

17947 ORDEN de 18 de julio de 1994 por la que se da cumplimiento a la sentencia dictada por la Audiencia Nacional en el recurso contencioso-administrativo número 2083/92, promovido por don Alvaro Emilio Marías Franco, de conformidad con la Orden de 17 de junio de 1994.

Por Orden de 17 de junio de 1994, hecha pública por Resolución de 24 de junio de 1994 («Boletín Oficial del Estado» de 13 de julio), se dispuso el cumplimiento de la sentencia dictada por la Audiencia Nacional, en el recurso contencioso-administrativo número 2083/92, promovido por don Alvaro Emilio Marías Franco.

En su virtud, este Ministerio ha dispuesto:

Primero.—Dar cumplimiento a la citada Orden adjudicando a don Alvaro Emilio Marías Franco, con DNI 1.483.401, destino en el Conservatorio Profesional de Música «Angel Arias Macein», con efectos de 1 de octubre de 1990, y modificando en este sentido el anexo IV, «Profesores Especiales de Conservatorio de Música, Declamación y Escuela Superior de Canto, turno forzoso, especialidad de Flauta de Pico», de la Orden de 23 de mayo de 1990 («Boletín Oficial del Estado» del 30), por la que se resolvía con carácter definitivo el concurso de traslados convocado por Orden de 9 de septiembre de 1989 («Boletín Oficial del Estado» del 29).

Segundo.—Contra la presente Orden el interesado podrá interponer recurso contencioso-administrativo, previa comunicación al órgano que dictó el acto impugnado, de conformidad con lo previsto en los artículos 107 y 110 de la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Madrid, 18 de julio de 1994.—P. D. (Orden de 4 de marzo de 1988), el Director general de Personal y Servicios, Gonzalo Junoy García de Viedma.

Ilmo. Sr. Director general de Personal y Servicios.

MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL

17948 RESOLUCION de 13 de julio 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 «Marítima Arroyofrío, Sociedad Anónima».

Visto el texto del convenio colectivo de la empresa «Marítima Arroyofrío, Sociedad Anónima» (código de convenio número 9003340), que fue suscrito con fecha 22 de junio de 1994, de una parte, por los designados por la Dirección de la empresa, para su representación, y de otra, por el Delegado de Flota, 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.—Disponer su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 13 de julio de 1994.—La Directora general, Soledad Córdova Garrido.

CONVENIO COLECTIVO DE LA EMPRESA «MARITIMA ARROYOFRIO, SOCIEDAD ANONIMA»

Artículo 1. Vigencia.

El presente convenio colectivo entrará en vigor el 1 de enero de 1994 hasta el 31 de diciembre de 1994. Quedará 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 2. Ambito de aplicación.

El presente convenio colectivo tiene carácter de empresa y regula las condiciones económicas y de trabajo entre «Marítima Arroyofrío, Sociedad Anónima» y el personal de su plantilla de flota.

No será de aplicación el contenido de este convenio para el personal de Inspección o el embarcado que desempeñe sus servicios en tierra.

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 la partes, quedará sin eficacia la totalidad del convenio, que deberá ser considerado de nuevo por las comisiones negociadoras.

Artículo 4. Prórroga y denuncia.

Se prorrogará por espacios consecutivos de un año, de no mediar denuncia por alguna de las partes contratantes.

Dicha denuncia podrá ser cursada independientemente por las partes ante el organismo competente, 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.

El personal de nuevo ingreso contratado en período de fijo, se considerará en situación de período de prueba, según la función que el tripulante contratado desempeñe, y no podrá ser superior a los períodos que se establecen seguidamente:

Mandos y Oficiales: Tres meses de trabajo efectivo.

Maestranza y Subalternos: Dos meses de trabajo efectivo.

Durante dicho período, ambas partes pueden rescindir el contrato de trabajo, mediante preaviso de ocho días.

En el caso de que el período de prueba expire en el transcurso de una travesía, éste se considerará prorrogado hasta que el buque toque puerto español. Si el tripulante optase por desembarcar en puerto extranjero, el traslado de los gastos de viaje que se originen serán por cuenta del interesado.

Una vez finalizado el período de prueba a satisfacción de las partes, el tripulante pasará a figurar en la plantilla de personal fijo en la empresa, computándose el período de prueba a efectos de antigüedad.

Una vez finalizado el período de prueba y/o con la llegada del buque a puerto español, los gastos de viaje y dietas hasta la llegada al lugar acordado en el contrato serán por cuenta de la empresa.

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

Artículo 8. Interinaje y personal eventual.

De acuerdo con el Estatuto de los Trabajadores o norma legal vigente.

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 percibirán el salario profesional, más la antigüedad y el importe de dietas que correspondan por encontrarse 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 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 relacionados con su destino, en relación a sus domicilios legales u otras causas justificadas.

