

III. Otras disposiciones

MINISTERIO DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES

20755 *RESOLUCIÓN de 12 de agosto de 1998, 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) (código de Convenio número 9009502), que fue suscrito con fecha 19 de febrero de 1998, de una parte por los designados por la Dirección de la empresa, en representación de la misma, y de otra por miembros del Comité de Empresa, en representación del colectivo laboral afectado, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, apartados 2 y 3, del Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, y en el Real Decreto 1040/1981, de 22 de mayo, sobre registro y depósito de Convenios Colectivos de trabajo, Esta Dirección General 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, 12 de agosto de 1998.—La Directora general, por ausencia (artículo 17 de la Ley 30/1992, y disposición adicional tercera del Real Decreto 1888/1996, en relación con el artículo 9 del Real Decreto 140/1997), el Subdirector general de Relaciones Laborales, Francisco José González de Lena Álvarez.

«REMOLCADORES NOSA TERRA, SOCIEDAD ANÓNIMA» (REMOLCANOSA). CONVENIO COLECTIVO 1998-2000

Artículo 1. *Ámbito de aplicación.*

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

Artículo 2. *Vigencia.*

El presente Convenio entrará en vigor el 1 de enero de 1998 y su vigencia será de tres años hasta el 31 de diciembre de 2000, con independencia de la fecha de su registro por la autoridad laboral y su posterior publicación.

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

Artículo 3. *Vinculación a la totalidad.*

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

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

Artículo 4. *Compensación y absorciones futuras.*

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

Artículo 5. *Comisión Paritaria.*

Durante la vigencia del presente Convenio se constituye una Comisión Paritaria compuesta por los miembros del Comité de Empresa y el representante legal de la empresa o 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, manteniendo vigente el principio reconocido sobre los trasbordos 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 trasbordo 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 trasbordo 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 trasbordado más de una vez en el mismo período de embarque.

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

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

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

Si el buque al que fuese trasbordado el tripulante el salario es superior, recibirá éste.

Artículo 7. *Período de prueba.*

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

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

Estos períodos quedarán automáticamente prorrogados si se cumplen estando el buque en la mar, finalizando a la llegada de 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 del período de prueba. En el supuesto de que la empresa no cumpla con dicho plazo de preaviso, vendrá obligada a abonar al tripulante afectado por dicha circunstancia el importe correspondiente a quince días de salario profesional.

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

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

La situación de incapacidad laboral transitoria durante el período de prueba interrumpe el cómputo del mismo.

Artículo 8. *Ascensos.*

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

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

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

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

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

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

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

Además de los casos anteriores citados también se considerarán Comisión de Servicio cuando el tripulante se encuentre embarcado y haya de realizar algún desplazamiento o efectuar comidas fuera del buque para resolver asuntos relacionados con el mismo. Los gastos ocasionados deberán abonarsele previa presentación de las facturas correspondientes.

Artículo 10. *Expectativa de embarque.*

Se considerará expectativa de embarque la situación de aquel tripulante que se encuentra en su domicilio a partir del quinto día de dicha situación, 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.

Los días que hayan transcurrido desde el primero hasta el quinto día antes de entrar en expectativa de embarque habrá de recuperarlos el trabajador cuando se indique por la empresa, bien deduciéndolos de los descansos/vacaciones o incrementando el período de embarque.

Artículo 11. *Plazas en tierra.*

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

Artículo 12. *Manutención y entrepot.*

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

Se formará una Comisión compuesta por el Delegado o miembro del Comité de flota, el mayordomo o cocinero y supervisado por el Capitán. La Comisión tendrá como funciones las siguientes:

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

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

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

Entrepot:

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

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

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

La Comisión deberá ser informada mensualmente del fondo generado.

Artículo 13. *Dietas y viajes.*

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

Se percibirán dietas en los siguientes casos:

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

Comida: 2.807 pesetas.

Cena: 2.807 pesetas.

Alojamiento: 5.494 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 de tripulante en los medios de transporte que considere más idóneos, adecuados y directos, quedando excluidos los taxis de largo recorrido de más de 25 kilómetros, los coches de alquiler y las clases de lujo.

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

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

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

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

Si el tripulante tuviera necesidad de utilizar su propio vehículo cobrará 24 pesetas/kilómetro y peajes.

Artículo 14. *Excedencias.*

1. Excedencia voluntaria.—Podrá solicitarla todo tripulante que cuente, al menos, con un año de antigüedad en la empresa, y las peticiones

se resolverán dentro de los treinta días siguientes a la fecha de presentación. El plazo mínimo para las excedencias será de seis meses y el máximo de cinco años.

