

**7260**

*RESOLUCIÓN de 30 de marzo de 2004, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el registro y publicación del XII Convenio Colectivo de Flota de la empresa «Remolques Marítimos, S.A.».*

Visto el texto del XII Convenio Colectivo de Flota de la empresa «Remolques Marítimos, S.A.» (n.º Código Convenio 9004360) que fue suscrito con fecha 23 de diciembre de 2003 de una parte por los designados por la Dirección de la empresa en representación de la misma y de otra por el Comité de empresa en representación de los trabajadores afectados y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, apartado 2 y 3, del Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores y en el Real Decreto 1040/1981, de 22 de mayo, sobre registro y depósito de Convenios Colectivos de trabajo,

Esta Dirección General de Trabajo, resuelve:

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, 30 de marzo de 2004.—La Directora General, Soledad Córdova Garrido.

## **XII CONVENIO COLECTIVO DE FLOTA DE LA EMPRESA REMOLQUES MARÍTIMOS, S. A.**

(2003/2006)

### **CAPÍTULO I**

#### **Condiciones de aplicación y vigencia**

##### *Artículo 1. Ambito de aplicación personal.*

El presente Convenio, que tiene ámbito de empresa, regula las condiciones sociolaborales entre la empresa Remolques Marítimos, S. A. y los tripulantes de su flota constituida ésta por unidades, propias o alquiladas, destinadas a la actividad de Salvamento Marítimo, Remolque y Lucha contra la Contaminación del Medio Marino.

##### *Artículo 2. Ámbito de aplicación temporal.*

El presente Convenio entrará en vigor a partir de la fecha de su firma en todas sus cláusulas, salvo en las que se indique otra fecha de vigencia, y finalizará el 31 de diciembre de 2006.

Finalizado el plazo de vigencia mantendrá en vigor todas sus cláusulas normativas y obligacionales hasta la firma y registro de un nuevo convenio.

##### *Artículo 3. Prórroga y denuncia.*

El presente Convenio se entenderá tácitamente prorrogado, de año en año, si no se promueve denuncia expresa del mismo por cualquiera de las partes legitimadas al efecto, antes de los tres últimos meses del período de vigencia o de cualquiera de sus prórrogas, comprometiéndose las partes a constituir la Mesa Negociadora e iniciar las negociaciones del siguiente convenio en la segunda quincena del mes de Octubre del año de su vencimiento. La denuncia se promoverá mediante comunicación escrita del solicitante o solicitantes a la otra parte, haciendo constar en ella las materias objeto de negociación.

##### *Artículo 4. Vinculación a la totalidad.*

Siendo las condiciones pactadas un todo orgánico e indivisible, el presente Convenio será nulo y quedará sin efecto alguno en el supuesto de que la autoridad o jurisdicción competente, en el ejercicio de las facultades que le sean propias, invalidase todo o parte de su contenido. En este supuesto el Convenio volvería al trámite de deliberaciones y acuerdos en el seno de la Mesa Negociadora. Asimismo, no podrá pretenderse la aplicación de una o varias de sus cláusulas rechazando el resto, si no que siempre habrá de ser considerado y observado en su integridad.

##### *Artículo 5. Compensación y absorción.*

Las condiciones establecidas en el presente convenio, absorberán y compensarán, en su conjunto y en cómputo anual, las mejoras que en el futuro pudieran establecerse por disposiciones, de cualquier naturaleza

u origen, tanto de carácter general como específico para el sector de Marina Mercante. No obstante, las mejoras no salariales, valoradas en su conjunto, que en el futuro pudieran establecerse por disposición legal o reglamentaria serán de aplicación automática sobre lo establecido en el presente Convenio.

## **CAPÍTULO II**

### **Interpretación del Convenio**

#### *Artículo 6. Principio de Unidad de Empresa y Flota.*

Teniendo en cuenta las características de las unidades - Buques de Salvamento (Remolcadores de Altura) y Lanchas de Intervención Rápida (Lanchas de Salvamento/Salvamares) - que constituyen la flota de Remolques Marítimos, S. A. y a los efectos de lo regulado en este convenio y de la normativa laboral aplicable, las partes signatarias del mismo ratifican expresamente el Principio de Unidad de Empresa y Flota.

#### *Artículo 7. Comisión paritaria.*

Queda constituida la Comisión Paritaria del Convenio para el conocimiento y resolución de los conflictos derivados de la aplicación e interpretación del presente convenio, con las atribuciones conferidas por las disposiciones vigentes.

La Comisión estará integrada por cinco miembros del Comité de Empresa elegidos por éste y por el mismo número de representantes de la Empresa.

La Comisión habrá de reunirse en un plazo no superior a 15 días laborables a contar desde el requerimiento de cualquiera de las partes legitimadas y habrá de resolver en el plazo más breve posible.

## **CAPÍTULO III**

### **Contratación, período de prueba**

#### *Artículo 8. Contratación.*

En aplicación de la legislación laboral vigente la contratación de tripulantes para cubrir puestos de la dotación estructural de las unidades tendrá carácter de contratación de duración indefinida y la contratación de tripulantes para realizar tareas de refuerzo de tripulaciones y sustituciones o interinidad de tripulantes tendrá carácter temporal.

En el caso del contrato de interinaje, el contrato se extinguirá automáticamente al incorporarse a su puesto el tripulante sustituido y también se extinguirá automáticamente en el supuesto de baja en la Empresa del tripulante sustituido, sea cual sea la causa de la baja de éste, debiendo constar por escrito en el contrato esta última circunstancia y condición.

Los procesos de selección y contratación, tanto para cubrir puestos de nueva creación como para cubrir vacantes, se anunciarán en las unidades de la flota, para aquellos tripulantes que pudieran tener interés promocional o de cambio de unidad y así lo notificasen por escrito antes de recurrir a la selección y contratación de candidatos externos. Los tripulantes de la plantilla tendrán prioridad, en igualdad de condiciones, para ocupar el puesto o puestos a cubrir.

La selección se basará en la valoración de las características personales de los candidatos y de los datos de su currículum en relación con los requisitos profesionales y personales exigidos para el desempeño de los puestos a cubrir. En el proceso de captación de candidatos, valoración de currículum y elección final participarán los Capitanes y Patrones de las unidades afectadas.

Serán requisitos profesionales básicos exigibles los siguientes: estar en posesión de la tarjeta profesional y de los certificados de especialidad obligatorios que habiliten para desempeñar los puestos a cubrir y de los certificados obligatorios reglamentarios de carácter general de la Marina Mercante.

La elección final de candidatos para puestos de confianza será facultad exclusiva de la Empresa.

#### *Artículo 9. Período de prueba.*

Se establecen los siguientes períodos de prueba para todas las modalidades de contratación:

- a) Titulados medios y superiores: Tres meses.
- b) Maestranza y subalternos: Cuarenta y cinco días.

Durante este período ambas partes pueden resolver unilateralmente el contrato de trabajo comunicándose a la otra parte con al menos 8

días de antelación a la fecha de efecto. Si en la fecha de efecto la unidad se encontrase navegando y el tripulante estuviese a bordo se entenderá prorrogado el contrato hasta la llegada de la unidad al puerto de destino o puerto base.

