

Y de otra parte: Don Ángel Mesa, Secretario federal de la Federación Siderometalúrgica de UGT, y don Pedro J. Lorca Acosta, Secretario de Bienes de Equipo de la Federación Minerometalúrgica de CC.OO., actuando ambos en el ejercicio de las respectivas representaciones que ostentan.

EXPONEN

1.º Que con fecha 25 de enero de 1996 las organizaciones sindicales Confederación Sindical de Comisiones Obreras (CC.OO.) y Unión General de Trabajadores de España (UGT), de una parte, y las organizaciones empresariales: Confederación Española de Organizaciones Empresariales (CEOE) y Confederación Española de la Pequeña y Mediana Empresa (CEPYME); de otra, suscribieron el Acuerdo sobre solución extrajudicial de conflictos (ASEC).

2.º Que el artículo 3.3 del ASEC determina que «la aplicabilidad del Acuerdo en cada uno de los sectores o empresas afectadas por el mismo se producirá a partir del momento en que los representantes de los trabajadores y de los empresarios, o sus organizaciones representativas, con legitimación suficiente para obligar en el correspondiente ámbito, suscriban el instrumento de ratificación o adhesión de conformidad con lo previsto en el Reglamento de Aplicación».

3.º Que los abajo firmantes han decidido concluir un Acuerdo al amparo de lo previsto en el artículo 83.3 del Estatuto de los Trabajadores, por ser las organizaciones sindicales y la empresarial, representativas en el ámbito nacional del sector Metalgráfico y de Fabricación de Envases Metálicos.

En virtud de lo expuesto, los reunidos en el ejercicio de sus respectivas representaciones, establecen los siguientes

ACUERDOS

Primero.—Ratificar en su totalidad y sin condicionamiento alguno, el Acuerdo sobre solución extrajudicial de conflictos laborales, así como su reglamento de aplicación, vinculando, en consecuencia, a la totalidad de los trabajadores y empresarios incluidos en el ámbito territorial y funcional que representan.

Segundo.—Las partes acuerdan sujetarse íntegramente a los órganos de mediación y arbitraje establecidos por el Servicio Interconfederal de Mediación y Arbitraje, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 5.º 2 del ASEC.

Tercero.—El presente Acuerdo tendrá su ámbito funcional entre los trabajadores y las empresas encuadradas en las actividades metalgráficas, construcción de envases, tapón corona, cápsulas, estampaciones y similares con chapa de espesor igual o inferior a 0,5 mm. También quedarán incluidas dentro del presente Acuerdo, las empresas dedicadas a la fabricación de tubos de plomo, estaño y aluminio, cuya finalidad sea la de fabricación de envases para aerosoles, sin limitación de espesor.

Cuarto.—El presente Acuerdo será de aplicación en todo el ámbito del territorio español. Será competente para mediar en todas las ocasiones en que así le fuera solicitado por firmantes, en el sector metalgráfico, de pactos de ámbito superior al autonómico.

Las representaciones sindicales y patronales de aquellas empresas que cuenten con centros de trabajo en más de una Comunidad Autónoma podrán solicitar, de común acuerdo y por escrito, les sean aplicables las disposiciones a este Acuerdo, adhiriéndose al mismo con carácter general o solicitando su aplicación a un pacto concreto.

Quinto.—Este Acuerdo entrará en vigor en la fecha de su firma. Su vigencia se somete a la del Acuerdo sobre solución extrajudicial de conflictos laborales (ASEC).

Sexto.—De conformidad con lo previsto en el artículo 90 del texto refundido del Estatuto de los Trabajadores, el presente Acuerdo se remitirá a la autoridad laboral a los efectos de su depósito, registro y publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

afectados y de otra por los designados por la Dirección de la Empresa en representación de la misma y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, apartados 2 y 3 del Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley 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 y Migraciones 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, 20 de junio de 1996.—La Directora general, Soledad Córdova Garrido.

CONVENIO COLECTIVO DE «REMOLCADORES NOSA TERRA, SOCIEDAD ANÓNIMA» (REMOLCANOSA)

1996-1997

Artículo 1. *Ámbito de aplicación.*

El presente Convenio regula las condiciones laborales, sociales y económicas entre la empresa «Remolcadores Nosa Terra, Sociedad Anónima», sita en Vigo, en calle Paraguay, 5-1, y el personal de flota.

Artículo 2. *Vigencia.*

El presente Convenio entrará en vigor el 1 de enero de 1996 y su vigencia será de dos años hasta el 31 de diciembre de 1997, con independencia de la fecha de su registro por la autoridad laboral y su posterior publicación.

Denunciado el Convenio, que deberá realizarse con una antelación de dos meses a su vencimiento, perderán vigencia sus cláusulas normativas y obligacionales una vez terminada su vigencia.

Artículo 3. *Vinculación a la totalidad.*

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

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

Artículo 4. *Compensación y absorciones futuras.*

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

Artículo 5. *Comisión Paritaria.*

Durante la vigencia del presente Convenio, se constituye una Comisión Paritaria compuesta por los miembros del Comité de Empresa y el representante legal de la empresa o quién ésta delegue.

