

Tres unidades de Formación Profesional Especial, modalidad Aprendizaje de Tareas, rama Agraria, profesión Jardinería y Horticultura; rama Hogar, profesión Hogar, y rama Industrias del Papel, profesión Artes Gráficas.

El centro deberá cumplir lo dispuesto en la Orden de 18 de septiembre de 1990 («Boletín Oficial del Estado» de 2 de octubre), por la que se establecen las proporciones de profesionales/alumnos en la atención educativa de los alumnos con necesidades especiales.

Segundo.—La unidad que por la presente Orden se amplía sólo podrá entrar en funcionamiento previa modificación del concierto educativo que el centro tiene suscrito, modificación que se tramitará según lo dispuesto en el Real Decreto 2377/1985, de 18 de diciembre («Boletín Oficial del Estado» del 27), por el que se aprueba el Reglamento de Normas Básicas sobre Conciertos Educativos y normas que lo desarrollan.

Cuarto.—El centro deberá cumplir la Norma Básica de la Edificación NBE CPI/91, de Condiciones de Protección Contra Incendios en los Edificios, aprobada por el Real Decreto 279/1991, de 1 de marzo.

Contra esta Orden podrá interponerse recurso contencioso-administrativo ante la Audiencia Nacional, en el plazo de dos meses, desde el día de su notificación, previa comunicación a este Ministerio, de conformidad con lo establecido en los artículos 37.1 y 58 de la Ley reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa de 27 de diciembre de 1956 y artículo 110.3 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Lo que comunico para su conocimiento y efectos.

Madrid, 7 de febrero de 1995.—P. D. (Orden de 2 de marzo de 1988, «Boletín Oficial del Estado» del 4), la Directora general de Centros Escolares, Carmen Maestro Martín.

Sra. Subdirectora general de Régimen Jurídico de los Centros.

MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL

5060 RESOLUCION de 25 de enero de 1995, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el Registro y publicación del texto del Convenio Colectivo de la empresa «Remolcadores Nosa Terra, Sociedad Anónima» (REMOLCANOSA).

Visto el texto del Convenio Colectivo de la empresa «Remolcadores Nosa Terra, Sociedad Anónima» (REMOLCANOSA) (número código: 9007712), que fue suscrito con fecha 20 de octubre de 1994, de una parte, por los designados por la Dirección de la empresa para su representación, y de otra, por el Comité de Empresa, en representación de los trabajadores, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, apartados 2 y 3, de la Ley 8/1980, de 10 de marzo, del Estatuto de los Trabajadores, y en el Real Decreto 1040/1981, de 22 de mayo, sobre registro y depósito de Convenios Colectivos de trabajo,

Esta Dirección General de Trabajo acuerda:

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

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

Madrid, 25 de enero de 1995.—La Directora general, Soledad Córdova Garrido.

CONVENIO COLECTIVO DE LA EMPRESA «REMOLCADORES NOSA TERRA, SOCIEDAD ANONIMA»

Artículo 1. *Ambito de aplicación.*

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

Artículo 2. *Vigencia.*

El presente Convenio entrará en vigor el 1 de enero de 1994 y su vigencia será de dos años hasta el 31 de diciembre de 1995, 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 ese 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 quien 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 condiciones 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:

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 este 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 al buque al que fuese transbordado el tripulante el salario es superior, percibirá éste.

Artículo 7. *Periodo 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 éste 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 de 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 efecto 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 este percibirá las dietas estipuladas en este Convenio.

Cuando la comisión de servicio tenga una duración superior a 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 acciones de acuerdo con el E.T.

Además de los casos anteriores citados, también se considerará 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 abonarsele 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 por 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 gambusa al finalizar cada mes, para conocer el gasto por tripulante y día.

Vigilar que los frigoríficos y oficinas 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»: Licoras, cerveza, víveres de marca, tabacos, artículos de tocador y otros artículos que puedan suponer ventaja económica.

Si del «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 o 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: 2.518 pesetas.

Cena: 2.518 pesetas.

Alojamiento: 4.927 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 considerase más idóneos, adecuados y directos, quedando excluidos los taxis de largo recorrido de más de 25 kilómetros, los coches de alquiler y la 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 proceden, dentro de la provincia de Pontevedra.

Si el tripulante tuviera necesidad de utilizar su propio vehículo, cobrará 23 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 la 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 concedió la excedencia, no solicitase su reingreso en la empresa, causará baja definitiva en la misma.

Si solicitase su reingreso, éste 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 hayan 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.

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.

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. A todos los efectos se tendrá presente el Real Decreto 2001/1983, de 23 de julio, reguladora de la jornada de trabajo y descanso de los trabajadores del mar.

