

MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL

12622 RESOLUCIÓN de 13 de marzo de 1987, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la publicación del Convenio Colectivo para la Empresa «Remolques Marítimos, Sociedad Anónima», y el personal de flota de los buques «Punta Service», «Punta Salinas», «Punta Mayor» y «Punta Brava».

Visto el texto del Convenio Colectivo de la Empresa «Remolques Marítimos, Sociedad Anónima», y el personal de flota de los buques «Punta Service», «Punta Salinas», «Punta Mayor» y «Punta Brava», que fue suscrito con fecha 9 de septiembre de 1986, de una parte, por los Delegados de Personal de los referidos buques, en representación de los trabajadores, y de otra, por la Dirección de la Empresa «Remolques Marítimos, Sociedad Anónima», en representación de la misma, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, apartado 2 y 3, de la Ley 8/1980, de 10 de marzo, del Estatuto de los Trabajadores, y el Real Decreto 1040/1981, de 22 de mayo, sobre registro y depósito de Convenios Colectivos de Trabajo,

Esta Dirección General acuerda:

Primero.—Ordenar la inscripción del citado Convenio Colectivo en el correspondiente Registro de este Centro Directivo, con notificación a la Comisión Negociadora.

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

Madrid, 13 de marzo de 1987.—El Director general, Carlos Navarro López.

CUARTO CONVENIO COLECTIVO DE LA EMPRESA «REMOLQUES MARÍTIMOS, SOCIEDAD ANÓNIMA», Y EL PERSONAL DE FLOTA DE LOS BUQUES «PUNTA SERVICE», «PUNTA SALINAS», «PUNTA MAYOR» Y «PUNTA BRAVA»

Artículo 1.º *Ámbito de aplicación.*—El presente Convenio, que tiene ámbito de Empresa, regula las condiciones laborales entre los tripulantes de los buques indicados, dedicados a la actividad de «supplies» y/o salvamento, y la Empresa «Remolques Marítimos, Sociedad Anónima».

Art. 2.º *Vigencia.*—El presente Convenio entrará en vigor el 1 de enero de 1986 y su vigencia será de dos años, es decir, hasta el 31 de diciembre de 1987, sin que para ello sea necesario denunciarlo previamente.

Art. 3.º *Vinculación a la totalidad.*—El conjunto de derechos y obligaciones pactados de acuerdo con las cláusulas de este Convenio constituye un todo indivisible y, por consiguiente, si las autoridades competentes alterasen alguna de las condiciones establecidas, el Convenio quedará invalidado en su totalidad y volverá al trámite de deliberación para reconsiderar su contenido.

Art. 4.º *Compensación y absorción.*—Las condiciones pactadas en este Convenio absorberán y compensarán en cómputo anual cualquiera de las mejoras parciales que por disposición de carácter general o específico para el sector pactadas, o por cualquier origen que fuere, en el futuro pudieran establecerse. No obstante a lo anterior, la publicación y entrada en vigor de cualquier disposición de carácter general o específico para el sector de la Marina Mercante, que mejorará cualquiera de los temas pactados no salariales, será de aplicación en su contenido y regulación sobre lo establecido en el presente Convenio.

Art. 5.º Durante la vigencia del presente Convenio se constituye una Comisión mixta compuesta por los Delegados de Personal de los buques y sus representantes sindicales, por parte de los trabajadores, y el representante legal o en quien delegue la Empresa, por parte empresarial.

Esta Comisión, que resolverá lo que proceda en el más breve plazo posible, deberá reunirse no más tarde de quince días laborales, después de cada requerimiento de las partes.

Art. 6.º *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 la facultad privativa de la Empresa para decidir libremente sobre los transbordos y traslados de los tripulantes entre cualquiera de los buques al servicio de aquella y queden afectados por el presente Convenio.

A tal efecto, los transbordos o traslados se podrán acordar por:

1. Por iniciativa de la Empresa: Cuando ello sea preciso para atender necesidades de organización o de servicio, o para aprovechar la actitud y conocimiento del personal para determinadas funciones y cometidos. En todo caso, el tripulante no será transbordado más de una vez durante el mismo período de embarque.

2. Por iniciativa del tripulante: Cuando el 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, siempre y cuando el solicitante reúna los conocimientos y capacidad necesaria para el desempeño de su cargo en el remolcador, sin perjuicio de lo anterior, todo tripulante podrá solicitar plaza de un nuevo tipo de remolcador, cuando haya realizado dos campañas seguidas en la misma clase de buque.

3. De mutuo acuerdo: El transbordo se llevará a efecto siempre y cuando no vaya en perjuicio de terceras personas.

Art. 7.º *Período de pruebas.*—La duración del período de prueba para el personal de nuevo ingreso quedará fijada en la forma siguiente:

Personal titulado: Tres meses.

Maestranza y Subalternos: Cuarenta y cinco días.

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

La Empresa o, en su caso, el tripulante, vendrán obligados a comunicarse 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.

Finalizado el período de prueba y, en su caso, la prórroga del mismo sin que haya existido rescisión del contrato, el tripulante pasará a integrarse en la plantilla de la Empresa, y la duración del período de prueba le será computada 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.

Asimismo, percibirá una gratificación de viaje equivalente a dos días de salario profesional por gastos de desplazamiento al domicilio.

La situación de ILT durante el período de prueba interrumpe el cómputo del mismo.

Art. 8.º *Ascensos.*—Para que exista la posibilidad de ascenso se exigirá estar en posesión del título correspondiente al cargo que se pretenda.