No obstante, se acuerdan dos situaciones de transbordo:

1. Por necesidad del servicio.
2. 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 halle en su domicilio, procedente de una situación diferente a la de embarque, estando disponible y a órdenes de la empresa.

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

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

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

Si por causas ajenas a las partes, el buque se encontrara en puerto extranjero y se viera imposibilitado de regresar a la península, motivando expectativas en su plantilla, el personal que pudiera encontrarse afectado por tal motivo seguirá en dicha situación hasta la llegada del buque a puerto español.

Artículo 13. *Licencias.*

Se reconoce el derecho a disfrutar de licencias por los motivos siguientes: De índole familiar; asuntos propios; cursillos por necesidad de la empresa y exámenes para la obtención de títulos.

La concesión de toda clase de licencias será autorizada por la empresa.

El peticionario deberá dirigir la correspondiente solicitud a la Naviera, y ésta optar a la resolución sobre la misma dentro de los treinta días siguientes a su solicitud.

Los gastos de desplazamiento para el disfrute de las licencias correrá por cuenta del solicitante, a excepción de las ocasionadas en el supuesto de muerte del cónyuge e hijos y de los cursillos por necesidad de la empresa.

Las licencias por índole familiar serán:

Matrimonio: Veintidós días.

Nacimiento de hijos: Veinte días.

Enfermedad grave de cónyuge, hijos, padres y hermanos: Quince días.

Muerte cónyuge e hijos: Quince días.

Muerte padre y hermanos: Quince días.

No obstante estos plazos y con carácter excepcional según las circunstancias podrán ser ampliados, concediendo la empresa los días necesarios, siempre y cuando sea compatible con el servicio.

Los tripulantes que disfruten las licencias previstas en este apartado percibirán el salario profesional correspondiente más antigüedad.

Las licencias para asistir a los exámenes o cursillos para la obtención de títulos o nombramientos superiores de la Marina Mercante, se estará a las siguientes condiciones: Antigüedad mínima en la empresa, dos años;

duración de la licencia, tiempo solicitado de la situación; remuneración salarial, hasta un máximo de cuatro meses; concesión de las licencias, una sola vez; vinculación posterior a la Naviera, según lo previsto en la Ordenanza de Trabajo de la Marina Mercante, salvo liquidación de los importes abonados; peticiones máximas, 6 por 100 de los puestos de trabajo de cada categoría.

Durante dichas licencias se enviará a la empresa justificante de asistencia expedida por el organismo correspondiente, con el fin de tener derecho a la retribución.

En todas las licencias se seguirá el orden de antigüedad, hasta completar los topes establecidos. La empresa atenderá las peticiones formuladas, pudiendo concederlas durante el período de vacaciones.

Cuando se realicen cursillos por necesidad de la empresa, el tripulante se hallará en situación de servicio todo el tiempo que duren dichos cursos.

Las licencias por asuntos propios podrán solicitarse por necesidad de atender personalmente asuntos de índole particular que no admitan demora y por un período máximo de seis meses, que se concederán por la empresa previa petición.

Artículo 14. *Excedencia voluntaria.*

Puede solicitarla cada tripulante que cuente al menos con un año 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 dos años.

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

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

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

El excedente, una vez incorporado a la empresa, no podrá solicitar una nueva excedencia, hasta que no hayan transcurrido al menos cuatro años de servicio activo en la compañía, desde que 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 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. Comisión de servicio fuera del domicilio.
2. Durante el tiempo de viaje necesario para el embarque o desembarque hasta la llegada a su domicilio.
3. 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, 6.879 pesetas y 3.439 pesetas, respectivamente, y en este último caso cuando no se pernocte.

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

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

En 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 200 kilómetros.

Artículo 18. *Manutención.*

El importe por el concepto de manutención será abonado por la empresa, 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 que realice el buque.

Este cometido no devengará horas extraordinarias en ningún momento.

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

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 las 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, estando formado éste por el A), salario real, y B), complemento. Con la firma de este convenio, el apartado B, que se percibe

por el concepto de prolongación de jornada, se unifica en un solo concepto sin que por eso pierda su origen.

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 cada 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, durante la primera quincena de julio y la primera de diciembre.

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

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 computará como horas extraordinarias, aunque se efectúen fuera de la jornada normal, las realizadas en los casos siguientes:

- 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 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 por su realización como para su abono, tendrán el carácter de estructurales, de acuerdo con lo establecido en la legislación vigente.

Artículo 26. *Vacaciones.*

Serán de sesenta y seis días por cada ciento diez de embarque ininterrumpido.

Se acuerda un período de flexibilidad 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 todo 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, debiendo comunicarlo, en esa misma fecha, telefónicamente y ratificarlo, 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, 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 la 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 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 pertenientes 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 incluidas en 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 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, excepto números S. ONU 1361, 1362, 1857 y 1387.

