

MINISTERIO DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES

9732 *RESOLUCIÓN de 13 de abril de 1999, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el Registro y publicación del Convenio Colectivo de la empresa Remolcanosa y EDSA, Agrupación de Interés Económico.*

Visto el texto del Convenio Colectivo de la empresa Remolcanosa y EDSA, Agrupación de Interés Económico (código de Convenio número 9007712), que fue suscrito con fecha 9 de noviembre de 1998, de una parte, por los designados por la Dirección de la empresa para su representación, y de otra, por el Comité de Empresa en representación de los trabajadores, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, apartados 2 y 3, 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, 13 de abril de 1999.—La Directora general, Soledad Córdova Garrido.

CONVENIO COLECTIVO DE LA EMPRESA REMOLCANOSA Y EDSA, AGRUPACIÓN DE INTERÉS ECONÓMICO

Artículo 1. *Ámbito de aplicación.*

El presente Convenio regula las condiciones económicas, sociales y laborales del personal de flota de la empresa Remolcanosa y EDSA, Agrupación de Interés Económico, en los B/C «Atlántida», con base en el puerto de Vigo, y «Teneo», con base en el puerto de Valencia, ambos propiedad de TEMASA.

Será también de aplicación para aquellos tripulantes que presten sus servicios en los buques a lo largo de la vigencia del Convenio, cualesquiera que sea la modalidad de contratación, y que pertenezcan a la plantilla de Remolcanosa y EDSA, Agrupación de Interés Económico.

Artículo 2. *Vigencia.*

El presente Convenio Colectivo entra en vigor el día de su publicación, si bien sus efectos económicos se retrotraen al 1 de enero de 1998.

Su vigencia será de tres años, con efectos hasta el 31 de diciembre de 2000, y se prorrogará por períodos anuales sucesivos si con tres meses de antelación, al menos, de su vencimiento inicial o prorrogado no se hubiese denunciado por alguna de las partes firmantes.

Las partes intervinientes se obligan a iniciar las negociaciones del nuevo Convenio a partir del 1 de octubre de 2000, una vez denunciado el Convenio; debiéndose celebrar como mínimo cuatro reuniones al mes. Mientras tanto no se logre un acuerdo, y hasta el 30 de abril de 2001, el presente Convenio seguirá vigente en su totalidad.

Artículo 3. *Garantía personal.*

En el caso de que algún tripulante, en el momento de entrar en vigor este Convenio, tuviese reconocidas retribuciones salariales fijas, que resultasen de importe superior a las que correspondiesen percibir por aplicación de este Convenio, el interesado tendrá derecho a que se le mantengan y respeten, con carácter estrictamente personal, las retribuciones salariales fijadas más favorables que viniese disfrutando, computándose de forma global.

Artículo 4. *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 o varias

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

Artículo 5. *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 con carácter general o específica para el sector, pactada o por cualquier origen que fuere, en el futuro pudieran establecerse.

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, la publicación y entrada en vigor de cualquier disposición de carácter general o específico para el sector de marina mercante, que mejorará cualquiera de los temas pactados sin incidencia económica, será de aplicación en su contenido y regulación sobre lo establecido en el presente Convenio.

Artículo 6. *Normas de derecho complementario.*

En lo que expresamente no se encuentre regulado por este Convenio, las relaciones laborales entre la empresa Remolcanosa y EDSA, Agrupación de Interés Económico, y su personal de flota, se regirán por las normas de la derogada Ordenanza de Trabajo de la Marina Mercante y demás disposiciones legales que le fueran de aplicación.

Artículo 7. *Comisión de servicio.*

Se entenderá por comisión de servicio la misión de trabajo profesional que ordene la empresa realizar a los tripulantes en cualquier lugar.

La comisión de servicio por orden de empresa dará derecho a percibir la retribución que corresponda en el puesto que venía desempeñando y según la situación del buque, es decir, devengará el salario del puerto base o de embarcado.

Artículo 8. *Expectativa de embarque.*

Se considera expectativa de embarque la situación del tripulante que se halla en su domicilio procedente de una situación diferente a la de embarque o comisión de servicio, disponible y a órdenes de la empresa. La expectativa de embarque durará hasta el día anterior en que el tripulante salga de su domicilio para entrar en situación de «Servicio de empresa».