Cuando un tripulante desempeñe funciones de categoría superior deberá ser reflejada su nueva situación en la nómina mensual y en la parte que corresponda al período trabajado en cada categoría.

El período de vacaciones será devengado en función del tiempo empleado en cada categoría.

Art. 9.º *Comisión de servicio, servicio a la Empresa y expectativa de embarque en el domicilio y fuera de él.*—Se entenderá por comisión de servicios la misión profesional o cometidos especiales que circunstancialmente ordene la Empresa realizar a los tripulantes en cualquier lugar.

Los tripulantes en comisión de servicios percibirán el salario correspondiente que se fija en el anexo de las tablas salariales.

Si la comisión de servicios se realiza en la localidad en que el tripulante tenga su domicilio percibirá una asignación diaria que asciende a 800 pesetas, en concepto de manutención y durante el tiempo en que permanezca en tal situación devengará vacaciones según la OTMM, es decir, treinta días por año o su parte proporcional.

Por el contrario, si la comisión de servicio tiene lugar fuera de la localidad donde tenga establecido su domicilio, el tripulante devengará las vacaciones establecidas en el presente Convenio, así como las dietas correspondientes.

Se entiende por Servicio de Empresa:

— La situación de enrolamiento, la hospitalización por accidente de trabajo o por enfermedad cuando aquélla tenga lugar fuera de la localidad donde el tripulante tenga establecido su domicilio.

— La expectativa de embarque cuando ésta ocurra fuera del domicilio del tripulante por orden de la Empresa.

— La comisión de servicios.

Se entenderá expectativa de embarque en el domicilio la situación del tripulante que se encuentre 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 expectativa de embarque durará hasta el día anterior al que el

tripulante salga de su domicilio para entrar en situación de servicio a la Empresa, percibiendo el salario que se fija en el anexo de las tablas salariales.

Se considerará expectativa de embarque fuera del domicilio a la situación del tripulante que, habiendo recibido el orden de embarque y, una vez en destino, se encuentre a la espera de embarcar. En este caso se entenderá en comisión de servicio. Durante dicho período el tripulante percibirá el salario correspondiente al buque a que va destinado y las dietas que devengue.

Art. 10. *Jornada laboral.*—La jornada laboral será de 1.826 horas y 27 minutos de trabajo efectivo en cómputo anual. Los días de descanso correspondientes a sábados, domingos y festivos no sólo quedan compensados en metálico por la estructura salarial sino también acumulados en su totalidad al régimen general de vacaciones. A todos los efectos se tendrá presente el Real Decreto 2001/1983, de 29 de julio, reguladora de la jornada de trabajo y descanso de los trabajadores del mar, realizándose la jornada laboral de cuarenta horas semanales en puerto de lunes a viernes.

Art. 11. *Horas extras.*—Todo el personal percibirá un fijo por horas extras que figura en el anexo del presente Convenio, comprometiéndose el tripulante a efectuar los trabajos en tiempo extra preciso.

Art. 12. *Vacaciones y descansos.*—El período de vacaciones que se establece en el presente artículo viene dado tanto por las especiales condiciones en que se desarrolla el trabajo a bordo de los buques cuanto, por aplicación de la vigente Ley por la que se regula el régimen de vacaciones y descansos en el trabajo de la mar y el Estatuto de los Trabajadores.

En consecuencia, el referido período será el siguiente: Coeficiente 0,5, es decir, 121,26 días al año, distribuidos en treinta días de vacaciones por sesenta de embarque.

Devengará vacaciones en las siguientes situaciones: Embarcado, bajas por accidente laboral, enfermedad profesional y enfermedad común, todas ellas con hospitalización.

En los casos de hospitalización, el tripulante habrá de aportar certificado del centro hospitalario en que conste el tiempo que ha permanecido en el mismo.

Las vacaciones comenzarán a computarse desde el día siguiente de la llegada del tripulante a su domicilio.

Los períodos de vacaciones no se interrumpirán en ningún caso; no obstante, el tripulante que desee incorporarse antes de la finalización de su período de vacaciones, podrá solicitarlo a la Empresa, quien atenderá dicha solicitud en la medida de lo posible, si ello no perturba la programación prevista en los buques.

En el caso de que concurran causas imprevisibles o insuperables que hicieran necesaria la incorporación de un tripulante antes de finalizar su período de vacaciones, la Empresa, previa petición a los tripulantes de la categoría en que concurran las citadas causas y a voluntad de los mismos, podrá embarcar al citado tripulante. Si no existiese ningún tripulante voluntario y permanecieran las citadas causas imprevisibles o insuperables, obligarán a la Empresa a ordenar su embarque, justificando dicha necesidad por escrito a los afectados y poniendo este hecho en conocimiento de la Comisión mixta.

A fin de garantizar a los tripulantes el cumplimiento de las vacaciones establecidas en 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 procurará enviar puntualmente los relevos. Por cada día que el trabajador permanezca a bordo a partir del quinto día del cumplimiento de su período de embarque devengará un día de vacaciones por cada día de trabajo.

Los sábados, domingos y festivos computados en el período de embarque están integrados en las vacaciones, de acuerdo con lo establecido en la normativa vigente y, por tanto, no podrán producirse compensaciones de ningún tipo.

Art. 13. *Bajas por enfermedad común.*—En el supuesto ILT (incapacidad laboral transitoria), derivada de enfermedad común, los tripulantes percibirán el 85 por 100 de la base de cotización en seguridad social para contingencias generales correspondientes al mes anterior a la baja.