Esta Comisión resolverá lo que proceda en el más breve plazo posible, y deberá reunirse no más tarde de quince días laborables a requerimiento de una de las partes.

Artículo 6. *Unidad de Empresa y Flota.*

A los efectos de la observancia de este Convenio y de la prestación de los servicios correspondientes, se ratifica expresamente el principio de Unidad de Empresa y Flota, cualquiera que sea la condición y servicios a prestar de los distintos buques de estas características, manteniendo vigente el principio reconocido sobre los transbordos y traslados de los tripulantes entre cualquiera de los buques al servicio de aquella y que queden afectados por el presente Convenio.

Se entiende como transbordo el traslado del tripulante de un buque a otro de la empresa, dentro del transcurso del período de embarque y podrá ser:

15846 RESOLUCIÓN de 20 de junio de 1996, de la Dirección General de Trabajo y Migraciones, por la que se dispone la inscripción en el Registro y publicación del texto del Convenio Colectivo de la empresa «Remolcadores Nosa Terra, Sociedad Anónima» (REMOLCANOSA).

Visto el texto del Convenio Colectivo de la empresa «Remolcadores Nosa Terra, Sociedad Anónima» (REMOLCANOSA) (número de código 9009502), que fue suscrito con fecha 18 de abril de 1996 de una parte por miembros del Comité de Empresa en representación de los trabajadores

a) Por iniciativa de la empresa: Por necesidades de servicio o de organización, el traslado o transbordo será dispuesto por la empresa, a cuyo efecto se seguirán los siguientes criterios:

1. Orden inverso de antigüedad del personal en cada categoría.
2. No ser transbordado más de una vez en el mismo período de embarque.

b) Por iniciativa del tripulante: Cuando el traslado o transbordo sea solicitado a petición del propio tripulante, la empresa considerará la misma con el fin de atenderla en el momento en que exista una vacante de su categoría y por orden de antigüedad.

En ambos casos hasta que el tripulante no esté enrolado en el nuevo buque, permanecerá en las condiciones que venía disfrutando en el buque anterior.

La empresa antes de trasladar o transbordar a un tripulante deberá notificárselo con la suficiente antelación y aclarando las causas del mismo.

Si en el buque al que fuese transbordado el tripulante, el salario fuera superior, percibirá éste.

Artículo 7. *Período de prueba.*

La duración del período de prueba para el personal de nuevo ingreso en la empresa no podrá ser superior para:

Personal titulado: Tres meses.
Maestranza: Cuarenta y cinco días.
Subalternos: Quince días.

Estos períodos quedarán automáticamente prorrogados, si se cumplen estando el buque en la mar, finalizando a la llegada de este al primer puerto de escala.

La empresa o en su caso el tripulante estarán obligados a comunicar la decisión de rescindir unilateralmente el contrato con ocho días de antelación a la fecha de terminación del período de prueba. En el supuesto de que la empresa no cumpla con dicho plazo de preaviso vendrá obligada a abonar al tripulante afectado por dicha circunstancia el importe correspondiente a quince días de salario profesional.

Una vez finalizado el período de prueba y, en su caso, la prórroga del mismo, sin que haya existido rescisión de contrato, el tripulante pasará a integrarse en la plantilla de la Empresa, y la duración del período de prueba le será computado a efectos de antigüedad.

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

La situación de Incapacidad Laboral Transitoria durante el período de prueba interrumpe el cómputo del mismo.

Artículo 8. *Ascensos.*

Cuando un tripulante desempeñe funciones de categoría superior, su nueva situación se reflejará en nómina.

La empresa tendrá actualizado el escalafón cada año por categorías profesionales y por antigüedad, en el que figurarán, fecha de ingreso en la empresa y categoría profesional. Estará a disposición de los representantes de los trabajadores y de cualquier tripulante que lo solicite.

Artículo 9. *Comisión de servicio a la empresa.*

Se entenderá por comisión de servicio, la misión profesional o cometidos especiales que circunstancialmente, ordene la empresa realizar a los tripulantes en cualquier lugar, así como la expectativa de embarque cuando el tripulante se encuentre fuera de su domicilio por orden de la empresa.

En comisión de servicio, los tripulantes devengarán el salario real que venían disfrutando en su puesto normal de trabajo, así como vacaciones de Convenio.

Si la comisión de servicio se realiza fuera del domicilio del tripulante éste percibirá las dietas estipuladas en este Convenio.

Cuando la comisión de servicio tenga una duración superior a los quince días, y se realice en el domicilio del tripulante, los quince primeros días devengarán vacaciones de Convenio, y el resto de los días devengarán vacaciones de acuerdo con el Estatuto de los Trabajadores.

Además de los casos anteriores citados, también se considerarán comisión de servicio cuando el tripulante se encuentre embarcado y haya de

realizar algún desplazamiento o efectuar comidas fuera del buque para resolver asuntos relacionados con el mismo. Los gastos ocasionados deberán abonarse, previa presentación de las facturas correspondientes.

Artículo 10. *Expectativa de embarque.*

Se considerará expectativa de embarque en el domicilio, la situación de aquel tripulante que se encuentra en su domicilio, procedente de una situación diferente a la de embarque o comisión de servicio, estando disponible y a las órdenes de la empresa, la cual durará hasta el día anterior en que el tripulante salga de su domicilio, para entrar en situación de servicio a la empresa.