Si la Empresa ejercitara la facultad de rescisión del contrato reconocida en este artículo correrá con los gastos de desembarque del tripulante, transporte y dietas, desde el puerto de destino o puerto base hasta su domicilio. Por el contrario si la facultad de rescisión es ejercida por el tripulante la Empresa no vendrá obligada a correr con dichos gastos.

Se acuerda expresamente que la situación de I.T durante el período de prueba interrumpirá el cómputo del mismo.

Tanto la duración del período de prueba como la interrupción del mismo por I.T. deberá constar por escrito en el contrato de trabajo.

#### CAPÍTULO IV

##### Jornada laboral, régimen de trabajo, vacaciones y descansos

###### Artículo 10. *Marco de referencia.*

Las partes ratifican que el marco de referencia para la regulación de la jornada y la organización de los tiempos de trabajo y de descanso en las unidades de la flota está constituido, además de por la legislación y jurisprudencia de general aplicación, por:

a) El Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre modificado por el R.D. 285/2002, de 22 de marzo, sobre jornadas especiales de trabajo, en lo relativo al trabajo en la mar.

b) El presente Convenio en lo que tiene de mejora en su conjunto de las condiciones generales de las anteriores disposiciones.

El control de los tiempos de trabajo y de descanso se realizará, en las unidades de la flota, mediante la aplicación de los procedimientos informáticos internos previstos al efecto y, según lo dispuesto en el R.D. 285/2002, de 22 de marzo, por medio de la cumplimentación de los Anexos I y II de este real decreto.

###### Artículo 11. *Jornada de trabajo.*

Queda ratificado, a los efectos que procedan, que la duración máxima de la jornada ordinaria de trabajo en puerto será de cuarenta horas semanales, de lunes a viernes.

###### Artículo 12. *Tiempo de embarque, de trabajo y disponibilidad.*

###### A) Buques de Salvamento:

Se entiende por tiempo de embarque las veinticuatro horas diarias de 6,08 periodos alternos, en el año, de 30 días naturales de duración cada uno, totalizando 182,5 días de embarque.

Se considera tiempo de trabajo en puerto el que resulte de la aplicación del horario de trabajo habitual y de los turnos de guardia que en cada buque se establezcan.

Para el buen desarrollo de la actividad laboral a bordo de los buques se organizarán turnos de trabajo, de tal forma que en todo momento los distintos departamentos del buque se encuentren operativos para cualquier contingencia que pudiera producirse.

Los tripulantes de los buques sujetos al régimen de guardias no realizarán durante éstas otros trabajos que los de escucha y los necesarios para la realización de maniobras y seguridad del buque.

El resto de horas hasta las veinticuatro de cada día se considera tiempo de disponibilidad para servicios en la mar y, en ausencia de éstos, tiempo de descanso.

En los relevos de tripulantes, por cambio de turno de embarque, se evitará, en lo posible, hacer el relevo de toda la tripulación en el mismo día.

En cada buque se establecerá, de un año para el siguiente, un calendario de turnos de embarque y desembarque.

Para el seguimiento y control de este calendario se definirá un programa informático que se coordinará desde la oficina de la Empresa.

###### B) Salvamares:

Se entiende por tiempo de embarque las veinticuatro horas diarias de 26,07 periodos alternos, en el año, de 7 días naturales de duración cada uno, totalizando 182,5 días de embarque.

Se considera tiempo de trabajo en puerto el que resulte de la aplicación del horario de trabajo habitual.

El resto de horas hasta las veinticuatro de cada día se considera tiempo de disponibilidad para servicios en la mar y, en ausencia de éstos, tiempo de descanso.

Para el buen desarrollo de la actividad laboral en las lanchas de salvamento el relevo, por embarque y desembarque de tripulantes, se escalará en días alternos de tal modo que se evite el relevo de toda la tripulación en el mismo día.

En cada unidad se establecerá, de un año para el siguiente, un calendario de turnos de embarque de siete días de duración cada uno.

La duración de siete días de los turnos de embarque se podrá modificar, mediante la autorización expresa de la Empresa, cuando existan, en una determinada lancha, circunstancias personales de los tripulantes que justifiquen esta modificación.

Para el seguimiento y control de este calendario se definirá un programa informático que se coordinará desde la oficina de la Empresa.

###### Artículo 13. *Vacaciones y descansos.*

Las partes firmantes del presente convenio convienen que el régimen de vacaciones y descansos, que se define en este Artículo constituye una de las aplicaciones posibles de la normativa legal al respecto teniendo en cuenta la actual dotación de las unidades y tratando de compensar las especiales características y condiciones del trabajo de salvamento marítimo y de lucha contra la contaminación en el mar.

Así, las partes firmantes del presente convenio acuerdan que:

a) Partiendo de las tripulaciones autorizadas para las unidades de la flota y adoptada para éstas la doble tripulación, queda establecido para todas ellas el mismo número de días: 182,5 días naturales al año de embarque y 182,5 días naturales al año de vacaciones y descanso. Lo que en términos de coeficiente (1:1) equivale a un día de vacaciones/descanso por cada día de embarque.

b) A los efectos de aplicación del presente convenio, en los casos que proceda, se definen dos clases de vacaciones:

1) Vacaciones reglamentarias: Las reguladas por la legislación de común aplicación con una duración de 30 días naturales al año.

2) Vacaciones de convenio: El total de 182,5 días naturales resultantes de acumular a los 30 días naturales de vacaciones reglamentarias, 152,5 días naturales de descanso, libres de embarque, incluidos sábados, domingos y festivos.

c) El período de vacaciones comenzará a computarse desde el día en que se produzca el desembarco del tripulante y finalizará el día anterior de salida de su domicilio.

d) En previsión de que las unidades puedan estar permanentemente operativas, el tripulante saliente de vacaciones desembarcará en el momento en que haya sido reemplazado por el tripulante entrante.

e) Los periodos de vacaciones no se interrumpirán unilateralmente por orden de la Empresa salvo en los casos previstos en este Convenio o por acuerdo entre las partes.

f) Devengarán vacaciones de Convenio las siguientes situaciones: Embarcado, Comisión de servicio, Bajas de I.T. por accidente laboral o enfermedad común ambas con hospitalización y mediante la presentación de justificante del centro hospitalario correspondiente. En el caso de I.T. sin hospitalización se devengarán vacaciones reglamentarias de treinta días por año.

g) De un año para el siguiente se confeccionará un calendario de turnos de vacaciones en el que se tendrá en cuenta que:

1) Las festividades de marcado carácter familiar tales que Navidades, Fin de Año y Reyes, puedan ser disfrutadas por los tripulantes de forma equitativa en todas las unidades.

2) En las Salvamares se programará, para cada tripulante, un periodo de tres semanas de vacaciones, libre de embarque, de cada año.

###### Artículo 14. *Horarios de trabajo.*

La Empresa tiene la facultad de organizar y definir los horarios y el régimen de trabajo, tanto en puerto como en la mar, de las unidades de la flota.

A la fecha de la firma del presente Convenio se mantendrán los horarios de trabajo en puerto y de guardias en puerto y en la mar, según proceda, actualmente en vigor en las unidades.

La Empresa podrá modificar éstos teniendo como referencia, por una parte, lo recogido en este Capítulo sobre tiempos de trabajo, de dispo-

nibilidad y de descanso y, por otra, las circunstancias y necesidades de funcionamiento de las unidades y sus tripulaciones.