El tiempo transcurrido en esta situación no se computará a ningún efecto, si el excedente, un mes antes de finalizar el plazo para el que se le concedió la excedencia, no solicitase su reingreso en la empresa causará baja definitiva en la misma.

Si solicitase su reingreso 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 haya transcurrido al menos un año de servicio activo en la empresa, desde la finalización de aquélla.

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

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

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

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

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

Artículo 15. *Jornada laboral.*

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

Artículo 16. *Horas extras.*

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

Los trabajos de fondeo, atraque, desatraque y enmendadas previstas.

En la mar siempre que las necesidades de la navegación lo exijan para llevar a buen fin el viaje iniciado, y en puerto cuando la programada salida del buque lo requiera.

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

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

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

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

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

Artículo 17. *Vacaciones y descansos.*

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

En consecuencia, el referido período será 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:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 18. *Bajas por incapacidad laboral transitoria.*

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

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

Artículo 19. *Seguro complementario de accidentes.*

La empresa establece a su cargo y a favor de los tripulantes un seguro de accidentes cubriendo los riesgos de muerte e invalidez permanente en el desarrollo de su actividad profesional con los siguientes capitales asegurados:

Por muerte: 8.000.000 de pesetas.

Por invalidez permanente en el grado de absoluta o gran invalidez: 10.000.000 de pesetas.

Artículo 20. *Salarios y pagas extras.*

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

Se percibirán dos gratificaciones extraordinarias de vencimiento superior al mes, abonándose en julio y diciembre, de acuerdo con las tablas de retribuciones anexas.

Artículo 21. *Plus de antigüedad.*

Desde el 1 de enero de 1996 la antigüedad ha quedado congelada, desapareciendo dicho concepto a partir del 1 de enero de 1999, transcurrido el período transitorio establecido, respetándose individualmente de futuro como derecho adquirido, las cantidades devengadas por dicho concepto hasta el 31 de diciembre de 1998.

Artículo 22. *Plus de distancia.*

Se establece un plus de distancia para compensar los desplazamientos del tripulante de ida y vuelta, del centro de trabajo (buque), a su domicilio diariamente y por importe establecido en la tabla de retribuciones.

Artículo 23. *Porcentajes de la tripulación.*

Dadas las condiciones especiales de los buques de la empresa y la realización de los trabajos de salvamento, auxilio y servicios en siniestros

marítimos, generalmente en condiciones meteorológicas muy adversas, que entrañan un riesgo permanente para la tripulación, la misma tendrá una participación del 15 por 100 del total del bruto contratado por la empresa o, en su defecto, del total bruto, que estipulen los organismos competentes.

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

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

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

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

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

Artículo 24. *Tripulación de presa.*

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

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

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

Artículo 25. *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 26. *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 salvamento se considerarán a efectos de retribución complementaria dos tipos de trabajos sucios, penosos o peligrosos:

A) Trabajos cuyo tiempo invertido en su realización se retribuirá a razón de 1.100 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 4 C°, o por encima de 45 C°, considerándose la sala de máquinas, bombas y bodegas a estos efectos como exteriores.

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

Limpieza de bodegas, tanques altos y laterales.

En cualquier caso será obligado ultimar los trabajos iniciados.

B) Trabajos cuyo tiempo invertido en su realización se retribuirá a razón de 1.343 pesetas/hora o fracción en jornada ordinaria para todas las categorías y tipos de buques:

Trabajos en el interior de «coferdants» y la limpieza necesaria para su realización.

Limpieza del interior del cárter del motor principal.

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

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

Cuando la tripulación no esté obligada a efectuar trabajos relativos a manipulación de pistones, revisiones completas de motor principal, auxiliares y grupos de puerto, la empresa podrá ofrecer este tipo de trabajos a los tripulantes y abonará la cantidad de 1.293 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 27. *Prendas de trabajo.*

La empresa proporcionará prendas 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 prendas de trabajo de una ficha que entregará a bordo junto con la libreta de navegación donde se irán anotando las prendas de trabajo que se van suministrando al tripulante.

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

Artículo 28. *Mantenimiento de prendas de trabajo.*

Para el mantenimiento de prendas y uniformes de trabajo se estipula para cada tripulante la cuantía establecida en la tabla de retribuciones.