Si la baja tiene una duración superior a treinta días, la Comisión mixta decidirá si se continúa abonando ésta por el importe indicado o por el contrario por el importe correspondiente en función de la legislación vigente.

Todo ello sin perjuicio de que la Empresa pueda ejercer los derechos de control e inspección que le permita la legislación vigente.

Art. 14. *Licencias, excedencias y servicio militar.*

A) Licencias:

La Empresa mantendrá la concesión de licencias en los supuestos y condiciones siguientes:

a) Licencias para asuntos propios.—Sin perjuicio de lo anterior, los tripulantes podrán solicitar licencias por necesidad de atender

asuntos propios que no admitan demora y por un período máximo de veinte días al año, que podrán concederse por la Empresa en atención a los motivos que se expongan por el solicitante y a las necesidades del servicio. Este tipo de licencias no devengará retribución alguna para el solicitante durante el tiempo que duren las mismas.

b) 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 en el próximo apartado c). Todo ello sin perjuicio de las sanciones que puedan imponerse posteriormente a quienes 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 e hijos, que correrán a cuenta del Armador, restringido el uso del derecho a desembarcar y reembarque a todos los puertos de Europa, mar Mediterráneo, mar Negro y los puertos de África hasta el paralelo de Noahdibou. No obstante, quedan excluidas de estas limitaciones geográficas las causas de enfermedad grave y muerte del cónyuge e hijos.

d) Licencias por motivo de índole familiar serán retribuidas en los siguientes casos:

- Matrimonio: Veinte días.
- Nacimiento por hijos: Quince días, con premio de natalidad de 6.000 pesetas por hijo.
- Enfermedad grave de cónyuge e hijos, padres y hermanos, incluso políticos: Diez días.
- Muerte de cónyuge e hijos, incluso políticos: Quince días.
- Muerte padres y hermanos, incluso políticos: Doce días.

No obstante, estos plazos y atendiendo a las excepciones circunstanciales que puedan ocurrir en algunas situaciones justificadas, la Empresa concederá los días necesarios.

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

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

Las licencias empezarán a contar desde el día siguiente al desembarco.

B) Excedencias.

a) Voluntaria: Todo tripulante con más de dos años de antigüedad en la Empresa podrá solicitar de la misma la concesión de excedencia por un plazo no inferior a cinco meses ni superior a cinco años.

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

Si el peticionario, un mes antes de finalizar el plazo para el que se concedió la licencia no solicitara su reingreso en la misma, causará baja definitiva.

El reingreso se efectuará tan pronto exista vacante de su categoría. Caso que no existiera vacante de su categoría y el excedente optara voluntariamente por alguna categoría inferior dentro de su especialidad, percibirá el salario correspondiente a ésta hasta que se produzca su incorporación a la categoría que le corresponde.

El excedente, una vez incorporado en la Empresa, no podrá solicitar nueva excedencia hasta transcurridos, al menos, cuatro años de servicio activo en la Compañía.

b) Forzosa: Se estará a lo que dispone la normativa vigente en la materia.

Art. 15. *Dietas y viajes.*—Dieta es la cantidad que se devenga diariamente para satisfacer los gastos de manutención y estancias que se originan en el desplazamiento y permanencia fuera del domicilio o del buque de enrolamiento.

Se percibirán dietas en los siguientes casos:

- 1.º Comisión del 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.

Las dietas en territorio nacional estarán integradas por el conjunto de los siguientes conceptos y valores:

- Dietas, 3.000 pesetas.
- Alojamiento, 4.000 pesetas.

La dieta se percibirá íntegra si se pernocta fuera del domicilio del interesado o del buque, y el 50 por 100 si solamente realiza una de las comidas principales fuera del domicilio o del buque.

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

La Empresa abonará los gastos de viaje al tripulante en los medios de transporte que considere más idóneos, adecuados y directos, quedando excluidos los taxis de largo recorrido, los coches de alquiler y las clases de lujo. Para los taxis de largo recorrido se considerará como tal las distancias superiores a 25 kilómetros.

En caso de uso de estos medios, su utilización deberá estar justificada por falta de billetes de otro tipo, por la urgencia del embarque o porque de su utilización se deriven mayores economías que los propios gastos. El tripulante, de cualquier forma, se verá obligado a presentar los comprobantes. En todo caso, el tripulante percibirá por adelantado de la Empresa el importe aproximado de los gastos de locomoción y dietas, caso de que no le entreguen los correspondientes billetes de pasaje.

En el caso de que los gastos de desembarco por accidente o enfermedad se abonen por la Empresa a los tripulantes, éstos estarán obligados a enviar a la Empresa los correspondientes justificantes.

Art. 16. *Trabajos que deberán realizarse por la dotación del buque y que tienen la consideración de sucios, penosos y peligrosos.*—Los trabajos efectuados en ejecución de tareas de auxilio, salvamento o asistencia marítima se regirán y abonarán conforme se regula en el artículo referido a salvamento, obligándose el trabajador a la ejecución de las citadas tareas, y no devengando por ello prestación adicional por cualesquiera trabajos efectuados.