Peróxidos orgánicos: Clase 5-2.

Grupo «I»: Radiactivos: Clase 7. Mercancías que la aprobación del modelo de embalaje corresponda al país de origen y no se requiera notificación ni aprobación por 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» está anotado que provocan graves quemaduras y desprenden gases muy tóxicos.

Cálculo de remuneración en porcentaje salario profesional

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

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

(*) Sin mínimo.

(*) Porcentaje mínimo: peso muerto.

(**) Grupo peligrosidad.

Artículo 29. 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 declarados insalubres o 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 antigüedad.

La empresa enviará mensualmente esta información, de la OMS o del departamento correspondiente de Sanidad Exterior, siempre que sea facilitada. En su defecto, cualquier componente de la tripulación podrá solicitarlo por sí mismo.

Artículo 30. Zona de guerra.

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

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

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

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

Artículo 31. 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 por SEVIMAR, siendo independiente el que el acompañante máximo autorizado por departamento sea un solo acompañante. En todo momento se dará prioridad a aquellas personas (garantías, Técnicos, Sobrecargos, etc.), que por necesidad de la empresa deban embarcar en el buque.

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

Igualmente, acompañará certificado médico, actualizado en el momento de embarcar.

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

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

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

El acompañante tomará a su cargo el cuidado completo de los alojamientos del tripulante, exceptuando despachos y recintos comunes, y no solicitará servicios extras del departamento de fonda. Los desayunos, comidas y cenas se servirán en la hora establecida y en el comedor en que se sirva al tripulante al que se acompaña. El familiar acompañante viene obligado a cumplir todas las normas de seguridad que rigen en el buque.

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

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 35.000 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. Puestos en tierra.

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

Estas plazas deberán ser anunciadas al Capitán de cada buque, para su publicación.

Artículo 34. Correspondencia.

Los Capitanes deberán exponer en los tablones de anuncio 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 35. 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 36. Natalidad y matrimonio.

El tripulante con una antigüedad no menor de dos años de servicio a la empresa, percibirá 19.841 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 24.250 pesetas por contraer matrimonio. Siendo imprescindible para su cobro los mismos requisitos que en el apartado anterior.

Artículo 37. Préstamos.

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

Artículo 38. 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 39. 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 tablones de anuncios.

Artículo 40. 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 cuantas disposiciones sobre el tema le sean solicitadas por las tripulaciones.

Artículo 41. 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 42. 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 superior a veinticuatro horas.

Artículo 43. Servicios recreativos y culturales.

La empresa dotará a todos sus buques de dos aparatos de televisión y videos, 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 44. Ropa de trabajo y servicio de lavandería.

Por el concepto de ropa de trabajo y/o uniformidad, la empresa abonará la cantidad mensual de 4.274 pesetas durante los meses de embarque, cantidad con la cual se atenderán las normas de a bordo, así como las de seguridad e higiene en el trabajo.

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

Artículo 45. Alumnos.

Los alumnos de cualquier especialidad, percibirán durante el tiempo 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 46. 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 47. 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 48. 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.

Tabla salario profesional 1994

Categoría	Salario profesional Pesetas
Capitán	248.744
Primer Oficial	235.125
Segundo Oficial	216.981
Oficial Radio	216.981
Contramaestre	130.853
Marinero	119.650
Mozo/Camarero	111.437
Jefe Máquinas	243.867
Primer Maquinista	235.125
Segundo Maquinista	216.981
Calderetero	130.853
Engrasador	119.650
Cocinero	130.853

Tabla de antigüedad ejercicio 1994

Categoría	Valor trienio - Pesetas
Capitán	12.437
Primer Oficial	11.756
Segundo Oficial	10.849
Oficial Radio	10.849
Contramaestre	6.543
Marinero	5.983
Mozo/Camarero	5.572
Jefe Máquinas	12.193
Primer Maquinista	11.756
Segundo Maquinista	10.849
Calderetero	6.543
Engrasador	5.983
Cocinero	6.543

Horas extraordinarias ejercicio 1994

Categoría	Ordinaria - Pesetas	1.º trienio - Pesetas
Capitán	842	884
Primer Oficial	740	777
Segundo Oficial	561	589
Oficial Radio	561	589
Contramaestre	480	504
Marinero	442	464
Mozo/Camarero	435	457
Jefe Máquinas	806	834
Primer Maquinista	740	777
Segundo Maquinista	561	589
Calderetero	480	504
Engrasador	442	464
Cocinero	480	504

Tabla de horas extras ejercicio 1994

Categoría	Número horas
Capitán	42
Primer Oficial	60
Segundo Oficial	60
Oficial Radio	60
Contramaestre	60
Marinero	60
Mozo/Camarero	60
Jefe Máquinas	42
Primer Maquinista	60
Segundo Maquinista	60
Calderetero	60
Engrasador	60
Cocinero	60