Artículo 29. *Entretenimiento a bordo.*

Los buques de salvamento y altura dispondrán de una asignación mensual de 3.900 pesetas por buque, que será destinada a la obtención de medios para el entretenimiento de las dotaciones a bordo de cada buque. En los buques en que la empresa aporte los medios de entretenimiento no percibirán asignación alguna.

Artículo 30. *Pérdida de equipaje.*

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

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

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

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

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

Artículo 31. *Ayuda para estudios.*

Al comienzo de cada curso académico se establece una ayuda escolar para los hijos de los trabajadores de la empresa de 4.100 pesetas para el año 1998, por punto e hijo, de acuerdo con el siguiente baremo:

Infantil: 2 puntos.

Primaria de 1.º a 4.º curso: 3 puntos.

Primaria de 5.º y 6.º, ESO 1.º y 2.º: 4 puntos.
 ESO 3.º y 4.º, 1.º Bachiller y F.P.: 5 puntos.
 2.º Bachiller: 6 puntos.
 Universitarios: 7 puntos.

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

Artículo 32. *Licencias.*

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

A) De índole familiar:

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

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

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

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

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

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

B) Para asuntos propios.—Los tripulantes podrán solicitar licencias por necesidad de atender asuntos propios que no admitan demora y por un período máximo de 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 nombramientos superiores en la marina mercante:

Antigüedad mínima: Dos años.
 Duración: La del curso.
 Salario: Profesional más antigüedad.
 Número de veces: Una sola vez retribuido.
 Peticiones máximas: 10 por 100 de las peticiones.

El tripulante deberá justificar dicha licencia con certificado de matrícula 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 33. *Seguridad e higiene.*

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

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

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

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

La empresa se compromete a cumplir los acuerdos firmados por el Estado Español con la Organización Internacional del Trabajo, sobre seguridad, convivencia e higiene en el mar. Estos acuerdos podrán estar a disposición de los tripulantes y Delegados sindicales a bordo de los buques (Convenio o Recomendaciones 133 Organización Internacional del Trabajo).

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

Reuniones:

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

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

Artículo 34. *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 35. *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 uno o varios de sus competentes, pudiendo quedar salvados de la prestación de trabajo efectivo sin perjuicio de su remuneración.

Artículo 36. *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 37. *Jubilaciones.*

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

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

Artículo 38. *Comisión Negociadora.*

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

Artículo 39. *Tabla de retribuciones.*

Las tablas de retribuciones anexas al presente Convenio se fijan hasta el 31 de diciembre de 1998, a partir del 1 de enero de los años 1999 y 2000 estas tablas serán incrementadas por el IPC previsto por el gobierno para dichos años, así como todos los demás conceptos retributivos.

Artículo 40. *Faltas y sanciones.*

Faltas en que pueden incurrir los trabajadores:

1. Concepto.—Se considerarán faltas a efectos laborales las acciones u omisiones en que puedan incurrir los trabajadores en relación con los trabajos que hayan de realizar a los servicios que deban prestar o con ocasión o a consecuencia de los mismos.

2. Clasificación.—Por razón de su gravedad se clasifican en leves, graves y muy graves:

Faltas leves.—Son faltas leves:

a) La demora o negligencia en la ejecución de cualquier trabajo que no produzca perturbación en el servicio encomendado.

b) Las de puntualidad inferior a quince minutos, siempre que del retraso no se derive, por la función especial del tripulante, perjuicio para el servicio que haya de prestar, en cuyo caso tendrá la consideración de falta grave.

c) Abandonar, sin motivo justificado, el trabajo, aunque sea por breve tiempo, siempre que del abandono no se derive, por la función especial del tripulante, perjuicio para el servicio que haya de prestar, en cuyo caso tendrá la consideración de falta grave.

d) Descuidos en la conservación de los materiales, útiles y herramientas que el tripulante tenga a su cargo.

Faltas graves.—Se consideran faltas graves:

a) Más de tres faltas de puntualidad en la presentación en el puesto de trabajo no justificadas y cometidas en el período de tres meses.

b) Negligencia o descuido en el trabajo que afecte a la buena marcha del mismo.

c) La imprudencia en actos de servicio; si implicase riesgo de accidente para él, para sus compañeros o peligro de avería para las instalaciones del buque podrá ser considerada como falta muy grave.

d) Ausentarse del centro de trabajo sin permiso del Jefe correspondiente, o bien no encontrarse localizable el tripulante para acudir al buque o centro del trabajo, no hallándose de servicio, sin comunicarlo al Jefe correspondiente, siempre y cuando se provea al tripulante de los medios de comunicación adecuados (buscapersonas, «walky talky», etc.).

e) La desobediencia a sus superiores en cualquier materia del servicio; si implicase quebranto en la organización del trabajo o si de ella se derivase

perjuicio para la empresa o para los compañeros de trabajo podrá ser considerada como muy grave.

f) La repetición de faltas leves dentro de un semestre, aunque sean de distinta naturaleza.

g) La falta de asistencia al centro de trabajo sin causa que lo justifique, por uno o dos días.