Cuando el trabajador no esté efectuando prestaciones de auxilio, salvamento o asistencia marítima, se consideran trabajos sucios, penosos o peligrosos:

- Trabajos en el interior de la caja de cadenas y limpieza necesaria para la realización de los mismos.
- Trabajos en el interior de los cofferdams y limpieza necesaria para la realización de los mismos.
- Trabajos en los interiores de los tanques de carga, lastres o agua dulce y limpieza necesaria para la realización de los mismos.
- Trabajos bajo planchas de la sentina de máquinas y limpieza necesaria para la realización de los mismos.
- Limpieza del interior del cárter del motor principal.
- Limpieza o trabajos sin limpieza del interior de la galería de barrido.
- Limpieza del interior de conductos de humo, calderas y calderetas, tuberías de vapor y trabajos en el interior de evaporadores cerrados.
- Trabajos en el interior de tanques de aceite y/o combustible.
- Trabajos en el interior de conductos de humo o calderas.
- Trabajos en la mar ocasionados por averías en el motor propulsor principal, que consisten en:

Motor principal: En pistones, en obturadores de vástago, en cojinetes de bancada, en cojinetes de biela, en camisas y reconocimiento de cárter.

Caldera principal: En recalentadores en tubos de hogar, en tubos economizadores, limpieza condensador principal y en torres de gas inerte.

- Limpieza de sentinas corridas de bodegas.
 - Trabajos de cuadros eléctricos con alta tensión (en todo momento se evitará trabajar en alta tensión).
 - Trabajos con productos químicos peligrosos.
 - Pintado a pistola en recintos cerrados.
 - Pintado del exterior de las calderas a más de 45° C.
 - Encalchado o cementado en recintos cerrados.
 - Trabajos en interiores por debajo de -5° o por encima de 45°, considerándose la cámara de máquinas, bombas y bodegas como exteriores.
 - Subidas a alturas superiores a dos metros, asimismo se considerarán los trabajos realizados a más de tres metros sobre el vacío siempre que éstos se realicen en guindolas.
 - Estiba de cadenas en caja de cadenas cuando se haya de permanecer en el interior de la misma.
 - Soldaduras en materias galvanizadas.
 - Limpieza de bodegas y tanques altos y laterales.
- a) Cuando exista premura.
b) Fuera de la jornada de trabajo, y
c) Cuando la caja que se hubiese transportado lo convierta en trabajo especialmente sucio, penoso o peligroso.

El tiempo invertido en la realización de estos trabajos se retribuirá por cada hora o fracción de hora en jornada ordinaria, ya sea laboral o festiva, con la cantidad de 500 pesetas para todas las categorías y tipos de remolcador.

Motor principal: Cuando la tripulación no esté obligada a efectuar trabajos relativos a manipulación de pistones, la Empresa podrá ofrecer este tipo de trabajos a los tripulantes, abonando la cifra de 45.000 pesetas por pistón, a repartir entre el personal que intervenga en el trabajo, en el «Punta Salinas» y en el «Punta Service». En el «Punta Mayor» y «Punta Brava» devengarán la misma cantidad, pero por efectuar los dos pistones en V, y entrarán en vigor sólo y exclusivamente a partir del día de la firma del presente Convenio.

Maniobra de anclas: Por el tiempo invertido en estos trabajos, y sea cual fuere la duración de la maniobra, los tripulantes que participen en ella percibirán la suma de 15.600 pesetas. Estas cantidades serán devengadas como máximo por el número de tripulantes que figura en el cuadro de tripulaciones mínimas del buque, y entrarán en vigor sólo y exclusivamente a partir del día de la firma del presente Convenio.

Limpieza de tanques de cemento: Los tripulantes que realicen los trabajos de limpieza de tanques de cemento percibirán las siguientes compensaciones económicas:

«Punta Salinas»: 8.000 pesetas por hombre para el personal de cubierta que realice directamente la limpieza de tanques, y 2.000 pesetas por tripulante de máquinas que participe en los trabajos.

«Punta Service»: 10.000 pesetas por hombre para el personal de cubierta que realice directamente la limpieza de tanques, y 3.000 pesetas por tripulante de máquinas que participe en los trabajos.

Estiba de cadenas de plataforma en tanques: 35.000 pesetas por tanque para el personal que realice directamente este trabajo.

Todo plus considerado como trabajos sucios, penosos o peligrosos será liquidado con carácter mensual, facilitando el Capitán a los trabajadores una hoja en que se detallen los servicios de este carácter prestados por el trabajador.

Art. 17. *Pagas extraordinarias.*—Todo el personal de la flota percibirá anualmente dos pagas extraordinarias en la cuantía que figura en el anexo.

Estas pagas se abonarán en el mes de julio y diciembre de cada año.

Para el personal que cause alta o baja en la Empresa, la paga extraordinaria consistirá en la parte proporcional que le corresponda por el tiempo trabajado.

Art. 18. *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 para todas las categorías.

Por pérdida parcial, una cantidad que no será superior a las 100.000 pesetas a juicio del Capitán una vez oídos al representante de los tripulantes y al interesado. En caso de que por parte de la Empresa se abone indemnización de vestuario o se faciliten uniformes y estos artículos hayan sido dañados en la indemnización, se reducirá un 20 por 100.

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

Art. 19. *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 de los tripulantes al 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 un 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.

Elaboración de minutas.

Todo el personal que acredite encontrarse a régimen se le elaborará comida adecuada a su tratamiento, con cargo a la Empresa.

Comidas especiales: Se entenderá por las mismas las que se preparan para fechas señaladas, las cuales son: 1 de mayo, Nuestra Señora del Carmen, Nochebuena y Nochevieja. La cantidad y calidad y tipo de comida para estos días será a criterio del Cocinero, Delegado y Capitán y la Empresa correrá con los gastos.

Entrepot: El entrepot normal será adquirido por la Empresa y descontado en la columna correspondiente de la nómina o pagado directamente por el tripulante.