La modificación de horarios y régimen de trabajo se dará a conocer a los representantes de los tripulantes antes de la fecha de efecto de la misma.

## CAPÍTULO V

### Retribuciones salariales

#### Artículo 15. *Conceptos salariales.*

La retribución salarial ordinaria de las doce mensualidades del personal de flota está constituida por los conceptos salariales siguientes: Salario Profesional, Plus de Actividad y Disponibilidad y Plus de Antigüedad.

a) Salario Profesional es la retribución fija, establecida en la tabla de salarios del Convenio, que percibe cada tripulante en función de su categoría profesional y del tipo de embarcación en la que se encuentra enrolado. En este concepto se incluye: plus de navegación; participaciones a bordo; gratificaciones por mando y jefatura; y lo que pudiera corresponderle por navegación por zonas insalubres o epidémicas; así como la retribución de los sábados, domingos y festivos que quedan compensados tanto en metálico como en tiempo de vacaciones-descansos.

b) Plus de Actividad y Disponibilidad es la retribución fija, establecida en la tabla de salarios del Convenio, que percibe cada tripulante en función de su categoría profesional y del tipo de embarcación en la que se encuentra enrolado, como contrapartida y compensación a la disponibilidad para la realización de servicios de mar fuera de la jornada de trabajo y el esfuerzo especial que en ocasiones conlleva la realización de servicios de salvamento en desfavorables condiciones meteorológicas.

c) Plus de Antigüedad es la retribución variable que perciben los tripulantes en función de su antigüedad en la Empresa. Se devenga y se abona en las doce mensualidades ordinarias. Su importe, en cada caso, equivale al 5% del Salario Profesional de cada categoría profesional por cada trienio de antigüedad.

#### Artículo 16. *Pagas extraordinarias.*

El personal de la flota percibirá anualmente dos pagas extraordinarias de devengo semestral, por los conceptos retributivos fijos y en la cuantía que figura en la tabla salarial anexa, que serán abonadas los días diez de julio y diez de 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 en el semestre en que se haya producido el alta o la baja en la Empresa.

#### Artículo 17. *Revisión de salarios (Tablas salariales).*

Los salarios serán objeto de revisión anual en el porcentaje de incremento que se fije para cada año.

Para el año 2003 la tabla de salarios, que se adjunta en anexo, incorpora sobre la de 2002 el incremento del IPC previsto (2%) en los Presupuestos del Estado para 2003. La tabla de salarios para 2003 se actualizará al 31 de diciembre, con la diferencia en más, si la hubiere, del IPC real a 31 de diciembre de 2003, diferencia que se abonará con efectos retroactivos del 1 de enero de 2003.

Para los años sucesivos de la vigencia del convenio se aplicará anualmente, sobre la tabla de salarios actualizada del año anterior, el IPC previsto en los Presupuestos del Estado de cada año. La tabla de salarios de cada año así resultante se actualizará a fin de año con la diferencia en más, si la hubiere, del IPC real correspondiente a cada ejercicio. Los incrementos por el IPC previsto y las diferencias entre éste y el IPC real se abonarán con efecto del 1 de enero de cada año.

## CAPÍTULO VI

### Percepciones extrasalariales

#### Artículo 18. *Manutención a bordo.*

A) Buques de Salvamento: En los Buques de Salvamento, la Empresa aportará los recursos económicos necesarios para que la alimentación a bordo sea siempre sana, abundante y nutritiva, con productos de calidad y en perfecto estado de conservación.

En cada buque se formará una Comisión compuesta por el Capitán, el Cocinero y el Delegado de los tripulantes, que tendrá las siguientes funciones:

Controlar las propuestas de pedidos y las facturas.

Verificar el 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, embutidos, galletas, mantequilla, café, azúcar, pan, etc.

Elaboración de minutas.

Al personal que acredite encontrarse a régimen alimenticio se le elaborará comida adecuada a su tratamiento.

Con ocasión de las festividades del 1 de Mayo, Ntra. Señora del Carmen, Nochebuena y Nochevieja, con cargo al presupuesto ordinario del buque, se preparará y ofrecerá a la tripulación una comida especial.

B) Salvamares: En las Lanchas de Salvamento, para los casos en los que éstas deban permanecer en la mar durante las horas de comida o en aquellos otros casos de navegación prolongada, se acopiará y se mantendrá una razonable provisión de alimentos de emergencia que permita mantener durante la navegación el necesario tono vital de los tripulantes.

El Patrón a bordo será el responsable de supervisar la compra de víveres según necesidad, del control del gasto y de la correcta utilización de estas provisiones.

Con ocasión de la festividad de Ntra. Señora del Carmen, con cargo a los gastos ordinarios de la lancha y por un importe que no superará los 30 Euros por tripulante, se organizará y ofrecerá a todos los tripulantes de la unidad una comida especial.

#### Artículo 19. *Gastos de viaje y Dietas.*

A) Gastos de viaje. Se entiende por gastos de viaje las cantidades destinadas a compensar los gastos de transporte, manutención y alojamiento, realizados por los tripulantes en los supuestos y condiciones siguientes:

Comisión de servicio fuera del domicilio del tripulante.

En el caso de los Buques de Salvamento los necesarios para el embarque o desembarque del tripulante, desde el domicilio de éste hasta el buque y viceversa.

Asistencia a cursillos de formación, acordada o aprobada por la Empresa.

Para realizar la sustitución de tripulantes desde el domicilio del tripulante sustituto hasta la unidad del sustituido y viceversa.

En caso de asistencia a reuniones convocadas por la Empresa.

Los del Comité de Empresa, Comité Intercentros de Seguridad y Salud y Delegados de Secciones Sindicales, cuyo viaje responda a una convocatoria de la Empresa o cualquiera que sea el objeto o motivo del viaje siempre que el gasto previsto haya sido aceptado previamente por la Empresa.

Los de primer enrolamiento y desenrolamiento final en la misma unidad y por liquidación de contrato en el caso de tripulantes contratados temporalmente.

En los gastos de transporte se observarán los siguientes criterios:

Como procedimiento habitual la Empresa facilitará al tripulante los correspondientes billetes del medio de transporte a utilizar. En su defecto le entregará un anticipo por el importe aproximado de los gastos de locomoción, estando el tripulante obligado a realizar la correspondiente liquidación al finalizar el viaje.

En casos especiales la Empresa abonará al tripulante el gasto de transporte realizado en el medio que se considere más idóneo, adecuado y directo, quedando excluidas las clases de lujo, los taxis de largo recorrido y los coches de alquiler. En caso de uso de estos medios, su utilización deberá estar autorizada y justificada por falta de billetes de otro tipo, por la urgencia del embarque o porque de su utilización se derive, en terminadas circunstancias, un coste menor que el ordinario.

En el supuesto de que el tripulante fuese a utilizar su vehículo particular como medio de transporte para un desplazamiento de largo recorrido, deberá recabar para ello la autorización previa de la Empresa. En caso afirmativo el tripulante percibirá, en concepto (Kilometraje) de compensación de este gasto, la cantidad de 0,17 Euros por kilómetro. Este importe se actualizará todos los años con el incremento fijado oficialmente. Igual importe será el que perciba el tripulante si utiliza su vehículo particular para cortos recorridos o en gestiones al servicio de la unidad en la que está enrolado.