Artículo 16. Horas extras.

Todo el personal percibirá un fijo por horas extras, según lo establecido en la tabla salarial anexa al presente Convenio, y que se considerarán como estructurales.

Artículo 17. Vacaciones y descansos.

1. Buques de salvamento, «off-shore» y navegación de altura.

En buques de salvamento, «off-shore» y navegación de 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 E.T.

En consecuencia el referido período será de 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 I.L.T. por enfermedad común se devengará un mes al año de vacaciones de acuerdo con el E.T.

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 enviar 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 acciones 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 en 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 I.L.T.

Durante el período de incapacidad laboral transitoria derivado de cualquier contingencia, 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.

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:

Por muerte: 6.000.000 de pesetas.

Por invalidez permanente en el grado de absoluta o gran invalidez: 8.000.000 de pesetas.

Artículo 20. Salario.

Para las diferentes categorías profesionales del personal de flota, se establecen catorce pagas iguales, de acuerdo con las tabla salariales anexas.

Artículo 21. Plus de antigüedad.

Se establece un plus de antigüedad para el personal de 3.000 pesetas por trienio para todas las categorías.

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 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.

La partes muertas que se originen por una posible falta de 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 establezcan 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 estos 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 la 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 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 esté efectuando prestaciones de auxilio, asistencia marítima o salvamentos, se considerarán a efecto de retribución complementaria dos tipos de trabajos sucios, penosos o peligrosos:

A) Trabajos cuyo tiempo invertido en su realización se retribuirá a razón de 986 pesetas 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 grados C, o por encima de 45 grados 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 1.204 pesetas 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 tanque de aceite y/o combustible.

Trabajos en la mar ocasionados por avería en el motor propulsor principal consistentes en pistones, obturadores de vástagos, cojinetes de bancada, cojinetes de bielas, 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 1.160 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. Entretenimiento a bordo.

Los buques de salvamento y «off-shore» dispondrán de una asignación mensual de 3.587 pesetas por buque, que será destinada a la obtención de medios para el entretenimiento de las dotaciones a bordo de cada buque.

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 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 3.700 pesetas/año, por punto e hijo, de acuerdo con el siguiente baremo:

Preescolar: 2 puntos.

E.G.B. de 1 a 4 curso: 3 puntos.

E.G.B. de 4 a 8 curso: 4 puntos.

F.P. y B.U.P.: 5 puntos.

C.O.U.: 6 puntos.

Universitarios: 7 puntos.

Esta ayuda se establece para todo el personal por 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.

Treinta días en caso de muerte del cónyuge e hijos.

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 alguna 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, la licencias de este apartado, se ajustarán a lo establecido en el E.T.

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 treinta 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 nombramiento 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 compulsado.

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, éstas 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 O.I.T. 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 O.I.T.).

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 la 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.

El personal de plantilla a los sesenta y cinco años de edad causará baja en la empresa por jubilación.

La vacante producida, por dicha causa, será cubierta por personal contratado de la plantilla en condición de fijo, de igual o similar categoría

y 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

José Mariño Chapela, don Francisco Barreiro Otero, don Manuel Vallejo Reyes y don Fernando Soto Espiñeira.

Artículo 38. Tabla salarial.

Las tablas salariales anexas al presente convenios se fijan hasta el 31 de diciembre de 1994, a partir del 1 de enero de 1995 serán incrementadas con el I.P.C. reconocido oficialmente correspondiente al año 1994, así como todos los demás conceptos salariales.

ANEXO

Tabla salarial para tripulación embarcada en el B/S «Remolcanosa Cinco», para el año 1994

Categoría	Sueldo base	Plus de embarque	Manutención	Plus de distancia	Horas extraordinarias estructurales	Total mes
Capitán de Marina Mercante	210.015	13.899	25.833	15.101	40.077	304.925
Piloto de primera clase de Marina Mercante	206.588	12.235	25.833	11.217	40.453	296.326
Patrón mayor de cabotaje	151.074	11.313	25.833	11.833	38.055	238.108
Oficial radiotelegrafista de primera clase	169.374	11.448	25.833	7.475	31.095	245.225
Jefe de máquinas de Marina Mercante	207.603	12.472	25.833	11.571	47.445	304.924
Oficial de máquinas de primera clase	206.588	12.235	25.833	11.217	40.453	296.326
Mecánico naval mayor	151.074	11.313	25.833	11.833	38.055	238.108
Contraestre	132.282	8.357	25.833	—	24.890	191.362
Mecánico calderero	132.282	8.357	25.833	—	24.890	191.362
Electricista	132.282	8.357	25.833	—	24.890	191.362
Cocinero	132.282	8.357	25.833	—	24.890	191.362
Mecamar	130.479	3.363	25.833	—	21.233	180.908
Engrasador	130.479	3.363	25.833	—	21.233	180.908
Marinero preferente	130.479	3.363	25.833	—	21.233	180.908
Marinero	123.377	—	25.833	—	19.925	169.135
Mozo cubierta	77.769	—	25.833	—	16.042	119.644