Durante la expectativa de embarque, el tripulante percibirá el salario establecido en la tabla anexa.

Artículo 11. *Plazas en tierra.*

La empresa concederá un trato preferente al personal de mar, para ocupar puestos en tierra, en igualdad de condiciones con cualquier otro trabajador de nuevo ingreso, siempre que aquél reúna las condiciones exigidas para el puesto a desempeñar. La empresa dará suficiente información en los buques y detalladamente a los representantes de los trabajadores, haciendo constar el puesto vacante y las condiciones exigidas para obtener el mismo. La preferencia de trato incluirá la espera, en caso de que surja la vacante, hallándose el tripulante embarcado.

Artículo 12. *Manutención y «entrepot».*

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

Se formará una Comisión compuesta por el Delegado o miembro del Comité de Flota, el Mayordomo o Cocinero y supervisado por el Capitán.

La Comisión tendrá como funciones las siguientes:

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

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

Vigilar que los frigoríficos y oficios a disposición de los tripulantes contengan surtido de alimentos básicos, así como durante la noche los frigoríficos tendrán que tener artículos de primera necesidad tales como leche, queso, embutido, galletas, mantequilla, café, azúcar, pan, etc. La comida será adaptada a las necesidades del clima.

«Entrepot»: El «entrepot» será para el consumo de la tripulación y será adquirido por la empresa y descontado en la columna correspondiente de la nómina o pagado directamente por el tripulante.

Se incluirán dentro del «entrepot»: licores, cerveza, víveres de marca, tabacos, artículos de tocador y otros artículos que puedan suponer ventaja económica.

Si de «entrepot» se generase algún beneficio, el mismo deberá repercutir en la tripulación, ya sea en servicios recreativos y otros que estime la Comisión designada para comidas.

La Comisión deberá ser informada mensualmente del fondo generado.

Artículo 13. *Dietas y viajes.*

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

Se percibirán dietas en los siguientes casos:

1. Comisión de servicio.
2. Durante el tiempo necesario para el embarque o desembarque hasta la llegada al domicilio.
3. En expectativa de embarque fuera del domicilio. Las dietas en territorio nacional estarán integradas por el conjunto de los siguientes conceptos y valores:

Comida: 2.739 pesetas.
Cena: 2.739 pesetas.
Alojamiento: 5.360 pesetas.

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

En previsión de que los buques estén permanentemente operativos, los tripulantes salientes de vacaciones desembarcarán en el momento en que sean reemplazados por el tripulante entrante.

En el extranjero la empresa estará obligada a facilitar los medios de transporte y alojamiento al tripulante, quien estará obligado a justificar mediante recibo los gastos que se produzcan, en caso de que la empresa facilitara un anticipo de fondos.

La empresa abonará los gastos de viaje del tripulante en los medios de transporte que considere más idóneos, adecuados y directos, quedando excluidos los taxis de largo recorrido de más de 25 kilómetros, los coches de alquiler y las clases de lujo.

En caso de uso de los medios anteriormente citados, deberán estar plenamente justificados, ya sea por falta de billetes de otro tipo por la urgencia del embarque o porque de su utilización se derivan mayores economías que los propios gastos.

Si no se le entregaran al tripulante los billetes de pasaje, la empresa, Armador o su representante, adelantarán al mismo el importe aproximado de los gastos de locomoción y dietas.

En el supuesto de desembarco por accidente o enfermedad, los gastos de locomoción y dietas correrán a cargo de la empresa.

Cuando el buque esté en astilleros o reparación, la empresa facilitará la manutención y alojamiento si procede, dentro de la provincia de Pontevedra.

Si el tripulante tuviera necesidad de utilizar su propio vehículo, cobrará 25 pesetas/kilómetro y peajes.

Artículo 14. Excedencias.

1. Excedencia voluntaria: Podrá solicitarla todo tripulante que cuente, al menos, con un año de antigüedad en la empresa y las peticiones se resolverán dentro de los treinta días siguientes a la fecha de presentación. El plazo mínimo para las excedencias 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 su reingreso, este se efectuará, tan pronto como exista vacante de su categoría. En el supuesto de que no existiera vacante de su categoría y el excedente optara voluntariamente por alguna categoría inferior, dentro de su especialidad, y aceptado por la empresa, 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 haya transcurrido al menos un año de servicio activo en la empresa, desde la finalización de aquélla.

2. Excedencia forzosa: Dará lugar a excedencia forzosa cualquiera de las causas siguientes:

Nombramiento para cargos políticos y sindicales, de ámbito provincial o superior, electivos o por designación.

En los casos de cargo público o sindical a nivel directivo de un Sindicato legalmente establecido y estructurado dentro del ámbito de la Marina Mercante, la excedencia durará todo el tiempo que dure el cargo que lo determine y otorgará derecho a ocupar la misma plaza que ocupaba anteriormente, computándose el tiempo de excedencia como en activo a todos los efectos de la antigüedad.

El excedente solicitará su reingreso en la empresa dentro de los treinta días siguientes al cese de su cargo político o sindical.

De no ejercer dicha petición perderá su derecho al reingreso en la empresa.