El reparto del entrepot se efectuará por la Comisión creada a bordo, correspondiendo el control del mismo al Capitán del buque o persona en quien delegue respecto a su calidad y cantidad.

Se incluirán dentro del entrepot licores y cervezas, vinos de marca, tabacos y otros artículos que puedan suponer una ventaja económica para los tripulantes.

Art. 20. Plus para Cocineros.—Cuando por razones de servicio el Cocinero tenga que efectuar comidas para más de 20 personas por comida, percibirá un plus de 1.200 pesetas por día, en compensación por cualesquiera trabajos a mayor ritmo, extras o de otro modo que tenga que efectuar debido a la ejecución de más comidas que las ordinarias.

Art. 21. Cursillos y obtención de certificados.—La Empresa concederá licencia retribuida en la cuantía que figura en el anexo:

1. Para la obtención de títulos superiores de Capitán, Maquinista Naval Jefe, con las limitaciones que figuran en la OTMM. Dichas licencias retribuidas se concederán por una sola vez y por la duración real del cursillo de que se trate en centro oficial reconocido.

2. Igualmente se concederá licencia retribuida para exámenes cuando con los mismos se persiga la obtención de un título profesional útil para la Empresa y distinto de los mencionados en el párrafo anterior. La duración de estas licencias se extenderá a los días que se estimen necesarios para concurrir al examen.

3. Para la asistencia de cualquier tripulante en general, a cursillos siempre y cuando su realización represente un mayor perfeccionamiento o mejor capacitación profesional para el desempeño de las funciones propias de su puesto de trabajo.

4. En las mismas condiciones, se concederán licencias para la obtención de certificados que sean de carácter obligatorio que en el supuesto de tener que asistir al correspondiente cursillo durante el periodo de vacaciones del tripulante, éstas quedarán interrumpidas durante su actuación a efectos de cómputo.

Quando alguno de los cursos referidos se realice a instancia de la propia Empresa, se considerará al tripulante, a efectos retribuidos en situación de Comisión de Servicio durante todo el tiempo que dure el cursillo.

Art. 22. Ropa de trabajo y uniforme.—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.

Sin perjuicio de ello, el personal de cubierta dispondrá de tres buzos, un casco, calzado especial de seguridad, guantes, en cantidades suficientes, siempre según las necesidades.

El personal de máquinas percibirá los mismos efectos que los de cubierta a excepción de ropas de agua, sin perjuicio de que a bordo exista ropa de agua sobrante para los casos que sean necesarios. Respecto al calzado se estudiará el apropiado para el desarrollo de sus funciones.

Los Cocineros dispondrán de dos chaquetillas blancas, dos pantalones y cuatro delantales.

Se constituye una Comisión de ropa a bordo compuesta por el Delegado de personal y el Capitán asesorados por un miembro de cada Departamento.

Art. 23. Entretenimiento a bordo.—Los buques dispondrán de una asignación anual de 40.000 pesetas por buque, que será destinada a la obtención de medios para el entretenimiento de las dotaciones a bordo de cada respectivo buque; dicha suma se depositará a principios de año en la caja del barco bajo la custodia del Capitán y a disposición de una Comisión que distribuirá y empleará dichos fondos, compuesta por el propio Capitán y el Delegado de personal.

Art. 24. Servicio de lavado de ropa.—El servicio de lavado y planchado de ropa, incluida la de trabajo, tendrá carácter obligatorio en aquellos buques en los que este servicio no se encargue al exterior, abonándose una gratificación mensual de 16.000 pesetas a aquel tripulante que se encargue de este menester, teniendo preferencia el Cocinero para la realización de dicha labor.

Art. 25. 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 permanente en su actuación profesional con los capitales asegurados siguientes:

Por muerte, 4.000.000 de pesetas.

Por invalidez permanente, 6.000.000 de pesetas.

El presente artículo entrará en vigor a partir de la firma de este Convenio.

Art. 26. Turnos de trabajo.—Para el buen desarrollo de la actividad laboral a bordo de los buques, deberán establecerse turnos de trabajo, de tal forma que en todo momento los distintos

departamentos del buque se encuentren operativos para cualquier contingencia que pudiera existir.

Art. 27. Estructura salarial.—Las percepciones que figuran en el presente Convenio contemplan las circunstancias laborales del tripulante y/o del buque en el cual pudiera estar embarcado, de forma que en su conjunto compensan y absorben todas aquellas percepciones a que hubiera lugar por aplicación de la OTMM, Convenio anterior, acuerdo individual, o cualquier otra disposición disponible.

En la estructura salarial se ha contemplado la futura orientación de la actividad mercantil de la Empresa, dividiendo ésta en tareas de supplies o de otro tipo, considerando a todos los efectos como tareas de supplies, sólo y exclusivamente aquellas que se presten en ejecución de un contrato supplies.

En ejecución de tareas de supplies, el trabajador cobrará además de salario profesional y fijo de horas extras, un complemento diario que se encuentra en la denominada columna de «supplies».

Quando el tripulante no ejecute tareas de supplies, no cobrará el complemento diario de «supplies».

Tanto en expectativa de embarque fuera del domicilio o en reparaciones, se devengarán exclusivamente los salarios y vacaciones que correspondan a la «situación de embarques».

La situación de expectativa de embarque en domicilio de la tripulación devengará las vacaciones que especifica la OTMM.

Durante los periodos de vacaciones se percibirán las retribuciones correspondientes, no teniéndose en cuenta a ningún efecto los complementos diarios recibidos por el trabajador durante la ejecución de tareas de supplies.

