobre registro y depósito de Convenios Colectivos de trabajo,

Esta Dirección General acuerda:

Primero.—Ordenar la inscripción del citado Acuerdo 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.

### ACUERDO SECTORIAL NACIONAL DE LA CONSTRUCCION PARA 1994

**Preámbulo**

Las partes signatarias, integradas por la Federación Estatal de Madera, Construcción y Afines de la Unión General de Trabajadores (FEMCA-UGT), y la Federación Estatal de Construcción, Madera y Afines de Comisiones Obreras (FECOMA-CC.OO.), todas ellas en representación laboral, y la Confederación Nacional de la Construcción (CNC), en representación empresarial, como organizaciones más representativas del sector de la Construcción en sus respectivos ámbitos, y haciendo uso de las previsiones contenidas en el artículo 3.2 del Convenio General del Sector de la Construcción (CGSC), acuerdan:

**Artículo 1. Ámbitos personal y funcional.**

Quedan obligados por las disposiciones del presente Acuerdo Sectorial Nacional (ASN) todas las organizaciones, asociaciones y entidades que integren a empresas y trabajadores afectados por el ámbito funcional del Convenio General del Sector de la Construcción (CGSC), suscrito con fecha 10 de abril de 1992.

**Artículo 2. Ámbito territorial.**

El presente Acuerdo será de aplicación en todo el territorio del Estado español.

**Artículo 3. Ámbito temporal.**

Este Acuerdo estará vigente en el año 1994, previa su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

**Artículo 4. Alcance obligacional y normativo.**

1. Las partes que suscriben el presente Acuerdo, en su condición de organizaciones más representativas del Sector, de conformidad con lo dispuesto en la Ley Orgánica de Libertad Sindical, adquieren el compromiso formal de incorporar sus acuerdos a los convenios colectivos provinciales que se negocien en 1994.

2. Los convenios provinciales que estén en vigor parte del año 1994 mantendrán las condiciones en ellos ya pactadas, en todo su contenido, hasta su término temporal, en que se aplicará lo dispuesto en el apartado anterior.

3. Los pactos contenidos en el presente Acuerdo serán de preferente aplicación sobre cualesquiera otras disposiciones legales de carácter general que rigieran en las materias por él reguladas, salvo que sean de derecho necesario, sustituyéndolas, por tanto, durante su vigencia.

**Artículo 5. Incrementos económicos.**

1. Para el año 1994, los convenios provinciales aplicarán un incremento del dos y medio por ciento sobre los conceptos de salario base, gratificaciones extraordinarias, retribución de vacaciones, y pluses salariales y extrasalariales.