Artículo 15. Jornada laboral.

La jornada laboral será de mil ochocientas horas de trabajo efectivo en cómputo anual. Al todos los efectos se tendrá presente el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, reguladora de la jornada de trabajo y descanso de los trabajadores de la mar.

Artículo 16. Horas extras.

Las horas extraordinarias serán de libre ofrecimiento por parte del Armador o sus representantes y la prestación de las mismas será siempre voluntaria por parte de los tripulantes, salvo en los siguientes casos:

Los trabajos de fondeo, atraque, desatraque y enmendadas previstas. En la mar, siempre que las necesidades de la navegación lo exija para llevar a buen fin el viaje iniciado, y en puerto cuando la programada salida del buque lo requiera.

En máquinas, dichas horas se limitarán, a las que puedan afectar a la seguridad del buque.

En operación, se realizarán las labores necesarias para que el buque pueda hacerse a la mar.

Atención a las autoridades en puerto y trabajos similares de ineludible realización.

En situación de socorro a otros buques o personas en peligro.

Dada la naturaleza de carácter especial de las horas extras en la Marina Mercante, se considerarán como horas estructurales, todas las que se realicen en operación, así como las obligatorias reseñadas anteriormente, dado que las mismas se producen por contingencias necesarias en la navegación, y para ello se acuerda establecer una cantidad fija mensual, según se establece en la tabla salarial anexa.

Artículo 17. Vacaciones y descansos.

1. Buques de salvamento y altura.—En buques de salvamento y altura, el período de vacaciones que se establece en el presente artículo, viene dado por las especiales condiciones en que se desarrolla el trabajo a bordo de los buques, cuando por la aplicación de la vigente Ley por la que se regula el régimen de vacaciones y descansos del trabajo en la mar y en el Estatuto de los Trabajadores.

En consecuencia el referido período será treinta días de vacaciones por cada sesenta de embarque continuado, lo que significa un coeficiente del 0,5, es decir 121,2 días de descanso al año.

Se devengarán Vacaciones de Convenio en las siguientes situaciones:

- Embarcado.
- Baja por accidente laboral dentro del período de embarque.

En caso de ILT por enfermedad común se devengará un mes al año de vacaciones de acuerdo con el Estatuto de los Trabajadores.

A fin de garantizar a los tripulantes el cumplimiento de las vacaciones y descansos de este Convenio, se programarán éstas de tal manera que los trabajadores puedan efectuarlas dentro de los cinco días anteriores o posteriores a la fecha que corresponda la iniciación de las mismas, sin perjuicio de que la empresa procure puntualmente los relevos.

A partir del duodécimo día del cumplimiento de su período de embarque el tripulante que permanezca a bordo, devengará un día de vacaciones por cada día de trabajo, como penalización, independientemente de los días, que generen los embarques.

Los períodos de vacaciones no se interrumpirán en ningún caso. No obstante el trabajador que desee incorporarse antes de la finalización de su período de vacaciones, podrá solicitarlo a la empresa, quién atenderá su solicitud dentro de lo posible.

2. Buques de tráfico interior.—En los buques de tráfico interior de la empresa, las vacaciones serán de treinta días naturales, de acuerdo con lo establecido en el Estatuto de los Trabajadores, independientemente de los descansos que le correspondan por la modalidad de los turnos de guardia, establecidos a bordo de los remolcadores.

La empresa se compromete a mantener en sus buques la tripulación fijada en los cuadros mínimos indicadores.

La empresa colocará en sitio visible de los buques el cuadro mínimo indicador.

Durante los períodos en que se realicen trabajos del apartado 1 con buques de tráfico interior, se devengará las vacaciones y descansos de dicho apartado, sin perjuicio de los devengados en tráfico interior.

Artículo 18. Bajas por ILT.

Durante el período de incapacidad laboral transitoria derivada de enfermedad común, en que el tripulante esté hospitalizado percibirá la prestación económica, en la cuantía del 90 por 100 de la base de cotización y hasta un máximo de nueve meses.

En caso de ILT por accidente de trabajo el tripulante percibirá el 90 por 100 de la base reguladora y hasta un máximo de nueve meses.

Artículo 19. Seguro complementario de accidentes.

La empresa establece a su cargo y a favor de los tripulantes, un seguro de accidentes cubriendo los riesgos de muerte e invalidez permanente

en el desarrollo de su actividad profesional con los siguientes capitales asegurados:

	Año 1996 — Pesetas	Año 1997 — Pesetas
Por muerte	7.000.000	8.000.000
Por invalidez permanente en el grado de absoluta o gran invalidez	9.000.000	10.000.000

Artículo 20. Salarios y pagas extras.

Para las diferentes categorías profesionales del personal de flota, se establecen doce pagas de acuerdo con las tablas salariales anexas.

Se percibirán dos gratificaciones extraordinarias de vencimiento superior al mes, abonándose en julio y diciembre, de acuerdo con la tabla salarial anexa.

Artículo 21. Plus de antigüedad.

La antigüedad queda congelada con efectos de la entrada en vigor del presente Convenio (1 de enero de 1996), respetándose individualmente de futuro como derecho adquirido, las cantidades devengadas por este concepto hasta la fecha por cada trabajador.