B) Dietas: son las cantidades que se devengan diariamente para satisfacer los gastos de manutención y alojamiento que se originan por:

1) Viaje o desplazamiento y permanencia del tripulante fuera de su domicilio o de su unidad de enrolamiento en los casos relacionados en el apartado A) de este Artículo. El importe de la dieta de manutención y de alojamiento será, en estos casos, en territorio nacional, el siguiente:

a) Manutención, 40 Euros por día. Incluye desayuno, comida y cena. Si se realiza solamente una de estas últimas la dieta se reducirá al 50 %.

b) Alojamiento, 60 Euros por noche.

2) La imposibilidad, en el caso de los tripulantes de Lanchas de Salvamento cuando estas realicen navegaciones, de regresar al puerto base por razón de los servicios, varadas o reparaciones, para realizar la comida o la cena o pernoctar en el domicilio particular, debiéndolo hacer fuera del puerto base.

a) Manutención: 36 Euros por día, incluye desayuno, comida y cena. Si se realiza solamente una de estas últimas, la dieta se reducirá al 50%.

b) Alojamiento: 40 Euros.

En caso de que por motivos justificados tengan que realizarse gastos de alojamiento superiores a los de la dieta, el Patrón al mando de la unidad afectada deberá explicar los motivos que han dado lugar a este gasto. Las dietas se abonarán a cada tripulante previa firma del correspondiente recibí por los perceptores.

Fuera de las circunstancias anteriores el abono de dietas o gastos superiores a estas deberán ser autorizados por la Empresa.

3) En el caso de tripulantes que se desplacen a una unidad distinta de la suya a realizar sustituciones de un tripulante, devengarán:

a) Las dietas de viaje definidas en el apartado B) 1) durante el tiempo de desplazamiento desde su domicilio a la unidad en la que se vaya a realizar la sustitución.

b) Las dietas definidas en el apartado B) 2) durante los días que dure la sustitución.

## CAPÍTULO VII

### Compensaciones y complementos

#### Artículo 20. *Trabajos especiales a bordo.*

Los tripulantes vienen obligados a realizar los trabajos ordinarios de mantenimiento, conservación y reparación de averías ordinarias de las unidades de la flota tanto en puerto como en la mar y también aquellos otros propios y necesarios para la navegación, sin percibir remuneración adicional alguna, salvo en el caso de auxilio, salvamento o asistencia marítima según se dispone en el Artículo 21.

No obstante lo anterior, la Empresa pedirá la colaboración de los tripulantes para realizar los trabajos de carácter especial que a continuación se indican que serán compensados con los importes fijados en cada caso.

El Capitán o Patrón de la unidad, al finalizar la realización de estos trabajos hará un informe que contendrá los siguientes datos:

Duración de los trabajos, en días y horas (según proceda) con expresión nominal de dichos trabajos.

Relación de tripulantes afectados con expresión de nombre y categoría profesional.

Importes a abonar a cada tripulante.

Este informe deberá estar firmado por el Capitán o Patrón y visado por el Departamento de Inspección Técnica.

El importe reseñado se abonará en la nómina mensual.

A) Buques de Salvamento:

1) Trabajos sucios, penosos, tóxicos o peligrosos:

Trabajos cuyo tiempo invertido en su realización se retribuirán a razón de 6,5 Euros por hora o fracción en jornada ordinaria, ya sea laboral o festiva, y para todas las categorías y tipos de remolcadores:

Trabajos en el interior de cajas de cadenas 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 las sentinas de máquinas y limpieza necesaria para la realización de los mismos.

Trabajos en cuadros eléctricos con tensión. En todo momento se evitará trabajar con tensión en el cuadro principal.

Trabajos con productos químicos peligrosos.

Pintado a pistola en recintos cerrados.

Encalichado o cementado en recintos cerrados.

Trabajos en interiores por debajo de -5 grados o por encima de 45 grados, considerándose la cámara de máquinas, bombas y bodegas como exteriores.

Subidas a alturas superiores a 2 metros y asimismo, se considerarán los efectuados en guindolas por interiores y exteriores.

Estiba de cadenas en cajas de cadenas cuando se tenga que permanecer en el interior de las mismas.

Soldaduras en materiales galvanizados.

Limpieza de bodegas y tanques altos y laterales.

Trabajos en el interior de los cofferdams y limpieza necesaria para la realización de los mismos.

Limpieza en el interior del cárter del motor principal.

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

Trabajos en la mar ocasionados por avería en el motor propulsor principal que consiste en: pistones, obturadores de vástagos, cojinetes de bancada, cojinetes de biela, camisas y reconocimientos de cárter.

Cuando se produzcan condiciones de posible insalubridad: polvo, ruido, gases de soldadura o pintura en trabajos de soldadura, rascado, picado, miniado o pintado en locales como servomotor, hélice de proa, pañol de proa, bodegas, plantas de cemento y bajo puente de gobierno.

2) Trabajos especiales:

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 676,14 Euros por tren alternativo sin bancada, a repartir entre el personal que intervenga en el trabajo, entendiéndose que el tipo de motores sea en Línea o «V».

Motores auxiliares, Grupos Electrógenos, Motocompresores y Grupos Contraincendios: Por la revisión completa, sin cigüeñal, se abonará la cantidad de 751,38 Euros a repartir a partes iguales entre las personas que intervengan en los trabajos.

Grupos de Puerto: Por la revisión completa, se abonará la cantidad de 488,33 Euros a repartir entre el personal que intervenga en la realización del trabajo.

Los trabajos de picado en cubierta con medios mecánicos deberán programarse y controlarse para la perfecta concordancia entre los distintos departamentos del buque.

B) Salvamares:

Varadas: A los efectos de este convenio, se entenderá por trabajos de varada aquellos de carácter especial o extraordinario, de revisión, reparación y cambio de los elementos de la lancha que se realicen estando la embarcación en seco, de acuerdo con la planificación del Departamento Técnico.

La realización de los trabajos de varada se planificarán y programarán para ser realizadas con el estándar de cinco días laborables, de lunes a viernes, en base a una jornada diaria que en caso de necesidad podrá ser como máximo de 10 horas, contando con la tripulación embarcada en cada unidad a la fecha de la varada.

Los trabajos extraordinarios de varada se compensarán de acuerdo con los siguientes criterios e importes:

Plus de 30 euros por día laborable desde que la lancha quede en seco y se inicien los trabajos propios de varada hasta que éstos finalicen, para todos y cada uno de los tripulantes implicados en la misma.

Si por necesidades del buen fin de los trabajos de varada hubiese que trabajar en día festivo de la localidad del varadero o domingo, el plus de varada será de 60 euros. El sábado se considerará como día laborable no festivo.

A los efectos del cómputo de horas de trabajo en la varada se entenderá que la jornada laboral será de 40 horas semanales de lunes a viernes. El exceso de horas de trabajo sobre esta jornada semanal se compensará proporcionalmente con el plus de varada de 30 euros día equivalente al exceso por cada 8 horas o fracción.

Si por necesidades previstas en la programación u otras imprevistas hubiera que reforzar esa tripulación con la incorporación de más tripulantes de la misma unidad, estando estos libres de embarque, se les compensará, a parte del plus de varada que se define más arriba, del modo recogido en el artículo 24 de este convenio.