Faltas muy graves:

1. Son faltas muy graves:

a) El fraude, deslealtad o abuso de confianza en las gestiones encomendadas, así como en el trato con los compañeros de trabajo o cualquier otra personal al servicio de la empresa o en relación de trabajo con ésta.

b) Hacer negociaciones de comercio o industria relacionadas con el tráfico marítimo por cuenta propia o de otra persona sin la expresa autorización del empresario.

c) Hacer desaparecer, inutilizar, destrozar o causar desperfectos en materiales útiles, herramientas, maquinaria, aparatos, instalaciones, mercancías que se transporten, enseres y documentos de la empresa.

d) La embriaguez y el estado derivado del consumo de drogas durante el trabajo, siempre que ambos casos hayan sido probados.

e) Violar el secreto de la correspondencia o documentos reservados de la empresa, así como revelar a elementos extraños al empresario datos de reserva obligada.

f) Proporcionar, usar o dar información, declaración o documentos falsos, adulterados o a sabiendas defectuosos.

g) Dedicarse a actividades declaradas incompatibles o susceptibles de ser constituidas de competencia desleal.

h) La ocultación maliciosa de errores propios que causen perjuicio al buque, empresario o compañeros y la ocultación al Jefe respectivo de los retrasos producidos en el trabajo, causantes de daños graves.

i) La disminución voluntaria y continuada en el rendimiento normal del trabajo, así como el alargue indebido e injustificado de una maniobra.

j) La simulación de enfermedad o accidente.

k) Solicitar permisos o licencias alegando causas no existentes.

l) La ausencia de a bordo no estando franco del servicio sin permiso del Jefe respectivo.

m) No cumplir la orden de embarco sin causa grave que lo justifique, así como quedarse en tierra injustificadamente al salir el buque para el mar o en maniobra en el interior de puerto o ría.

n) Causar accidentes graves por negligencia o imprudencia inexcusable.

ñ) La repetición de faltas graves, aunque sean de distinta naturaleza, siempre que se cometan dentro del período de un año desde la primera.

o) La falta de puntualidad de la que se derive un perjuicio para el servicio o un perjuicio para la empresa.

p) El contrabando de mercancías, productos intervenidos o tráfico de drogas o estupefacientes durante el tiempo de trabajo o con los medios del mismo, cuando lleguen a constituir delito por la legislación vigente sobre la materia.

2. Son faltas muy graves, sancionables únicamente con el despido:

a) Malos tratos de palabra u obra y la falta grave de respeto y consideración a los Jefes, así como a los compañeros de trabajo y subordinados o cualquier otra persona con la que, por razón profesional deba relacionarse la dotación.

b) La reincidencia en faltas de subordinación, disciplina o incumplimiento del servicio considerándose como tal la negativa a efectuar el trabajo ordenado, cualquiera que sea la naturaleza de éste y la hora en que deba realizarse.

c) El abuso de autoridad por parte de los Jefes o superiores respecto a los tripulantes que les estén subordinados.

d) El abandono del servicio de guardia.

e) La estafa, robo o hurto cometidos dentro o fuera del buque o la comisión de cualesquiera otros delitos que puedan ser motivo de desconfianza respecto a su autor.

f) El contrabando de mercancías, divisas o productos intervenidos.

g) Observar conducta deshonestas con personas de la dotación.

h) Igualmente se considerará como falta muy grave, obviamente, cualquiera de las tipificadas en el artículo 54 del vigente Estatuto de los Trabajadores.

Sanciones a los trabajadores:

Normas generales: Podrán imponerse a los trabajadores las sanciones que en los apartados siguientes se determinan, observándose al propio tiempo las normas generales que a continuación se indican:

1. No se seguirá orden de prelación alguna, pudiéndose imponer indistintamente cualquier sanción de las que según la calificación de la falta se señalan, debiendo aplicarse la de mayor importancia en todos aquellos casos que puedan afectar a la disciplina.