Artículo 22. Porcentajes de la tripulación.

Dadas las condiciones especiales de los buques de la empresa y la realización de los trabajos de salvamento, auxilio y servicios en siniestros marítimos, generalmente en condiciones meteorológicas muy adversas, que entrañan un riesgo permanente para la tripulación, la misma tendrá una participación, del 15 por 100 del total del bruto contratado, por la empresa o en su defecto del total bruto, que estipulen los organismos competentes.

Una vez realizada la distribución entre empresa y trabajadores de la prima, el 15 por 100 establecido se repartirá proporcionalmente a los días trabajados por cada uno entre los tripulantes del buque, que hayan intervenido directamente en la realización de los trabajos y sin que exceda el cuadro mínimo indicador del buque, en razón y de acuerdo con el salario base de cada categoría y del puesto que desempeñe en cada caso.

Las «partes muertas» que se originen por una posible falta del tripulante, se distribuirán, entre los restantes tripulantes del mismo departamento del buque, a partes iguales.

Una vez que a la empresa le haya sido abonado el servicio realizado, la «prima», le abonará en la proporción señalada, previa conformidad con los representantes sindicales de los trabajadores.

En caso de que el servicio se establezca en base a un contrato, la empresa informará y exhibirá a los representantes de los trabajadores la remuneración y características del mismo.

Si el servicio no se hace mediante contrato, la negociación para la determinación del «premio», se efectuará bajo la organización y dirección de la empresa y de acuerdo con los representantes sindicales de los trabajadores, que representarán al conjunto de la tripulación y pudiendo éstos personarse en los expedientes contradictorios de asistencia marítima, seguidos ante el Juzgado Marítimo Permanente o las autoridades arbitrales, en su caso.

Artículo 23. Tripulación de presa.

Se entiende por tripulación de presa, el tripulante o tripulantes enrolados en el buque que en caso de siniestro marítimo, tengan que transbordarse en la mar al buque siniestrado, para proceder a las maniobras de enganche, para realización del servicio.

El alto riesgo que entraña la realización de dicho trabajo, será retribuido a los miembros de la tripulación de presa, con el 3 por 100 del total del bruto contratado o en su defecto con lo que estipulen los organismos competentes, independientemente de la parte que le corresponda por su categoría profesional.

Esta cantidad será abonada por la empresa, independientemente de la prima del 15 por 100 establecida en el artículo 22.

Artículo 24. Trabajos especiales.

Tienen la consideración de trabajos especiales aquellos cuya realización, en condiciones normales, no es obligatoria para los tripulantes de los buques, por corresponderle al personal de tierra.

Ningún tripulante podrá ser obligado a la realización de estos trabajos. Serán trabajos especiales los preparativos de enganche en el buque a remolcar, cuando se realicen remolques de puerto a puerto, por los buques de la empresa.

Los tripulantes pactarán con la empresa o sus representantes las condiciones económicas en que se realizarán este tipo de trabajos y serán voluntarios y de libre participación, excepto los trabajos especiales que figuren retribuidos en Convenio.

Artículo 25. Trabajos que deberán realizarse por la dotación del buque y tienen la consideración de sucios, penosos y peligrosos.

Cuando el trabajador no este efectuando prestaciones de auxilio, asistencia marítima o salvamento, se considerarán a efectos de retribución complementaria; dos tipos de trabajos sucios, penosos o peligrosos:

A) Trabajos cuyo tiempo invertido en su realización se retribuirá a razón de 1.073 pesetas por hora o fracción en jornada ordinaria para todas las categorías y tipos de buques:

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

Trabajos en los interiores de los tanques de carga, lastres o agua dulce y limpieza necesaria para su realización.

Trabajos bajo planchas de la sentina de máquinas y la limpieza necesaria para su realización.

Trabajos en cuadros eléctricos con alta tensión (se evitarán, de no ser estrictamente necesarios).

Trabajos con productos químicos peligrosos.

Pintado a pistola, encalichado o cementado en recintos cerrados.

Trabajos en interiores por debajo de 5 °C. o por encima de 45 °C, considerándose la sala de máquinas, bombas y bodegas a estos efectos como exteriores.

Estiba de cadenas en el interior de su caja, cuando haya de permanecer en el interior de la misma.

Limpieza de bodegas, tanques altos y laterales.

En cualquier caso será obligado ultimar los trabajos iniciados.

B) Trabajos cuyo tiempo invertido en su realización se retribuirá a razón de 1.310 pesetas por hora o fracción en jornada ordinaria para todas las categorías y tipos de buques.

Trabajos en el interior de coferdans y la limpieza necesaria para su realización.

Limpieza del interior del cárter del motor principal.

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

Trabajos en la mar ocasionados por averías en el motor propulsor principal consistentes en pistones, obturadores de vástagos, cojinetes de bancada, cojinetes de biela, camisas y reconocimientos de cárter.

Cuando la tripulación no esté obligada a efectuar trabajos relativos, a manipulación de pistones, revisiones completas de motor principal, auxiliares y grupos de puerto, la Empresa podrá ofrecer este tipo de trabajos a los tripulantes y abonará la cantidad de 1.261 pesetas por hora de trabajo efectivo para todas las categorías, al personal que intervenga en estas operaciones.