#### Artículo 21. *Participación en servicios, auxilios y salvamentos.*

Dadas las condiciones especiales de los servicios a prestar por las embarcaciones de Remolques Marítimos S.A., clasificadas, habilitadas y

especialmente equipadas para prestar servicios de asistencia y salvamento marítimo, la tripulación tendrá una participación del 15% del valor neto de los servicios prestados que hayan dado lugar a cobro.

Una vez cobrado el servicio, la Empresa distribuirá el 15% arriba establecido de acuerdo a los siguientes criterios:

A) En los Buques de Salvamento:

El 50% del total a distribuir repartido entre los oficiales que hayan intervenido en el servicio, de forma proporcional a sus salarios profesionales.

El 50% del total a distribuir repartido entre los subalternos que hayan intervenido en el servicio, a partes iguales.

B) En las Lanchas de Salvamento: El 100% del total a distribuir repartido entre los tripulantes que hayan intervenido en el servicio, de forma proporcional a sus salarios profesionales.

La Empresa se compromete a informar al Comité de Empresa de la marcha de las negociaciones que como consecuencia de la prestación de servicios puedan realizarse, especialmente en los servicios contratados y los que por sus características dieran lugar a personamientos y/o reclamaciones ante Juzgados Marítimos, Autoridades Arbitrales y Juzgados Ordinarios.

Artículo 22. *Control del absentismo.*

En el supuesto de I.T. derivada de enfermedad común, accidente no laboral, accidente laboral o enfermedad profesional, los tripulantes en situación de I.T. percibirán el 100% de su salario mensual de tablas más antigüedad por todo el tiempo de duración de la misma, siempre que el índice de absentismo (días perdidos por I.T. sobre días teóricos de trabajo) del mes anterior al de abono de éste complemento, no supere el 4,5%.

No obstante, tal complemento no será abonado en el caso de que en el mes anterior a producirse la baja, o en cualquier mes durante la misma, se supere el 4,5%, reanudándose el pago del complemento en la mensualidad siguiente en la que el índice de absentismo iguale o sea inferior a este porcentaje.

No se computarán en el cálculo de este índice aquellos casos de baja por I.T. con duración superior a seis meses.

Artículo 23. *Navegaciones superiores a dieciséis horas (BB/SS).*

La dotación de los Buques de Salvamento, compuesta por un mínimo de diez tripulantes para la realización de los trabajos habituales, se ampliará hasta catorce tripulantes según el Cuadro Orgánico fijado por la Dirección General de la Marina Mercante para esta clase de buques, cuando se realicen navegaciones de una duración superior a dieciséis horas.

No obstante, ante la dificultad e imposibilidad, en muchas ocasiones, de incorporar tripulantes hasta completar la tripulación del cuadro orgánico, al desconocer de antemano la duración de los servicios de salida a la mar, los tripulantes se comprometen a realizar estas navegaciones con la dotación ordinaria de diez hombres.

Como compensación a la falta de tripulante, en las categorías que se indican, los tripulantes que realicen los trabajos del personal ausente devengarán cada uno los importes siguientes:

Oficial de Punte: 101,15 Euros /día.

Oficial de Máquinas: 101,15 Euros /día.

Subalterno de Máquinas: 59,16 Euros /día.

Subalterno de Cubierta: 59,16 Euros /día.

Estos importes se actualizarán anualmente en el mismo porcentaje de incremento que las tablas salariales.

El cómputo del tiempo con derecho al cobro de esta compensación se realizará por días completos de navegación (periodos de veinticuatro horas), desde la hora de salida de puerto hasta la hora de llegada a puerto. La fracción de periodo de veinticuatro horas al final de la navegación se contará como día completo.

Iniciada una navegación, se contará como día completo de ésta, si la duración de dicha navegación ha sido superior a dieciséis horas, aunque a la llegada a puerto no se haya completado un periodo de veinticuatro horas de navegación

Artículo 24. *Sustituciones.*

Ante situaciones de ausencia de un tripulante de su puesto de trabajo, la Empresa podrá recabar de los tripulantes de igual categoría profesional, de la misma o distinta unidad, que se encuentren libres de embarque,

su colaboración para sustituir, por un período de tiempo de hasta quince días al año, al tripulante ausente. Estos quince días se aplicarán a uno o dos periodos de desembarque como máximo.

Los días utilizados en la sustitución de otro tripulante serán compensados al tripulante sustituto, a su elección, bien con el abono del salario ordinario por el mismo número de días de sustitución o bien, compensados en tiempo. En este segundo supuesto se devolverán al tripulante sustituto el mismo número de días, libres de embarque, que los que empleó en la sustitución. La devolución de estos días se llevará a cabo en cuanto sea posible, dentro del año natural.

Si se prevé que la ausencia de un tripulante pudiera ser de más de un mes, la Empresa procederá de inmediato a la contratación de un interino.

Artículo 25. *Trabajos de categoría superior.*

La realización de trabajos de categoría superior darán derecho a la percepción de la retribución salarial que corresponda a esta categoría con inclusión de las partes proporcionales de antigüedad, vacaciones reglamentarias y paga extraordinaria correspondientes. El importe del devengo de estas partes proporcionales estará en función directa del tiempo de permanencia en dicha categoría superior y se abonará al tripulante bajo el concepto de diferencias de categoría.

Para cualquier otra consideración o medida relacionada con la movilidad entre categorías se estará a lo dispuesto en el Artículo 39 del Texto Refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores.

Artículo 26. *Comisión de Servicio y Expectativa de Embarque.*

Comisión de Servicio: Se entiende por Comisión de Servicio, la situación laboral en la que puede encontrarse un tripulante al que la Empresa haya encomendado una misión especial -representación, servicios de mar, trabajos especiales en tierra, formación, etc.- a realizar en cualquier centro de trabajo de la Empresa o fuera de ésta.

El tripulante designado para estos cometidos aceptará, salvo causa de fuerza mayor, la realización de los mismos.

Durante la situación de comisión de servicio el tripulante percibirá su retribución ordinaria de los periodos de embarque y devengará vacaciones de Convenio.

Los gastos de viaje y desplazamiento, si los hubiere, serán compensados por la Empresa según lo regulado en el Artículo 19 del presente Convenio.

Quedan asimiladas a la situación de Comisión de Servicio las de los miembros del Comité de Empresa, del Comité Intercentros de Seguridad y Salud y Delegados de las Secciones Sindicales en la Empresa, cuando asistan a reuniones o despacho de asuntos laborales con la representación de la Empresa, tanto si la convocatoria se realiza de común acuerdo entre las partes, como si la convocatoria se hace unilateralmente por la Empresa.

Expectativa de Embarque: Se entiende por expectativa de embarque la situación laboral del tripulante que se halle en su domicilio, disponible y a las órdenes de la Empresa, procedente de una situación o causa diferente a la de embarque, comisión de servicio o vacaciones.

Durante la situación de expectativa de embarque el tripulante percibirá su retribución ordinaria de los periodos de embarque y devengará vacaciones de Convenio.

Artículo 27. *Plus de cocinero.*

Cuando en los Buques de Salvamento, por razones del servicio, el cocinero tenga que efectuar comidas para más de cuatro personas además de la dotación del buque, el cocinero percibirá un Plus de 30 Euros por día, en compensación al aumento de trabajo que tenga que efectuar, debido a la ejecución del mayor número de comidas que las ordinarias.