En ningún caso se podrá mantener al tripulante por un tiempo superior a treinta días, pasando a partir de este momento a situación de comisión de servicio.

Durante la expectativa de embarque el tripulante percibirá el salario profesional y disfrutará de las vacaciones de la legislación general vigente.

Artículo 9. *Jornada laboral en puerto base.*

Debido a las peculiaridades que definen a los buques cableros del resto de los demás buques mercantes y por la permanencia en el puerto base designado por el ACMA en caso del «Atlántida» y del «MECMA» en el caso del «Teneo», la jornada ordinaria semanal será de treinta y siete horas treinta minutos de lunes a viernes en el puerto base, a razón de siete horas treinta minutos diarias; dentro de la jornada laboral se disfrutará de quince minutos para tomar bocadillo, quedando la jornada comprendida entre siete cuarenta y cinco y quince quince horas.

Para el personal de guardia la jornada será de lunes a domingo, comprendida la misma de quince a ocho del día siguiente. Salvo sábados, domingos y festivos que será de ocho a ocho del día siguiente.

Entre guardia y guardia se disfrutará de un descanso ininterrumpido de cuarenta y ocho horas como mínimo, salvo que el buque entre en operación.

La jornada de guardia en puerto estará compuesta por cuatro Oficiales, dos de puente y dos de máquinas, y ocho subalternos que rotarán de acuerdo con los horarios antes mencionados, no generándose por este motivo horas extras. Cada guardia estará compuesta por un Oficial de Puente o Máquinas, un Contramaestre y un Marinero-mecamar o Mozo polivalente.

Sin embargo, los sábados, domingos y festivos los tripulantes libres de guardia y los de día descansarán como habitualmente se venía haciendo.

Artículo 10. *Jornada laboral en operación y tránsito.*

La jornada laboral en tránsito será de cuarenta horas semanales de lunes a viernes, de ocho horas diarias. Para el personal de mantenimiento de día será de ocho a diecisiete, con una hora de intervalo para la comida.

Para el personal de fonda la jornada laboral estará comprendida entre seis treinta y veintiuna, excepto el Panadero Gambucero que estará comprendida entre cuatro treinta y veinte, disponiendo de un descanso ininterrumpido de tres horas y media como mínimo, excepto el Panadero que continuará con tres horas de descanso, pudiendo rebasar la jornada un máximo de cuatro horas, en zona de operación.

El personal de cubierta durante la situación de guardias de mar hará dos guardias, salvo en operaciones con el Scarab, que si el trabajo lo permite podrán hacerse tres guardias, dedicando la prolongación de jornada a trabajos de mantenimiento.

El personal de máquinas continuará como hasta ahora con tres turnos de guardia, salvo en operación que en situación de guardias de mar se ajustarán a los turnos de cubierta durante la operación, dedicando todo el personal de máquinas la prolongación de jornada a trabajos de mantenimiento.

El personal de guardia o asimilado se ajustará a los turnos y descansos previstos en la normativa legal vigente, pudiendo rebasar la jornada en un máximo de cuatro horas.

Todo el personal de día tendrá derecho a interrumpir la jornada durante quince minutos por la mañana y quince minutos por la tarde para tomar el bocadillo.

Lo anterior no es de aplicación para el personal de guardia, cuyas condiciones de trabajo se regirán por la reglamentación legal vigente.

Al personal de guardia no podrá exigírsele la realización de trabajos que no estén relacionados directamente con el servicio de guardia, en cuanto le impida el desempeño de sus funciones.

Si se publica alguna norma que afecte a las condiciones de trabajo pactadas en este artículo, la empresa y el Comité se reunirán a los efectos de aplicar lo que resulte.

Cuando por parte del Capitán se dé el comienzo o finalización del trabajo en la zona de operación, y siempre que la guardia correspondiente finalice o comience antes de la hora del turno asignado, esas horas hasta completar el turno no podrán recuperarse posteriormente.