En ningún caso abonará por cada trabajo más horas de las estipuladas por los servicios oficiales de cada entidad o marca.

Artículo 26. Ropa de trabajo.

La empresa proporcionará ropa de trabajo en cantidad suficiente y calidad adecuada para satisfacer las necesidades de cada respectivo puesto de trabajo, previa presentación y entrega de la deteriorada que se pretenda sustituir. Cada tripulante dispondrá al objeto de control de ropa de trabajo, de una ficha que entregará a bordo junto con la libreta de navegación donde se irán anotando las ropas de trabajo que se van suministrando al tripulante.

Se constituye una Comisión de ropa a bordo, compuesta por el Delegado o miembro del Comité de Empresa y el Capitán asesorados por un miembro de cada departamento.

Artículo 27. *Entretención a bordo.*

Los buques de salvamento y altura dispondrán de una asignación mensual de 3.900 pesetas por buque, que será destinada a la obtención de medios para el entretenimiento de las dotaciones a bordo de cada buque.

En los buques en que la empresa aporte los medios de entretenimiento no percibirán asignación alguna.

Artículo 28. *Lavado de ropa.*

El servicio de lavado y planchado de ropa, de cama y fonda, tendrá carácter obligatorio en aquellos buques en los que este servicio no se encargue al exterior, abonándose una gratificación mensual de 20.000 pesetas a aquel tripulante que se encargue de este menester, teniendo preferencia el Cocinero para la realización de dicha labor.

Artículo 29. *Pérdida de equipaje.*

En el caso de pérdida de equipaje de la dotación de un buque por naufragio, incendio o cualquier otra causa no imputable al perjudicado, la empresa abonará como compensación la cantidad de 100.000 pesetas en caso de pérdida total y para todas las categorías.

En caso de pérdida parcial, una cantidad que no sea superior a 100.000 pesetas y a juicio del Capitán una vez oídos los representantes de los trabajadores y al interesado.

En los buques de tráfico interior de puerto por el mismo concepto se establece una cantidad máxima de 50.000 pesetas.

En caso de fallecimiento del tripulante esta indemnización será abonada a sus herederos legítimos.

Estas cantidades serán independientes de lo estipulado para este concepto en la póliza de seguros del buque.

Artículo 30. *Ayuda para estudios.*

Al comienzo de cada curso académico, se establece una ayuda escolar para los hijos de los trabajadores de la empresa de 4.000 pesetas para el año 1996 y 4.150 pesetas para el año 1997, por punto e hijo de acuerdo con el siguientes baremo:

- Preescolar: 2 puntos.
- EGB de 1.º a 4.º curso: 3 puntos.
- EGB de 4.º a 8.º curso: 4 puntos.
- FP y BUP: 5 puntos.
- COU: 6 puntos.
- Universitarios: 7 puntos.

Esta ayuda se establece para todo el personal con antigüedad superior a tres años.

Artículo 31. *Licencias.*

La empresa, con independencia del período de vacaciones y descansos, reconoce el disfrute de las licencias que por los motivos que a continuación se relacionan:

A) De índole familiar:

- Veinte días en caso de muerte del cónyuge.
- Veinte días para contraer matrimonio.
- Quince días en caso de enfermedad grave de esposa o hijos.
- Quince días en caso de alumbramiento de la esposa.
- Diez días en caso de muerte de padres, hijos, hermanos o padres políticos que convivan con el tripulante.
- Cuatro días por cambio de domicilio.
- Tres días por matrimonio de hijos.

Ninguna de las licencias de índole familiar serán acumuladas a vacaciones, a excepción de la de matrimonio y nacimiento de hijos.

Las licencias empezarán a contar desde el día siguiente de la llegada al domicilio.

La empresa podrá prorrogar la duración de las licencias, atendiendo a excepcionales circunstancias que concurran en algunas situaciones justificadas, siendo de cuenta del tripulante los días de exceso sobre la licencia establecida.

Los tripulantes que disfruten de las licencias previstas en este apartado, percibirán su salario base más la antigüedad.

En los buques que su puerto base coincida con la residencia del tripulante, las licencias de este apartado, se ajustarán a los establecido en el Estatuto de los Trabajadores.

B) Para asuntos propios: Los tripulantes podrán solicitar licencias por necesidad de atender asuntos propios que no admitan demora y por un período máximo de 30 días al año que podrán concederse por la empresa en razón a los motivos que se expongan por el solicitante y las necesidades de servicio. Este tipo de licencias no devengará retribución alguna durante el tiempo que duren las mismas.

C) Para asistir a cursos, cursillos y exámenes:

1. Cursos oficiales para la obtención de títulos o nombramientos superiores en la Marina Mercante:

Antigüedad mínima: Dos años.

Duración: La del curso.

Salario: Profesional más antigüedad.

Número de veces: Una sola vez retribuido.

Peticiones máximas: 10 por 100 de las peticiones.

El tripulante deberá justificar dicha licencia con certificado de matrícula computado.

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

2. Cursillos de carácter obligatorio complementarios a los títulos profesionales:

Antigüedad mínima: Sin limitación.

Duración: La del curso.