Art. 28. Revisión salarial.—Para el año 1987 se producirán los siguientes incrementos de la masa salarial:

a) Para los trabajadores que ejecuten tareas de supplies, 2 por 100 sólo y exclusivamente durante los días que ejecuten tales tareas.

b) Para el resto de las situaciones, 1 por 100.

Art. 29. Salario profesional.—Se entiende por salario profesional total la percepción que corresponda a cada categoría y que se percibe por cada tripulante en atención al cargo que desempeñe y buque en que se encuentre enrolado.

En el citado salario se incluye la parte que pudiera corresponder por navegaciones, por zonas insalubres o epidémicas, plus de navegación, participaciones a bordo, gratificaciones por mando y jefatura, así como la retribución ordinaria de los sábados, domingos y festivos que por tanto quedan compensados en metálico y vacaciones.

El denominado complemento diario de supplies forma parte del salario profesional, y se ha calculado teniendo en cuenta un incremento del 4 por 100 sobre idéntico formulario en supplies durante el año 1985.

Las cuantías salariales que corresponden a tal categoría vienen fijadas en su anexo correspondiente.

Art. 30. Plus de antigüedad.—Se establece un plus de antigüedad por trienio equivalente al 3 por 100 del salario profesional indicado en el cuadro de salarios adjunto.

Art. 31. Familiares a bordo.—Se permitirá la presencia de familiares a bordo siempre y cuando el buque se encuentre en puerto y en el caso de que el tripulante disponga de camarote individual. El tiempo máximo de permanencia de los familiares será de treinta días anuales, corriendo el seguro por cuenta del tripulante.

Con los mismos requisitos citados anteriormente se permitirá la presencia de familiares, estando el buque en la mar, siempre y cuando no se efectúen remolques.

La Empresa admitirá las solicitudes 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 que por necesidades de la Empresa deban embarcar en el buque.

El Capitán, de acuerdo con las circunstancias, establecerá el turno de embarque en el que siempre se dará preferencia al tripulante que no haya sido acompañado ninguna vez dentro del año.

No podrán ser enroladas mujeres en estado de gestación, hijos de menos de ocho años y familiares que estén aquejados de cualquier enfermedad que pueda afectar o sentirse afectado por su presencia a bordo o al régimen de trabajo.

El acompañante tomará a su cargo el cuidado completo de los alojamientos del tripulante, y no solicitará servicios extras del Departamento de Fondo y queda obligado a cumplir todas las normas de seguridad que rijan en el buque.

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

El acompañante queda obligado a disponer de alojamiento en tierra para el supuesto de que el buque tenga la necesidad de salir a la mar para cumplir cualquiera de los trabajos a que está

destinado, como remolque, maniobra de anclas, etc., y para los cuales no está permitido la presencia de familiares a bordo.

Art. 32. *Plus de enganche de remolque.*—El tripulante se obliga a ejecutar todos los trabajos relativos al acondicionamiento y enganche de remolques, sin prestación adicional alguna, salvo que se trate de la ejecución de un remolque prestado bajo contrato y considerado ordinario, y sólo y exclusivamente cuando el trabajo se ejecute para colocar el «pie de gallo en el buque o artefacto o remolcador», en cuyo caso el tripulante percibirá la suma de 12.000 pesetas, bien sea prestado en remolque o en tándem.

Art. 33. *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 ser acordada por la totalidad de los trabajadores del buque, previa votación y levantamiento de acta.

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 ratificados por el Estado español con la OIT sobre seguridad, convivencia e higiene en la mar; asimismo se compromete a que estos acuerdos estén a disposición de los tripulantes y delegados sindicales a bordo de los buques (recomendación 133 OIT) una vez que se hubieran publicado en el «Boletín Oficial del Estado».

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.

Art. 34. *Garantías sindicales.*—El tripulante o tripulantes que resulten elegidos como representantes delegados ejercerán sus funciones sindicales representativas con toda libertad durante el tiempo para el que fueran elegidos, a salvo siempre de sus obligaciones de trabajo.

El ejercicio de estas funciones se concreta en las siguientes facultades:

1. Expresar con entera libertad sus opiniones en las materias concernientes a la esfera de representación sindical.
2. Reunirse con el resto de la tripulación para deliberar sobre temas de actividad sindical.
3. Ser protegido contra cualquier acto de usurpación, abuso o injerencia que afecte al ejercicio libre de su función.
4. Interrumpir su actividad laboral en el buque cuando las exigencias de su representación sindical impongan una intervención directa e inaplazable para intentar solucionar cualquier problema que afecte a los intereses de los tripulantes, previo aviso al Capitán. Los Delegados de Personal dispondrán de una reserva de hasta cuarenta horas retribuidas mensuales para el ejercicio de su actividad en los siguientes casos:

1. Asistencia a Congresos, Asambleas y reuniones convocadas por su Sindicato.
2. Participación en seminarios, cursos o actividades formativas promovidas por el Sindicato al que pertenezcan y cuando expresa y personalmente se le convoque.
3. Actos de gestión que deban realizarse por encargo de su Sindicato o por razón de sus obligaciones específicas.

Para la utilización de las citadas horas darán el oportuno preaviso al Capitán de su buque.

Derechos y funciones de los Delegados de Personal de los buques:

1. Vigilar el estricto cumplimiento de las normas laborales reglamentarias o pactadas, especialmente las relativas a jornada, vacaciones y descansos.
2. Integrarse en las Comisiones de Seguridad e Higiene y manutención a bordo.
3. No ser transbordado contra su voluntad en tanto dure el ejercicio de su cargo sindical.