Sin embargo, los sábados, domingos y festivos los tripulantes libres de guardias y los de día descansarán como habitualmente se viene haciendo.

Artículo 11. *Cuadros de distribución de trabajos a bordo.*

La jornada laboral diaria en puerto base será de una fracción.

La jornada laboral diaria fuera de puerto base se repartirá como máximo en dos fracciones.

Los cuadros horarios de trabajo deberán ser colocados en sitio visible una vez efectuados los trámites legales correspondientes.

Las posibles modificaciones de los cuadros horarios se negociarán con el Comité de Empresa.

Artículo 12. *Vacaciones.*

El período de vacaciones que se establece en el presente Convenio, viene dado, tanto por las condiciones en que se desarrolla el trabajo a bordo, cuanto por la aplicación de las disposiciones que hay sobre la materia:

Treinta días de vacaciones por cada tres meses naturales de embarque o situación similar.

Las vacaciones comienzan a disfrutarse al día siguiente de su llegada al lugar de residencia.

Se comunicarán con diez días de antelación las fechas de disfrute previstas de vacaciones.

La empresa podrá efectuar los relevos del personal que haya de disfrutar vacaciones, desde diez días antes a diez posteriores del comienzo de las mismas.

Los períodos de vacaciones no se interrumpirán en ningún caso. No obstante, en el caso de que concurran causas imprevisibles o insuperables que hiciesen necesaria la incorporación de un tripulante antes de finalizar su período de vacaciones, la empresa, previa petición a los tripulantes de la categoría en que concurran las citadas causas y a voluntad de las mismas, podrá embarcar a alguno de dichos tripulantes. Si no existiese ningún tripulante voluntario y permanecieran las citadas causas imprevisibles o insuperables que obligaran a la empresa a ordenar un embarque, se justificará dicha necesidad por escrito a los afectados, y se pondrá este hecho en conocimiento del Comité de Empresa.

La empresa está obligada al estricto cumplimiento del régimen de vacaciones pactado en este Convenio, no pudiendo en ningún caso ser compensado económicamente.

Durante el disfrute de las vacaciones se devengará el salario profesional especificado en la tabla salarial anexa.

Artículo 13. *Licencias.*

Con independencia del período de vacaciones, se reconoce el derecho a disfrutar de licencias por los motivos que a continuación se relacionan: Índole familiar, para asistir a cursillos de carácter obligatorio, complementarios o de perfeccionamiento y capacitación en la marina mercante, y para asuntos propios.

Licencias por motivos de índole familiar:

Matrimonio: Veinte días

Nacimiento o adopción de hijos: Quince días

Matrimonio de hijos: Tres días

Enfermedad grave de padres y hermanos, incluso políticos: Diez días.

Enfermedad grave de cónyuge e hijos: Quince días.

Muerte cónyuge e hijos, incluso políticos: Quince días.

Muerte padres y hermanos, incluso políticos: Doce días.

Traslado de domicilio: Cuatro días.

No obstante estos plazos, y atendiendo a las excepcionales circunstancias que puedan concurrir en algunas causas justificadas, la empresa concederá los días necesarios.

Las licencias descritas anteriormente serán las correspondientes a cuando el hecho causante se produzca encontrándose el buque fuera del puerto base. Cuando el hecho causante ocurra con el buque en puerto base se disfrutarán licencias de ET.

La empresa procurará acumular a las vacaciones las licencias devengadas cuando el buque se encuentre fuera del puerto base en los casos de nacimiento o adopción de hijos y muerte, salvo que el tripulante opte por el desplazamiento por su cuenta, excepto en los casos de muerte de cónyuge e hijos cuyo desplazamiento será por cuenta de la empresa.

Licencia 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: Retribución una sola vez.

Peticiones máximas: 10 por 100 de las peticiones, considerando las fracciones superiores al 0,5 por 100 como unidad.

El tripulante habrá de justificar dicha licencia con certificado de matrícula compulsada.

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

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 adecuadas a los tráficoes específicos de la empresa:

Antigüedad mínima: Un año.

Duración: La del curso.

Salario: Profesional más antigüedad.