Tabla salarial para tripulación embarcada en el B/S «Valdivia», para el año 1994

Categoría	Sueldo base	Plus de embarque	Manutención	Plus de distancia	Horas extraordinarias estructurales	Total mes
Capitán de Marina Mercante	210.015	13.899	25.833	15.101	40.077	304.925
Piloto de primera clase de Marina Mercante	206.588	12.235	25.833	11.217	40.453	296.326
Patrón mayor de cabotaje	151.074	11.313	25.833	11.833	38.055	238.108
Jefe de máquinas de Marina Mercante	207.603	12.472	25.833	11.571	47.445	304.924
Oficial de máquinas de primera clase	206.588	12.235	25.833	11.217	40.453	296.326
Patrón de cabotaje	142.623	10.992	25.833	10.842	44.916	235.206
Mecánico naval mayor	151.074	11.313	25.833	11.833	38.055	238.108
Mecánico naval de primera clase	142.623	10.992	25.833	9.653	37.859	226.960
Contraestre	132.282	8.357	25.833	—	24.890	191.362
Mecánico calderero	132.282	8.357	25.833	—	24.890	191.362
Electricista	132.282	8.357	25.833	—	24.890	191.362
Cocinero	132.282	8.357	25.833	—	24.890	191.362
Mecamar	130.479	3.363	25.833	—	21.233	180.908
Engrasador	130.479	3.363	25.833	—	21.233	180.908
Marinero preferente	130.479	3.363	25.833	—	21.233	180.908
Marinero	123.377	—	25.833	—	19.925	169.135
Mozo cubierta	77.769	—	25.833	—	16.042	119.644

El Patrón mayor de cabotaje, cuando ejerza el mando, percibirá la cantidad de 11.665 pesetas/mes.

El Mecánico naval mayor, cuando ejerza el mando, percibirá la cantidad de 8.166 pesetas/mes.

Tabla salarial para tripulación embarcada en el B/S «Ría de Vigo», para el año 1994

Categoría	Sueldo base	Plus de embarque	Plus de mando	Complemento de sueldo	Manutención	Plus de distancia	Horas extraordinarias estructurales	Total mes
Capitán de Marina Mercante	210.015	13.899	26.396	56.976	25.833	15.101	40.077	388.297
Primer oficial de cabotaje	206.588	12.235	—	16.065	25.833	11.217	40.453	312.391
Jefe de máquinas de Marina Mercante	207.603	12.472	12.329	42.429	25.833	11.571	47.445	359.682
Primer oficial de máquinas	206.588	12.235	—	16.065	25.833	11.217	40.453	312.391
Contraestre	132.282	8.357	—	—	25.833	4.265	24.890	195.627
Mecánico calderero	132.282	8.357	—	—	25.833	4.265	24.890	195.627
Electricista	132.282	8.357	—	—	25.833	4.265	24.890	195.627
Cocinero	132.282	8.357	—	—	25.833	4.265	24.890	195.627
Mecamar	130.479	3.363	—	—	25.833	—	21.233	180.908

Categoría	Sueldo base	Plus de embarque	Plus de mando	Complemento de sueldo	Manutención	Plus de distancia	Horas extraordinarias estructurales	Total mes
Engrasador	130.479	3.363	—	—	25.833	—	21.233	180.908
Marinero preferente	130.479	3.363	—	—	25.833	—	21.233	180.908
Marinero	123.377	—	—	—	25.833	—	19.925	169.135
Mozo cubierta	77.769	—	—	—	25.833	—	16.042	119.644

Tabla salarial para tripulación embarcada en el buque «Serra Santiago», para el año 1994

Categoría	Sueldo base	Plus embarque	Manutención	Plus distancia	Horas extras est.	Total mes
Patrón pesca de altura	151.074	11.313	25.833	11.833	38.055	238.108
Patrón primera clase pesca altura	142.712	10.999	25.833	9.653	37.763	226.960
Mecánico naval mayor	151.074	11.313	25.833	11.833	38.055	238.108
Mecánico naval primera clase	142.623	10.992	25.833	9.653	37.859	226.960
Contraestre	132.282	8.357	25.833	—	24.890	191.362
Cocinero	132.282	8.357	25.833	—	24.890	191.362
Mecamar	130.479	3.363	25.833	—	21.233	180.908
Engrasador	130.479	3.363	25.833	—	21.233	180.908
Marinero preferente	130.479	3.363	25.833	—	21.233	180.908
Marinero	123.377	—	25.833	—	19.925	169.135
Mozo cubierta	77.769	—	25.833	—	16.042	119.644

Patrón pesca de altura, cuando ejerza el mando, percibirá la cantidad de 11.665 pesetas/mes.