4. Caso de que una vez finalizadas sus vacaciones existiese la imposibilidad de incorporar a un Delegado de los tripulantes a aquel buque en el que fue elegido y se previera dicha imposibilidad por un período de tiempo superior a veinte días, excepcionalmente la Empresa podrá disponer de él para otro buque por un tiempo limitado, comprometiéndose a reincorporarlo al buque del que es Delegado a la primera oportunidad.

5. Convocar la Asamblea del buque por iniciativa propia o cuando lo solicite un tercio de la tripulación.

6. Ser informado por la Empresa de todas las sanciones impuestas por faltas muy graves.

Podrá acogerse a excedencia por motivos sindicales aquellos tripulantes que fueren designados para ocupar cualquier cargo de responsabilidad en cualquier Sindicato legalmente establecido.

Esta excedencia se concederá a todo tripulante, cualquiera que fuera su antigüedad a la Empresa por el plazo de duración de su cargo.

El excedente ocupará la misma plaza que desempeñaba anteriormente, computándose el tiempo de excedencia a efectos de antigüedad.

El reintegro deberá solicitarse por el interesado dentro del mes siguiente a su cese en el cargo sindical que ostente.

Art. 35. *Secciones sindicales.*—Para su constitución y funcionamiento se estará a las normas aplicables y a lo establecido en el Sexto Convenio General de la Marina Mercante.

Art. 36. *Acceso al buque de representantes sindicales y celebración de reuniones y Asambleas.*—Durante la estancia del buque en puerto o en astillero, los representantes de cualquier Sindicato legalmente reconocido y con afiliados en ese buque podrán efectuar visitas a bordo y convocar Asambleas, una vez acreditada su condición ante el Capitán del buque y siempre que las mismas no interrumpen los trabajos imprescindibles a bordo.

Cualquier accidente o percance que pudieren sufrir dichos representantes durante su estancia a bordo serán de su entera responsabilidad.

Art. 37. *Auxilios y salvamentos.*—Dadas las condiciones especiales de los buques de remolques marítimos y la realización de los servicios, generalmente en condiciones meteorológicas muy adversas, entrañando un riesgo para la tripulación, la misma tendrá una participación del 15 por 100 del premio neto, dentro de cuya cantidad se comprende la denominada tripulación de presa.

Una vez realizada la distribución entre Empresa y trabajadores, el 15 por 100 arriba establecido, se repartirá dentro de éstos, conforme al salario, salvo el derecho de todo tripulante a reclamar una participación mayor en relación con el esfuerzo y actuación en las operaciones de salvamento, pero sólo y exclusivamente dentro del 15 por 100 del premio neto.

En el caso de que la remuneración de salvamento se establezca en base a un contrato, la Empresa informará a los Delegados de los trabajadores de las características y remuneración comprendida dentro del mismo. Si el salvamento no se hace mediante contrato, la negociación para la determinación del premio por salvamento se efectuará bajo la dirección y organización de la Empresa y de acuerdo con los Delegados de los trabajadores, que representarán al conjunto de la tripulación, pudiendo éstos personarse en los expedientes contradictorios de asistencia marítima, seguidos ante el Juzgado Marítimo Permanente o las autoridades arbitrales, en su caso.

DISPOSICIONES ADICIONALES

Primera.—Las percepciones establecidas en las tablas salariales anexas tendrán siempre y en todo caso la consideración de cantidades brutas sujetas a los descuentos legalmente establecidos.

Segunda.—La disposición o artículo del citado Convenio referente a la jornada de trabajo cumple lo dispuesto en el Real Decreto de 29 de julio de 1983 regulador del régimen de jornada y descanso en el trabajo en la mar, de conformidad con lo dispuesto en la disposición final cuarta del Estatuto de los Trabajadores.

Tercera.—Con la finalidad de adaptarse a la legislación actual sobre jornada, se acuerda que las guardias de sábados y domingos en puertos las realicen tres personas, con el fin de disponer de ocho horas libres. Estas personas serán los dos Marineros y el Contra-maestre, a guardias de cuatro horas.

DISPOSICION FINAL

Aplicación de la Ordenanza: En todo lo no previsto en el presente Convenio seguirán aplicándose las condiciones de trabajo vigentes en cada momento en la Empresa, remitiéndose para lo no establecido en la misma a la OTMM, así como al conjunto de disposiciones legales vigentes, que configuran las relaciones laborales del país.

TABLA DE SALARIOS

Categorías	Situación de embarque			Otras situaciones			Supplies Complemento diario
	Salario profesional	Horas extras	Total mes	Paga extra vacaciones	Especta. embarque	Licencia exámenes	
Capitán	166.280	131.450	297.730	297.730	166.280	83.140	595
Capitán de Relevos	149.425	120.215	269.640	269.640	149.425	74.715	539
Maquinista Jefe	156.170	124.710	280.880	280.880	156.170	78.085	562
Jefe Maquinista Relevos	144.370	116.845	261.215	261.215	144.370	72.185	522
Primer Oficial	132.575	108.980	241.555	241.555	132.575	66.290	483
Primer Maquinista	132.575	108.980	241.555	241.555	132.575	66.290	483
Engrasador	82.856	47.256	130.112	130.112	82.756	41.428	260
Contra maestre	99.173	55.767	154.940	154.940	99.173	49.586	310
Cocinero	99.173	55.767	154.940	154.940	99.173	49.586	310
Electricista	99.173	55.767	154.940	154.940	99.173	49.586	310
Marinero	82.856	47.256	130.112	130.112	82.756	41.428	260