Número de veces: Una sola vez.

Vinculación a la empresa: Un año.

Peticiones máximas: 6 por 100 las solicitadas, considerando las fracciones superiores al 0,5 por 100 como unidad.

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 concederlas durante el período de vacaciones. Si los tripulantes se integran a cualquiera de los cursos durante las vacaciones, éstas quedarán interrumpidas. Una vez finalizado el curso seguirá el disfrute de las mismas.

4. Cursillos por necesidad de la empresa: Cuando alguno de los casos contemplados en los apartados anteriores se realice por necesidades de

la empresa, el tripulante se hallará en comisión de servicio todo el tiempo que dure el mismo y en las condiciones del artículo 8.

5. Licencias por asuntos propios: Los tripulantes pueden solicitar licencias por necesidad de atender personalmente asuntos propios, por un período de hasta un mínimo de treinta días y un máximo de ciento ochenta días al año.

Estas licencias no dan derecho a retribución de ninguna clase y al finalizar la misma deberá ser reincorporado a su puesto de trabajo. Si el buque se encuentra en la mar y dicha licencia finaliza, ésta se prorrogará a cuenta del trabajador hasta que el buque toque el primer puerto español.

Artículo 14. *Excedencias.*

1. Excedencia voluntaria: Podrá solicitarla todo tripulante que cuente, al menos con un año de antigüedad en la empresa. Las peticiones se resolverán dentro de los treinta días siguientes a la fecha de presentación.

El plazo de excedencias deberá de ser de un año como mínimo y de cinco años el máximo.

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

Si el excedente, un mes antes de finalizar el plazo para el que se concedió la excedencia, no solicitase su reingreso en la empresa, causará baja definitivamente en la misma. Si solicitase el reingreso, éste se efectuará tan pronto exista vacante de su categoría. En el supuesto de que no existiese vacante de su categoría y el excedente optara voluntariamente por alguna de categoría inferior, dentro de su especialidad, 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 hayan transcurrido, al menos, dos años de servicio activo a la compañía, desde la finalización de la misma.

2. Excedencia forzosa: Dará lugar a la situación de excedencia forzosa cualquiera de las causas siguientes: Nombramiento para cargos políticos, sindicales de ámbito provincial o superior, efectivos o por designación.

En los casos de cargo público o sindical, a nivel directivo de un sindicato legalmente establecido y/o estructura dentro del ámbito de la marina mercante, la excedencia comprenderá 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 los efectos de antigüedad.

El excedente deberá solicitar su reingreso dentro de los treinta días siguientes al cese de su cargo político o sindical. Caso de no ejercer dicha petición dentro de los treinta días siguientes a su cese perderá su derecho al reingreso a la empresa.

Artículo 15. *Relación del personal.*

La empresa colocará en el tablón de anuncios, cuando el buque llegue a puerto, copias de los modelos TC2, de cotización a la Seguridad Social, en cumplimiento de la Orden de 23 de octubre de 1986.

Artículo 16. *Destinos de la tripulación.*

La organización del trabajo es facultad de la empresa, que lo ejerce a través de sus representantes y ajustada a la legalidad vigente.

Debido a las características especiales de los B/C «Atlántida» y «Teneo», el personal adscrito a cada buque tendrá su centro de trabajo en el mencionado buque.

El puerto base del B/C «Atlántida» es Vigo, por lo tanto, se tomará como referencia para la residencia del tripulante dicho centro de trabajo. El personal adscrito a la base de Vigo es el que presta sus servicios en dicho buque.

El puerto base del B/C «Teneo» es Valencia, por lo tanto, se tomará como referencia para la residencia del tripulante dicho centro de trabajo. El personal adscrito a la base de Valencia es el que presta sus servicios en dicho buque.

El personal adscrito a la base de Vigo podrá prestar sus servicios en la base de Valencia con derecho a manutención y alojamiento por un período máximo de dos meses al año. Si por circunstancias excepcionales se rebasase este período de tiempo, recibirán, además, las dietas fuera del puerto base, según consta en la tabla salarial anexa.