Si se estima que la presencia en el buque de más de cuatro personas, sobre la dotación ordinaria, puede prolongarse por un tiempo superior a cinco días, la Empresa estará obligada a poner un segundo cocinero o ayudante, dejando de percibir el cocinero titular, en este caso, el Plus indicado.

La Empresa llegado el caso, si por causas de fuerza mayor, no pudiera incorporar a un segundo cocinero o ayudante, el titular del puesto percibirá un plus, desde el primer día de un importe doble al de Plus ordinario.

Por otra parte el importe del Plus de cocinero será de 40 Euros por comida con ocasión de la preparación de las comidas especiales de 1 de Mayo, Nra. Sra. del Carmen, Nochebuena y Nochevieja.

El Capitán del buque dará su conformidad al devengo de estos pluses previamente a su abono en la nómina mensual ordinaria

Artículo 28. *Lavado y planchado de ropa.*

El servicio de lavado y planchado de ropa, tendrá carácter obligatorio cuando el buque permanezca en la mar y se agoten las existencias de ropa, abonándose en este único caso al tripulante que se encargue de estos trabajos, y que preferentemente será el Cocinero, una gratificación de 50 Euros por cada recambio de ropa de la totalidad de la tripulación.

CAPÍTULO VIII

**Formación**

Artículo 29. *Formación.*

En la perspectiva de que el adiestramiento y el perfeccionamiento profesional de los tripulantes de la flota debe tener como base la acción, el trabajo diario de desempeño de las tareas individuales asignadas a cada puesto de trabajo y en la contribución al desempeño de las tareas colectivas de las unidades, la Empresa promoverá la realización de acciones formativas complementarias, prioritariamente, en materias tales que: Prevención de riesgos laborales; Manejo de los equipos instalados a bordo de las unidades; Reciclaje en prácticas de supervivencia y contra incendios; Lucha contra la contaminación; Manejo de embarcaciones auxiliares; Metodología del mantenimiento de equipos y motores, y en otras materias cuya necesidad y conveniencia aconseje la experiencia.

Las partes firmantes del presente Convenio se comprometen a estudiar y promover otras acciones formativas que puedan redundar en la formación y perfeccionamiento continuo de los tripulantes.

CAPÍTULO IX

**Licencias y excedencias**

Artículo 30. *Licencias.*

A) Por motivos de índole familiar: Las licencias por motivos de índole familiar serán retribuidas, con el salario ordinario de tablas de la categoría profesional del tripulante más trienios, y su duración será la que a continuación se especifica:

Matrimonio del tripulante: 15 días.

Nacimiento de hijos: 7 días.

Matrimonio de hijos: 2 días.

Enfermedad grave de cónyuge, hijos, padres, o hermanos: 5 días.

Fallecimiento de cónyuge o hijos: 5 días.

Fallecimiento de padres y hermanos: 5 días.

Fallecimiento, accidente, enfermedad grave u hospitalización de otros familiares incluso políticos: 2 días.

Estas licencias se solicitarán al Capitán o Patrón de la unidad que las concederá en el momento de ser solicitadas y se iniciarán, salvo las de Matrimonio del tripulante y Nacimiento de hijos, al producirse el hecho causante de las mismas.

Las licencias por Matrimonio del tripulante y Nacimiento de hijos podrán acumularse al periodo de vacaciones/descanso anterior o posterior a la fecha del hecho causante y se disfrutarán por completo.

El resto de licencias solamente serán efectivas por completo si el tripulante estuviera embarcado en el momento de producirse la causa de las mismas y serán efectivas parcialmente, por los días que resten por disfrutar, cuando los días de licencia coincidan con el final de un período de vacaciones/descanso o de embarque.

Si el tripulante solicitante estuviera embarcado al presentarse la necesidad de la licencia se le desembarcará de inmediato y se le facilitará el medio más rápido para el desplazamiento desde la unidad hasta su domicilio habitual corriendo a cargo de la Empresa los gastos de dicho desplazamiento.

Si en el motivo de la licencia concurriera la necesidad de desplazarse a una localidad distinta de la de residencia habitual del tripulante la duración de la licencia podrá alargarse hasta dos días más de lo estipulado en este artículo.

La Empresa podrá conceder licencias retribuidas por causas no indicadas en este apartado o por periodos superiores a los fijados, siempre que las circunstancias concurrentes así lo justifiquen.

B) Para estudios de perfeccionamiento profesional: La Empresa podrá conceder licencias retribuidas, en el mismo importe económico que el indi-

cado en el apartado anterior, cuando estando embarcado el tripulante, tenga necesidad de disponer, total o parcialmente, de tiempo para cursar estudios o presentar exámenes, previa solicitud a la Empresa en la que se indicará los motivos, la de clase de estudios y el programa de éstos, en los siguientes casos:

a) Cuando con los estudios propuestos se persiga la obtención de un título profesional relacionado con las profesiones del mar y cuya realización suponga una mayor capacitación o perfeccionamiento profesional para el desempeño de las funciones propias del puesto de trabajo.

b) Realización de cursos de nivel medio o superior en materia de prevención de riesgos laborales.

C) Para asuntos propios: Los tripulantes podrán solicitar licencias por necesidad de atender asuntos propios que no admitan demora y por el período máximo de 30 días por 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 salarial alguna para el tripulante durante el tiempo que duren las mismas.

Artículo 31. *Excedencias.*

1) Excedencia forzosa: Se estará a lo dispuesto en la legislación general de común aplicación.

2) Excedencia voluntaria:

a) Los tripulantes fijos en la plantilla con más de un año de antigüedad en la Empresa, podrá solicitar de la misma la concesión de excedencia voluntaria por motivos distintos de los regulados en la legislación de común aplicación, por un plazo no inferior a un año ni superior a cinco años.

b) La excedencia voluntaria no genera derecho a la reserva de puesto.

c) El peticionario deberá solicitar el reingreso en la Empresa con, al menos, un mes de anticipación a la finalización del plazo para el que se concedió la licencia. En caso contrario el peticionario causará baja definitiva en la Empresa.

d) Solicitada la reincorporación, ésta tendrá lugar tan pronto exista vacante de su categoría en cualquiera de las unidades de la flota.

e) Caso de que no hubiera vacante de su categoría y en cambio si la hubiese de una categoría inferior dentro de su especialidad y el excedente optara voluntariamente por ocupar esta vacante, percibirá el salario correspondiente a ésta hasta que se produzca su incorporación a un puesto de la misma categoría que ocupaba en el momento de iniciarse la excedencia.

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

CAPÍTULO X

**Seguridad y prevención de riesgos laborales**

Artículo 32. *Seguridad y Salud Laboral (ISM-LPRL).*

Las medidas de seguridad y protección de la salud de los trabajadores dispuestas en la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales y las normas internacionales del Código ISM reguladoras de la seguridad operacional de los buques y de la prevención de la contaminación del mar, constituyen el conjunto integrado de normas, instrucciones y procedimientos del Sistema de Gestión de la Seguridad en Remolques Marítimos S.A. que tiene como objetivo primordial proteger a los tripulantes de los riesgos del trabajo a bordo de las unidades de la flota, tanto en puerto como en el mar.