Salario: Profesional más antigüedad.

Número de veces: Retribuida una sola vez.

3. Cursillos de perfeccionamiento y capacitación profesional de los tripulantes, y adecuados a las necesidades específicas de la empresa:

Antigüedad mínima: Un año.

Duración: La del curso.

Salario: Profesional más antigüedad.

Número de veces: Una sola vez.

Peticiones máximas: 10 por 100 de las solicitudes.

En todas estas licencias se seguirá un orden de recepción de las peticiones hasta completar los topes establecidos. La empresa atenderá las peticiones formuladas hasta dichos topes pudiendo cancelarlas durante el período de vacaciones. Si los tripulantes se integran a cualquiera de los cursos durante las vacaciones, estas quedarían interrumpidas. Una vez finalizado el curso seguirá el disfrute de las mismas.

Cuando el cursillo se realice por necesidad de la empresa, el tripulante se hallará en Comisión de Servicio todo el tiempo que dure el cursillo.

Artículo 32. *Seguridad e higiene.*

El trabajador en la prestación de sus servicios a bordo tendrá derecho a una protección eficaz en materia de seguridad e higiene. En la inspección y control de dichas medidas que sean de observancia obligatoria por la empresa, el trabajador tiene derecho a participar por medio de su representante en el buque.

En todo caso formará parte del Comité de Seguridad e Higiene el Delegado del buque, el Jefe de Máquinas, El Capitán y eventualmente y por la naturaleza de los temas a tratar aquel tripulante que se considere necesario.

El Comité de Seguridad e Higiene en los buques en que esté constituido así como los Delegados de Personal, cuando aquél no esté constituido, caso de que aprecien una probabilidad seria y grave de accidente por la inobservancia de la legislación aplicable en la materia, requerirán a la empresa por escrito a través del Capitán del buque para que adopte las medidas oportunas que hagan desaparecer el estado de riesgo, si la petición no fuese atendida en el plazo de cuatro días se dirigirán a la autoridad competente. Caso de no poder hacerlo y si el riesgo de accidente fuera inminente, la paralización de las actividades podrá acordarse si así lo deciden la totalidad de los trabajadores del buque.

Tal acuerdo será comunicado de inmediato a la empresa y a la autoridad laboral, la cual en veinticuatro horas anulará o ratificará la paralización acordada.

La empresa se compromete a cumplir los acuerdos firmados por el Estado español con la Organización Internacional del Trabajo sobre Seguridad, Convivencia e Higiene en el Mar. Estos acuerdos podrán estar a disposición de los tripulantes y delegados sindicales a bordo de los buques. (Convenio o Recomendaciones 133 OIT).

Asimismo la empresa podrá organizar cursos sobre Seguridad e Higiene entre los tripulantes de aquellos buques cuyo trabajo requiera una cualificada formación profesional en la materia.

Reuniones: La Comisión se reunirá cuando así lo estime conveniente el Capitán por propia iniciativa o a petición razonada de los dos tercios de los tripulantes.

El Capitán como presidente de la Comisión convocará y presidirá todas las reuniones y tomará las debidas medidas para asegurar la asistencia total de sus componentes. Al final de la reunión se levantará la correspondiente acta, haciéndose constar los asuntos tratados, las medidas adoptadas y las sugerencias o recomendaciones que se deseen elevar a la Dirección de la empresa.

Artículo 33. Secciones sindicales.

La Sección Sindical estará formada por todos los trabajadores de la Flota afiliados a una Central Sindical legalmente constituida. Las Centrales Sindicales legalmente constituidas estarán representadas a todos los efectos, por las que acrediten fehacientemente que poseen el 20 por 100 de afiliación entre la plantilla con un Delegado.

Artículo 34. Facultades y competencias del Comité de Empresa.

Además de las que se le otorgan en el Estatuto de los Trabajadores tendrán las siguientes facultades y atribuciones:

Durante las negociaciones del Convenio Colectivo, los miembros del Comité de Empresa y un miembro de la Sección Sindical del Sindicato mayoritario en el Comité de Empresa se encontrarán en situación asimilada a embarque, durante un máximo de quince días.

Podrán acumularse las horas sindicales mensuales de los distintos miembros del Comité de Empresa en uno o varios de sus componentes, pudiendo quedar salvados de la prestación de trabajo efectivo sin perjuicio de su remuneración.

Artículo 35. Actividad sindical.

Los tripulantes podrán ejercer su derecho de asamblea previo aviso al Capitán. Dicha asamblea no entorpecerá las guardias ni turnos de trabajo quedando en todo caso a salvo la seguridad del buque y su dotación. Durante la estancia del buque en puerto o aprovechando el servicio de enlace con tierra establecido por el buque en caso de estar fondeado, los representantes de los Sindicatos legalmente constituidos y una vez acreditada su condición ante el Capitán u Oficial de guardia, podrán efectuar visita a bordo a fin de cumplir sus misiones y siempre que ello no obstaculice el cumplimiento de las guardias y turnos de trabajo.

Artículo 36. Jubilaciones.