El personal adscrito a la base de Valencia tendrá el mismo tratamiento que el personal adscrito a la base de Vigo, según consta en el párrafo anterior.

Artículo 17. *Período de prueba.*

Toda admisión de personal para las actividades comprendidas en este Convenio se considera provisional durante un período de prueba variable, con arreglo a la labor a que el tripulante se dedique, que no podrá ser superior al que establece la escala siguiente:

Titulados: Sesenta días.
Maestranza: Treinta días.
Subalternos: Quince días.

Durante el período, que deberá ser pactado por escrito, ambas partes pueden rescindir unilateralmente el contrato de trabajo, comunicándolo a la otra parte en igual forma.

En el caso de que el período de prueba expire en la mar, éste se considerará prorrogado hasta que el buque toque puerto, pero la voluntad por parte de la empresa de rescindir el contrato de trabajo, por no superar el período de prueba, deberá ser notificada por escrito al tripulante por el Capitán dentro del plazo estipulado en el plazo que indica el párrafo anterior de este artículo. En caso contrario continuará hasta la finalización del contrato.

En todos los casos de rescisión de contrato por fin de período de prueba por parte del tripulante, los gastos de viaje serán por cuenta del mismo.

La empresa, en supuesto de rescisión del período de prueba, entregará la documentación relativa al tiempo efectivamente trabajado y el certificado de empresa de las cotizaciones efectuadas a la Seguridad Social.

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 18. *Trabajos de categoría superior.*

La realización de trabajos de categoría superior dará derecho a la percepción de los mismos beneficios que correspondan a la misma categoría.

El desempeño de este puesto durante un período superior a seis meses durante un año, u ocho meses durante dos años, dará derecho a consolidar la categoría superior, cuando se produzca una vacante de tal categoría superior.

Artículo 19. *Trabajos sucios, penosos y peligrosos.*

Estarán comprendidos en este artículo todos aquellos trabajos que, en determinadas circunstancias, deban ser realizados y que, por su especial condición, índole o naturaleza, implican suciedad, esfuerzo o peligro superior al normal.

Trabajos que deberán ser realizados por personal ajeno al buque:

Limpieza, picado o pintado del interior de la caja de cadenas.
Limpieza, picado o pintado del interior del tanque de lastre.
Limpieza, picado o pintado o encalichado de tanques de agua dulce.
Limpieza, picado o pintado bajo planchas de todas las sentinas de máquinas.
Limpieza, picado o pintado en el interior de «cofferdams».
Picado con chorro de arena o chorreado.
Limpieza de tanques de aceite o combustible.

Trabajos que deberán ser realizados por personal del buque.

Trabajos en interior de la planta séptica.

En puerto base, los trabajos realizados en los motores y generadores principales no serán considerados como trabajos especiales dentro de la jornada laboral, salvo los que sean por causa o motivo de la compañía aseguradora.

Trabajos en interior de la caja de cadenas y limpieza necesaria para la realización de los mismos.

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

Trabajos en interior de tanques de lastre o agua dulce y limpieza necesaria para la realización de los mismos.

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

Limpieza completa del interior del cárter del motor principal.
Limpieza o trabajos sin limpieza del interior de la galería de barrido.
Limpieza del interior de conductos de humo, calderas y calderetas.

Trabajos en el interior de tanques de aceite y/o combustible.
Trabajos en el interior de conductos de humo o calderas
En la mar, trabajos ocasionados por averías de los propulsores principales y auxiliares y/o generadores.

Limpieza de sentinas corridas de bodega o pozos.

Trabajos en cuadros eléctricos de alta tensión.

Pintado a pistola en recintos cerrados.

Encalichado o cementado de recintos cerrados.

Trabajos en interiores por debajo de 0 °C o por encima de 40 °C (considerando cámara de máquinas como exterior). Las bodegas no frigoríficas se considerarán como exteriores.

En la mar, subida a alturas superiores a 1,5 metros siempre que sea necesario para la seguridad del buque, en caso contrario será totalmente prohibido. Como tal altura se considerará la parrilla de proa.

Estiba de cadenas en caja de cadenas cuando se haya de permanecer en el interior de las mismas.