2. Las sanciones que en el orden laboral puedan imponerse se entenderán sin menoscabo de la indemnización de daños y perjuicios a que hubiere lugar.

Por faltas leves.—Las sanciones que puedan imponerse por faltas leves serán las siguientes:

Amonestación verbal.

Amonestación por escrito.

Por faltas graves.—Por faltas graves podrán imponerse alguna de las siguientes sanciones:

Suspensión de empleo y sueldo de un día a tres meses.

Por faltas muy graves.—Por faltas muy graves podrán imponerse alguna de las siguientes sanciones:

Suspensión de empleo y sueldo de tres meses y un día a seis meses.
Despido.

Tabla de retribuciones para personal embarcado año 1998

Tripulación embarcada en buques de salvamento y altura

Categoría	Salario profesional — Pesetas	Plus embarque — Pesetas	Plus distancia — Pesetas	Mantenimiento prendas trabajo — Pesetas	Horas extras est. — Pesetas	Total mes — Pesetas
Capitán M.M. C/Mando	240.265	20.690	13.500	13.500	58.897	346.852
1.ª Oficial M.M.	225.827	17.675	13.500	13.500	54.997	325.499
Patrón mayor de Cabotaje	172.834	16.796	13.500	13.500	56.687	273.317
Patrón de Cabotaje	163.167	16.147	13.500	13.500	63.665	269.979
Oficial radioelectricista 1.ª clase	193.770	15.704	13.500	13.500	43.397	279.871
Jefe de Máquinas M.M.	237.506	18.047	13.500	13.500	64.293	346.846
1.ª Oficial de Máquinas M.M.	225.827	17.675	13.500	13.500	54.997	325.499
Mecánico naval mayor	172.834	16.796	13.500	13.500	56.687	273.317
Mecánico naval 1.ª clase	163.167	15.807	13.500	13.500	54.519	260.493
Contraestre	151.335	10.159	13.500	13.000	30.268	218.262
Mecánico-Calderero	151.335	10.159	13.500	13.000	30.268	218.262
Electricista	151.335	10.159	13.500	13.000	30.268	218.262
Cocinero	151.335	10.159	13.500	13.000	30.268	218.262
Mecamar	149.273	4.446	13.500	13.000	26.085	206.304
Engrasador	149.273	4.446	13.500	13.000	26.085	206.304
Marinero preferente	149.273	4.446	13.500	13.000	26.085	206.304
Marinero buceador	149.273	4.446	13.500	13.000	26.085	206.304
Marinero	141.148	—	13.500	13.000	25.188	192.836
Mozo de Cubierta	88.971	—	13.500	13.000	20.745	136.216

Los Patrones que ejerzan mando en los buques de salvamento percibirán la cantidad de 13.424 pesetas/mes.

Los Mecánicos navales que ejerzan mando en los buques de salvamento percibirán la cantidad de 9.396 pesetas/mes.

Tripulación embarcada en buques de tráfico interior

Categoría	Salario profesional — Pesetas	Plus embarque — Pesetas	Plus distancia — Pesetas	Mantenimiento prendas trabajo — Pesetas	Horas extras est. — Pesetas	Total mes — Pesetas
Patrón mayor de Cabotaje	172.834	16.736	13.500	13.500	54.042	270.312
Patrón de Cabotaje	163.167	16.147	13.500	13.500	62.096	268.410
Patrón de Tráfico Interior	158.963	14.584	13.500	13.500	56.253	256.800
Mecánico naval mayor	172.834	16.436	13.500	13.500	54.042	270.312
Mecánico naval 1.ª clase	163.167	15.807	13.500	13.500	53.005	258.979
Mecánico litoral	152.249	9.017	13.500	13.500	29.343	217.609
Contraestre	151.335	7.194	13.500	13.000	30.268	215.297
Mecánico-Calderero	151.335	7.194	13.500	13.000	30.268	215.297
Electricista	151.335	7.194	13.500	13.000	30.268	215.297
Cocinero	151.335	7.194	13.500	13.000	30.268	215.297
Mecamar	149.273	4.446	13.500	13.000	26.085	206.304
Engrasador	149.273	4.446	13.500	13.000	26.085	206.304
Marinero preferente	149.273	4.446	13.500	13.000	26.085	206.304
Marinero	141.148	—	13.500	13.000	25.188	192.836
Mozo de Cubierta	88.971	—	13.500	13.000	20.745	136.216