MINISTERIO DE INDUSTRIA Y ENERGIA

12623 *ORDEN de 28 de abril de 1987 por la que se atribuyen a la empresa «Artículos de Selección en Piel, Sociedad Anónima», los beneficios que la Orden de 17 de septiembre de 1986 concedió a la Empresa Angel Martín García. (Expediente A-105.)*

La Orden de este Ministerio de 17 de septiembre de 1986 («Boletín Oficial del Estado» del 27), aceptó la solicitud presentada por la empresa Angel Martín García, concediéndole los beneficios de los previstos por la legislación vigente por la realización de un proyecto en el polígono de preferente localización industrial «Campo Alto», de Elda (Alicante), consistente en la instalación de una industria dedicada a la fabricación de calzado (expediente A-105).

La Empresa citada acredita haber efectuado un cambio de su denominación, adoptando la de «Artículos de Selección en Piel, Sociedad Anónima», solicitando le sean transferidos los beneficios que tenía concedidos la anterior Sociedad a la nueva constitución.

No habiendo inconveniente en acceder a lo solicitado, Este Ministerio ha tenido a bien disponer lo siguiente:

Se autoriza la transmisión de los beneficios concedidos a la Empresa Angel Martín García, en favor de la Empresa «Artículos de Selección en Piel, Sociedad Anónima», subrogándose en todos los derechos y obligaciones que conlleva esta concesión.

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y efectos.

Madrid, 28 de abril de 1987.-P. D. (Orden de 30 de junio de 1980), el Subsecretario, Miguel Angel Feito Hernández.

Ilmo. Sr. Subsecretario.

12624 *ORDEN de 21 de mayo de 1987 por la que se delegan determinadas competencias en el Secretario general de la Energía y Recursos Minerales.*

El Real Decreto 419/1987, de 6 de marzo, dispuso la nueva organización y funcionamiento de la Oficina de Compensaciones de Energía Eléctrica (OFICO). Según esta norma, desempeña la Presidencia de la Junta Administrativa de OFICO, el Delegado del Gobierno en la Explotación del Sistema Eléctrico, por lo que, de acuerdo con la Ley de Régimen Jurídico de la Administración del Estado, la resolución de los recursos interpuestos contra los acuerdos de dicha Junta corresponde al Ministro de Industria y Energía. Sin embargo, razones de celeridad y eficacia en la actuación administrativa, aconsejan delegar esta competencia en el Secretario general de la Energía y Recursos Minerales.

En su virtud, al amparo de lo dispuesto en el artículo 22.3 de la Ley de Régimen Jurídico de la Administración del Estado, este Ministerio ha tenido a bien disponer:

Queda delegada en el Secretario general de la Energía y Recursos Minerales, la resolución de los recursos que se interpongan ante el Ministro de Industria y Energía, en relación con

acuerdos de la Junta Administrativa de la OFICO o de la Delegación del Gobierno en la Explotación del Sistema Eléctrico, referentes a esta Oficina y a su sistema de compensaciones, salvo que el Ministro lo recabe expresamente para su resolución.

La presente Orden entrará en vigor el día siguiente de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y efectos.
Madrid, 21 de mayo de 1987.

CROISSIER BATISTA

Ilmo. Sr. Secretario general de la Energía y Recursos Minerales.

12625 *RESOLUCION de 1 de diciembre de 1986, de la Dirección General de Electrónica e Informática, por la que se homologan dos pantallas marca «ADDS», modelos Viewpoint 60+ y Viewpoint+, fabricadas por «NCR».*

Presentado en la Dirección General de Electrónica e Informática el expediente incoado por parte de «Hidrología y Control, Sociedad Anónima», con domicilio social en avenida de Bonn, 8, municipio de Madrid, provincia de Madrid, referente a la solicitud de homologación de dos pantallas fabricadas por «NCR», en su instalación industrial ubicada en Dayton (Estados Unidos);

Resultando que por parte del interesado se ha presentado la documentación exigida por la legislación vigente que afecta al producto cuya homologación solicita y que el Laboratorio Central Oficial de Electrotecnia, mediante informe con clave E860644165, y la Entidad colaboradora «Atisae», por certificado de clave LA86099CM4361, han hecho constar, respectivamente, que el modelo presentado cumple todas las especificaciones actualmente establecidas por el Real Decreto 1250/1985, de 19 de junio, y Orden del Ministerio de Industria y Energía de 23 de diciembre de 1985.

Esta Dirección General, de acuerdo con lo establecido en la referida disposición, ha acordado homologar los citados productos con el número de homologación que se transcribe, GPA.0086, con caducidad el día 26 de mayo de 1988, disponiéndose asimismo como fecha límite para que el interesado presente, en su caso, un certificado de conformidad con la producción, el día 26 de mayo de 1987, definiendo, por último, como características técnicas para cada marca y modelo homologado las que se indican a continuación:

Características comunes a todas las marcas y modelos

Primera. Descripción: Diagonal del tubo-pantalla. Unidades: Pulgadas.

Segunda. Descripción: Presentación en pantalla.

Tercera. Descripción: Coloración de pantalla.

Valor de las características para cada marca y modelo

Marca «ADDS», modelo Viewpoint 60+.

Características:

Primera: 12.

Segunda: Alfanumérica.

Tercera: Monocroma.