La Empresa dará a conocer a todos los tripulantes las normas del Sistema de Gestión de la Seguridad y pondrá a disposición de éstos la información, formación y los medios materiales necesarios para su protección individual y colectiva. Los tripulantes colaborarán en la aplicación de dicho sistema cumpliendo con las normas e instrucciones que reciban.

En lo no incluido en el Sistema de Gestión de la Seguridad y que tenga relación con la prevención de riesgos laborales se estará a lo regulado por la Ley 31/1995 de Prevención de Riesgos Laborales y disposiciones complementarias.

Artículo 33. *Ropa de trabajo.*

La Empresa proporcionará ropa de trabajo y equipos de protección individual en cantidad y calidad adecuada para satisfacer las necesidades de protección de los tripulantes ante los riesgos del trabajo en los correspondientes puestos de trabajo en Cubierta, Máquinas y Fonda. Cada tri-

pulante dispondrá, al objeto del control de la ropa de trabajo, de una ficha donde se irán anotando la ropa de trabajo que se vaya suministrando al tripulante.

La ropa de trabajo y los equipos de protección individual deberán cumplir las normas de seguridad y homologación dispuestas por la Ley.

## CAPÍTULO XI

### Atenciones y prestaciones sociales

#### Artículo 34. Seguro de accidentes.

Con independencia de la cobertura de la Seguridad Social en materia de accidentes, la empresa mantendrá suscrita con una compañía de seguros, a su cargo y a favor de los tripulantes de la flota, una póliza de seguros que, en caso de accidente de trabajo o accidente no laboral, cubra las contingencias y capitales siguientes:

Fallecimiento: 66.111,33 Euros.

Invalidez permanente parcial: hasta el 100 % del capital asegurado, según baremo.

Invalidez permanente total para la profesión habitual: 78.131,57 Euros.

Invalidez permanente absoluta: 96.161,94 Euros.

Para la percepción de estos capitales será necesario que las contingencias aquí enunciadas, resultantes de accidente de trabajo o accidente no laboral, queden reconocidas como tales por resolución administrativa firme o sentencia también firme dictada al efecto.

La póliza de seguros, suscrita por la Empresa, deberá incluir una cláusula de pago inmediato, de los capitales asegurados, una vez conocida la correspondiente resolución.

#### Artículo 35. Fallecimiento de tripulante.

Sin perjuicio de lo dispuesto en la legislación vigente, en caso de fallecimiento del tripulante por causas de enfermedad común, los herederos o persona designada por el causante, percibirán una indemnización de 6.000 Euros. A tales efectos la Empresa mantendrá suscrita la correspondencia póliza con una compañía de seguros.

#### Artículo 36. Familiares a bordo.

Se permitirá la presencia de familiares a bordo en los Buques de Salvamento, 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 a bordo de los familiares será de 30 días anuales. Correrá de cuenta del tripulante el seguro de accidentes que deberá suscribirse como cobertura de riesgos para el familiar.

El Capitán recibirá las solicitudes de embarque de familiares de tripulantes y las admitirá sin que en ningún caso pueda sobrepasarse el marco de las normas establecidas para el buque por SEVIMAR. El Capitán del buque, según las circunstancias, establecerá el turno de embarque de familiares en el que siempre se dará preferencia al tripulante que dentro del año no haya sido acompañado.

No podrán ser enroladas mujeres en estado de gestación, hijos o familiares menores de 8 años y familiares que estén aquejados de cualquier enfermedad que pueda afectar al régimen de trabajo a bordo.

El familiar acompañante tomará a su cargo el cuidado completo de los alojamientos del tripulante y no solicitará servicios extras del departamento de fonda, quedando obligado a cumplir todas las normas de seguridad de rijan en el buque y a no alterar en ningún momento la convivencia a bordo ni la marcha normal de los trabajos.

El familiar 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.

#### Artículo 37. Pérdida de equipaje.

En caso de pérdida del equipaje perteneciente a la dotación de una embarcación por naufragio, incendio o cualquier otra causa no imputable al tripulante perjudicado, la empresa deberá compensar a éste con alguna de las siguientes cantidades:

a) Pérdida total de equipaje: 1.202,02 Euros.

b) Pérdida parcial de equipaje: una cantidad a tanto alzado fijada por el Capitán o Patrón previa audiencia del interesado y de su representante sindical que, en ningún caso, podrá rebasar los 1.202,02 Euros.

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

#### Artículo 38. Entretenimiento a bordo.

Las unidades de la flota dispondrán de una asignación anual, destinada a la obtención de medios para entretenimiento de la tripulación. Dicha asignación se depositará a principio de año en la Caja de la unidad, a disposición de una Comisión, compuesta por el Capitán o Patrón y un Delegado de los tripulantes.

Los importes de esta asignación serán de: 420,71 Euros para cada uno de los buques y 150,25 Euros para cada una de las lanchas.

La Empresa mantendrá en los buques remolcadores aparatos y reproductores de imagen y sonido en perfecto estado de funcionamiento.

## CAPÍTULO XII

### Representación de los trabajadores

#### Artículo 39. Comité de Empresa: Funciones y garantías.

A salvo de lo que el R.D. Ley 1/1995, de 24 de marzo, que aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores establece sobre la representación de estos en la empresa, los tripulantes que resulten elegidos como representantes del personal de flota y miembros del Comité de Empresa, que será unitario para toda la flota, ejercerán sus funciones representativas con toda libertad y gozarán de las garantías reconocidas en este Artículo durante el tiempo para el que fueron elegidos.

1) Funciones. Son funciones de la representación de los trabajadores, las siguientes:

a) Vigilar el estricto cumplimiento de las normas laborales, legales y convencionales, especialmente en todo lo relativo a jornada, vacaciones y descansos.

b) Integrarse en el Comité de Seguridad y Salud Laboral.

c) Convocar asambleas en los centros de trabajo por iniciativa propia o cuando lo solicite la tripulación.

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

e) Reunirse con los tripulantes para deliberar sobre cuestiones de índole laboral.

2) Garantías. En el ejercicio de su mandato tales representantes ostentarán las siguientes garantías:

a) Expresar con entera libertad sus opiniones en las materias concernientes a la esfera de su representación.

b) Recabar protección jurisdiccional o administrativa frente a cualquier acto de usurpación, abuso o injerencia que afecte al libre ejercicio de su función.

c) No ser transbordado contra su voluntad, en tanto dure el ejercicio de su mandato representativo.

d) Interrumpir su actividad laboral en el buque cuando las exigencias de su representación impongan una intervención directa e inaplazable para intentar solucionar cualquier problema que afecte a los intereses de los tripulantes previo aviso al Capitán o Patrón.

e) La Empresa procurará distribuir a los miembros del Comité de Empresa, a propuesta de éste, entre las distintas unidades de la flota.

f) Para el ejercicio de su actividad representativa, los miembros del Comité de Empresa dispondrán de una reserva de crédito de horas de hasta 40 horas mensuales retribuidas.

Si la utilización del crédito de horas se hiciera durante los periodos libres de embarque, las horas utilizadas se compensarán en tiempo, a razón de 1:1. Así 40 horas utilizadas en periodos de vacaciones y descansos dará derecho a 5 días naturales de compensación.