El Mecánico naval mayor, cuando ejerza el mando, percibirá la cantidad de 8.166 pesetas/mes.

Tabla salarial para tripulación embarcada en buques de «Tráfico Interior», año 1993

Categoría	Sueldo base	Plus embarque	Manutención	Plus distancia	Horas extras est.	Total mes
Capitán M. M.	210.015	13.899	25.833	15.101	38.921	303.769
Piloto 1.ª clase M. M.	206.588	12.235	25.833	9.794	40.472	294.922
Patrón M. Cabotaje	151.074	11.313	25.833	10.574	38.055	236.869
Patrón de Cabotaje	142.623	10.992	25.833	10.842	44.916	235.206
Patrón de Ría	138.949	10.041	25.833	9.184	41.052	225.059
Jefe Máquinas M. M.	207.603	12.472	25.833	11.571	46.289	303.768
Of. Máquinas 1.ª clase M. M.	206.588	12.235	25.833	9.794	40.472	294.922
Mecánico Naval Mayor	151.074	11.313	25.833	10.574	38.075	236.869
Mecánico Naval 1.ª clase	142.623	10.992	25.833	9.653	37.859	226.960
Mecánico Litoral	133.081	6.333	25.833	4.553	21.002	190.802
Contraestre	132.282	5.765	25.833	—	24.890	188.770
Mecánico Calderero	132.282	5.765	25.833	—	24.890	188.770
Electricista	132.282	5.765	25.833	—	24.890	188.770
Cocinero	132.282	5.765	25.833	—	24.890	188.770
Mecamar	130.479	3.363	25.833	—	21.233	180.908
Engrasador	130.479	3.363	25.833	—	21.233	180.908
Marinero preferente	130.479	3.363	25.833	—	21.233	180.908
Marinero	123.377	—	25.833	—	19.925	169.135
Mozo cubierta	77.769	—	25.833	—	16.042	119.644

5061

RESOLUCION de 13 de febrero de 1995, de la Dirección General de Trabajo, complementaria a la de 20 de diciembre de 1994, por la que se dispone la publicación del Convenio Colectivo de la empresa «Trans World Airlines» (TWA).

Vista la Resolución de esta Dirección General de Trabajo de fecha 20 de diciembre de 1994, por la que se dispone la inscripción en el Registro y publicación en el «Boletín Oficial del Estado» del Convenio Colectivo de la empresa «Trans World Airlines» (TWA), número de código 9005132, publicación que se realizó en el «Boletín Oficial del Estado» número 9, de 11 de enero de 1995;

Resultando que la publicación oficial del texto del Convenio Colectivo de referencia, se ha observado errores en parte del mismo;

Considerando que esta Dirección General es competente para proceder a la rectificación de la Resolución de inscripción y registro del Convenio Colectivo que nos ocupa, de conformidad con lo establecido en el artículo 111 de la Ley de Procedimiento Administrativo de 17 de julio de 1958, en relación con el artículo 90.2 y 3 de la Ley 8/1980, de 10 de marzo, del Estatuto de los Trabajadores y demás normas de general aplicación,

Esta Dirección General acuerda:

Disponer la publicación en el «Boletín Oficial del Estado» de la corrección de errores en el texto del Convenio Colectivo de la empresa «Trans World Airlines» (TWA), publicado en el «Boletín Oficial del Estado» número 9, de 11 de enero de 1995.

Madrid, 13 de febrero de 1995.—La Directora general, Soledad Córdova Garrido.

1. Página 1048, nivel 5, denominación del puesto de trabajo: Mecánico A o P. Clasificación laboral: Oficial 2.ª Administrativo; debe decir: «Oficial 2.ª Mecánico».

2. Página 1048, nivel 7, denominación del puesto de trabajo: Secretaria de la clase; debe decir: «Secretaria de 1.ª clase».

3. Página 1048, entre los niveles 8 y 1, debe aparecer un nuevo título, como sigue: «Escala salarial para empleados en nómina al 31 de diciembre de 1983. Personal no Directivo. Efectividad 1 de julio de 1994».

4. Página 1048, nivel 3, denominación del puesto de trabajo: Azafata. Sueldo máximo de la categoría: 373.404 pesetas; debe decir: «273.404 pesetas».