Todo el personal de más de cincuenta y cinco años que tenga derecho a la prestación de jubilación al 100 por 100, se jubilará obligatoriamente a partir de que se cumplan ambos condicionantes y para lo cual entregará y suscribirá toda la documentación precisa a instancia de la empresa, para conocer en cada momento su situación laboral. En caso de tener hijos en edad escolar, incluida la enseñanza universitaria, se estudiará su caso personal y decidirá la empresa previo informe del Comité.

La vacante producida por dicha causa será cubierta por personal contratado de la plantilla en condición de fijo, de igual o similar categoría de acuerdo con el Comité de Empresa, a no ser que la empresa decida su amortización.

Artículo 37. Comisión Negociadora.

Han discutido, pactado y firmado el presente Convenio por la parte económica y en representación de la empresa don José Silveira Cañizares, don Jaime Martínez Landín y en representación de los trabajadores, el Comité de Empresa, formado por don José Carlos Gómez Martínez, don Enrique J. Vázquez Lubián, don Eduardo Balbas Acereda, don Manuel Vallejo Reyes y don Fernando Soto Espiñeira.

Artículo 38. Tabla salarial.

Las tablas salariales anexas al presente Convenio se fijan hasta el 31 de diciembre de 1996 a partir del 1 de enero de 1997 serán incrementadas con el IPC previsto por el Gobierno para dicho año, así como todos los demás conceptos salariales.

Artículo 39. Cláusula de revisión salarial.

Si el IPC del año 1996 es superior al 4,3 por 100 se abonará el diferencial en una sola paga.

Si el IPC real para el año 1997 es superior al IPC previsto por el Gobierno se abonará el diferencial en una sola paga.

Tabla salarial para personal embarcado año 1996

Tripulación embarcada en buques de salvamento y altura

Categoría	Salario profesional — Pesetas	Plus embarque — Pesetas	Plus distancia — Pesetas	Horas extra est. — Pesetas	Total mes — Pesetas
Capitán M. M., con mando ...	228.465	15.120	44.530	42.343	330.458
Primer Oficial M. M.	214.736	13.310	40.305	41.804	310.155
Patrón Mayor Cabotaje	164.346	12.306	40.975	41.895	259.522
Patrón Cabotaje	155.153	11.958	39.897	49.352	256.360
Oficial Radioeléc. 1.ª clase ...	184.253	12.453	36.234	33.827	266.767
Jefe Máquinas M.M.	225.841	13.567	40.691	50.354	330.453
Primer Oficial Máquinas M. M.	214.736	13.310	40.305	41.804	310.155
Mecánico naval mayor	164.346	12.306	40.975	41.895	259.522
Mecánico naval 1.ª clase	155.153	11.958	38.604	41.658	247.373
Contraestre	143.903	9.091	28.103	27.076	208.173
Mecánico-Calderetero	143.903	9.091	28.103	27.076	208.173
Electricista	143.903	9.091	28.103	27.076	208.173
Cocinero	143.903	9.091	28.103	27.076	208.173
Mecamar	141.942	3.659	28.103	23.098	196.802
Engrasador	141.942	3.659	28.103	23.098	196.802
Marinero preferente	141.942	3.659	28.103	23.098	196.802
Marinero	134.215	0	28.103	21.676	183.994
Mozo cubierta	84.601	0	28.103	17.451	130.155

Los Patrones que ejerzan mando en los buques de salvamento percibirán la cantidad de 12.715 pesetas/mes.

Los Mecánicos navales que ejerzan mando en los buques de salvamento percibirán la cantidad de 8.900 pesetas/mes.

Tripulación embarcada en buques de tráfico interior

Categoría	Salario profesional — Pesetas	Plus embarque — Pesetas	Plus distancia — Pesetas	Horas extra est. — Pesetas	Total mes — Pesetas
Patrón Mayor Cabotaje	164.346	12.306	39.606	41.420	257.678
Patrón Cabotaje	155.153	11.958	39.897	48.861	255.869
Patrón tráfico interior	151.156	10.923	38.093	44.658	244.830
Mecánico naval mayor	164.346	12.306	39.606	41.420	257.678
Mecánico naval 1.ª clase	155.153	11.958	38.604	41.185	246.900
Mecánico litoral	144.772	6.889	33.056	22.847	207.564
Contraestre	143.903	6.272	28.103	27.076	205.354
Mecánico-Calderetero	143.903	6.272	28.103	27.076	205.354
Electricista	143.903	6.272	28.103	27.076	205.354
Cocinero	143.903	6.272	28.103	27.076	205.354
Mecamar	141.942	3.659	28.103	23.098	196.802
Engrasador	141.942	3.659	28.103	23.098	196.802
Marinero preferente	141.942	3.659	28.103	23.098	196.802
Marinero	134.215	0	28.103	21.676	183.994
Mozo cubierta	84.601	0	28.103	17.451	130.155

15847 RESOLUCIÓN de 20 de junio de 1996, de la Dirección General de Trabajo y Migraciones, por la que se dispone la inscripción en el Registro y publicación del texto del Convenio Colectivo Nacional para el sector de Auto-taxis.

Visto el texto del Convenio Colectivo Nacional para el sector de Auto-taxis (número de código 9910255) que fue suscrito con fecha 28 de mayo de 1996 de una parte por la Unión Nacional de Asociaciones Libres