Si el crédito de horas se precisase para la realización de gestiones propias de la actividad representativa durante un periodo de embarque, el Capitán o Patrón de la unidad advertido con tiempo suficiente, desembarcará al tripulante miembro del Comité de Empresa tan pronto éste pueda ser sustituido.

De acuerdo con lo dispuesto en el Artículo 68 del Real Decreto Legislativo 1/1995 de 24 de Marzo, el crédito de horas reconocido en este Convenio podrá acumularse en uno o más miembros del Comité de Empresa quedando, el beneficiario de la acumulación, relevado de su puesto de trabajo sin pérdida de remuneración ni de otros derechos laborales a excepción del de vacaciones que en este caso pasarán a ser las reglamentarias de 30 días al año. El módulo mensual de horas acumuladas para relevar de su puesto a un miembro del Comité será de 160 horas.

No computarán en el crédito de horas las utilizadas en viajes, reuniones o despacho de asuntos laborales si media una convocatoria realizada de común acuerdo entre la Empresa y el Comité de Empresa o si la convocatoria se realiza unilateralmente por la Empresa.

#### Artículo 40. Secciones sindicales.

A los efectos generales del reconocimiento de las secciones sindicales, de sus derechos y de su funcionamiento en el seno de la Empresa se estará a lo dispuesto por la Ley Orgánica 11/1985, de 2 de agosto, de libertad sindical.

#### Disposición adicional primera.

La incorporación del sexto tripulante fijo, de profesión Marinero, en las lanchas Salvamares, para constituir la doble tripulación en las mismas, se realizará y culminará dentro de los dos primeros meses del año 2004. El devengo del coeficiente 1:1 de vacaciones comenzará a ponerse en práctica en cada unidad, sin efectos retroactivos, a partir del momento del enrolamiento real de dicho sexto tripulante.

#### Disposición adicional segunda.

Dentro del primer trimestre de cada año la Empresa confeccionará un censo del personal de flota con expresión de nombre y apellidos, fecha de nacimiento, fecha de ingreso y antigüedad, tipo de contrato y categoría profesional reconocida y antigüedad en la misma. El censo se remitirá a todas las unidades para comprobación de los datos por los interesados y posterior corrección de errores si los hubiere.

#### Disposición adicional tercera.

En los Buques de Salvamento, con el fin de adaptarse a la legislación actual sobre jornada, se acuerda que las guardias de sábado y domingo, en puerto, las realicen tres tripulantes: dos marineros y un contra maestre.

#### Disposición adicional cuarta.

Los Capitanes de los Buques de Salvamento que hayan accedido a este puesto procedentes del puesto de Primer Oficial, serán considerados a todos los efectos como personal contratado en régimen de relación laboral ordinaria y nunca como personal de alta dirección, sin perjuicio de lo previsto para cargos de confianza en la derogada Ordenanza Laboral de la Marina Mercante o normativa legal o convencional que la sustituya.

#### Disposición adicional quinta.

En la tabla de salarios adjunta a este Convenio queda incluida, con carácter provisional, la tabla de salarios de los tripulantes de Lanchas de Limpieza. Dicha tabla se mantendrá durante el tiempo que este tipo de embarcación forme parte, de hecho, de la flota de Remolques Marítimos, S. A. En este tipo de embarcación se devengan las vacaciones reglamentarias de 30 días por año.

#### Disposición adicional sexta.

Queda ratificado que los días de baja por I.T. no minorarán el devengo y retribución de las Pagas Extraordinarias ni el tiempo de vacaciones, continuando así la práctica retributiva que la Empresa ha venido realizando durante la vigencia de los anteriores convenios colectivos de flota.

#### Disposición adicional séptima.

Durante la vigencia del Convenio se constituirá una Comisión de Estudio con el doble objeto de evaluar la viabilidad de un Fondo Social cuyos fines y funcionamiento serán los que en su momento se definan y aprueben y así mismo, evaluar la viabilidad de implantar un Plan de Pensiones.

#### Disposición final.

En lo no establecido en el presente Convenio se estará a lo que disponga la legislación laboral vigente y la derogada Ordenanza de Trabajo de Marina Mercante o normativa legal que la sustituya.

## ANEXO

### Tabla de salarios 2003

Tabla de salarios para el año 2003 (con el incremento, sobre salarios al 31.12.02 de 2% del IPC previsto para 2003 y efectos del 01.01.03)

#### Buques de salvamento

Categoría profesional	Salario profesional — Euros	Plus de actividad — Euros	Total mensual — Euros	Paga extra — Euros	Total año — Euros
Capitán .....	2.036,09	1.493,37	3.529,46	3.529,46	49.412,45
Primer Oficial .....	1.625,43	1.238,07	2.863,50	2.863,50	40.088,93
Jefe de Máquinas .....	1.912,91	1.416,81	3.329,71	3.329,71	46.615,99
Primer Maquinista .....	1.625,43	1.238,07	2.863,50	2.863,50	40.088,93
Electricista .....	1.203,17	633,55	1.836,72	1.836,72	25.714,14
Cocinero .....	1.203,17	633,55	1.836,72	1.836,72	25.714,14
Contra maestre .....	1.203,17	633,55	1.836,72	1.836,72	25.714,14
Engrasador .....	1.012,71	529,65	1.542,36	1.542,36	21.593,01
Marinero .....	1.012,71	529,65	1.542,36	1.542,36	21.593,01

#### Lanchas de salvamento

Categoría profesional	Salario profesional — Euros	Plus de actividad — Euros	Total mensual — Euros	Paga extra — Euros	Total año — Euros
Patrón .....	1.402,95	779,41	2.182,36	2.182,36	30.553,09
Mecánico .....	1.340,85	607,98	1.948,82	1.948,82	27.283,54
Marinero .....	1.012,71	427,97	1.440,68	1.440,68	20.169,51

#### Lanchas de limpieza

Categoría profesional	Salario profesional — Euros	Plus de actividad — Euros	Total mensual — Euros	Paga extra — Euros	Total año — Euros
Patrón .....	1.341,79	757,42	2.099,21	2.099,21	29.388,89
Marinero .....	1.012,71	299,29	1.311,00	1.311,00	18.367,98

## 7261

**RESOLUCIÓN** de 31 de marzo de 2004, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el registro y publicación de la revisión salarial para el año 2004, del VII Convenio Colectivo Nacional de Centros de Enseñanza Privada de Régimen General o Enseñanza Privada sin ningún nivel concertado o subvencionado.

Visto el texto de la revisión salarial para el año 2004 del VII Convenio Colectivo Nacional de Centros de Enseñanza Privada de Régimen General o Enseñanza Privada sin ningún nivel concertado o subvencionado (Código de Convenio n.º 9901925) que fue suscrito con fecha 11 de febrero de 2004 de una parte por las Asociaciones Empresariales ACADE y CECE en representación de las empresas del sector y de otra por las Organizaciones Sindicales CC.OO, FETE-UGT, USO, FSIE y CIG en representación de los trabajadores del mismo y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, apartado 2 y 3, del Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores y en el Real Decreto 1040/1981, de 22 de mayo, sobre registro y depósito de Convenios Colectivos de trabajo,

Esta Dirección General de Trabajo resuelve:

Primero: Ordenar la inscripción de la citada Revisión Salarial 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, 31 de marzo de 2004.—La Directora general, Soledad Córdova Garrido.