Recepciones o fiestas oficiales en las que el servicio o la preparación están a cargo del personal de fonda.

Limpieza de tanques altos laterales.

En la mar y cuando el buque se encuentre en operación o tránsito, el manejo de embarcaciones auxiliares del mismo («zodiac», botes, etc.) tendrá la consideración de trabajos especiales.

Se abonarán como horas de trabajo penoso las que se realicen dentro de la jornada de trabajo y como horas penosas dobles las que se realicen fuera de la misma.

En caso de que los mismos o parte de ellos deban realizarse en la mar por seguridad del buque o si las condiciones higiénicas así lo exigieran se estará al tratamiento económico de la hora de trabajo penoso.

El tratamiento económico de la hora de trabajo penoso será de:

	Pesetas
Categoría A	1.858
Categoría B	1.688
Categoría C	1.442
Categoría D	1.185
Categoría E	1.022
Categoría F	960

Artículo 20. *Trabajos especiales.*

Tienen la consideración de trabajos especiales aquellos cuya realización en condiciones normales no es obligatorio para los tripulantes, tanto si está el buque en operación como si no.

Su realización se ofrecerá a todos los tripulantes sin discriminación, pero teniendo preferencia los del departamento afectado, estableciéndose turnos entre el personal que lo desee y esté capacitado cuando el volumen de trabajo lo permita.

Tendrán igualmente derecho a su percepción aquellos tripulantes encargados de dirigir directamente las operaciones, con excepción del Capitán, Jefe de Oficiales Puente, Jefe de Máquinas y Jefe de Oficiales Máquinas.

Son trabajos especiales:

Carga y descarga de cable submarino en puerto, independientemente de que esté en operación o no.

Estiba y desestiba de cable submarino en la base.

El tratamiento económico de estos trabajos por hora será como sigue:

Desestiba/estiba-descarga/carga dentro de la jornada laboral

	Pesetas
Oficiales	1.688
Maestranza	1.185
Subalternos	1.022

Desestiba/estiba-descarga/carga fuera de la jornada laboral

	Pesetas
Oficiales	3.376
Maestranza	2.370
Subalternos	2.044

Cuando por razón de la carga o descarga de cable fuese necesario realizar movimiento de cable entre tanques de la base o preparación de maniobras, barreduras, operación y mantenimiento de la máquina lineal para poder realizarlas, las horas invertidas tendrán el tratamiento económico de las tablas anteriores.

Cuando estos trabajos se realicen a bordo del buque, serán de obligada realización.

El personal del buque colaborará con los trabajos de mantenimiento del Scarab y sus instalaciones, correspondiendo las labores principales al personal propio del mismo; en caso de que se encomendasen labores principales tendrán la consideración económica de trabajos especiales.

Artículo 21. *Cambio de horario de trabajo.*

No se iniciará una maniobra, ni se efectuará ningún trabajo salvo fuerza mayor para la seguridad del buque o pérdidas de marea o situaciones que en la práctica o a juicio del Capitán se tomen dentro de un apartado como excepcional, durante el horario de las comidas. No se considera a estos efectos pertrechos y documentación.

La jornada no se podrá partir en ningún concepto en más de dos períodos de trabajo en la mar.

Los cambios de horario se producirán a criterio del Capitán, previa audiencia del representante de los trabajadores, quien comunicará al mismo su aprobación u oposición. En este último supuesto, el Capitán trasladará su decisión al miembro del Comité de Empresa por escrito y con expresión de los argumentos en que basa la misma. En todo caso, el miembro del Comité de Empresa podrá recurrir ante la empresa.

Artículo 22. *Dietas y viajes.*

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

Se percibirán dietas en los siguientes casos:

Durante el tiempo de viaje necesario para el embarque o desembarque. No se devengarán dietas ni gastos de viaje desde el puerto base al domicilio del trabajador.

Comisión de servicio fuera del domicilio.

Expectativa de embarque fuera del domicilio.

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

Comida: 2.681 pesetas.

Cena: 2.681 pesetas.

Alojamiento: A justificar según factura.

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

En el extranjero la empresa estará obligada a facilitar los medios de transporte y alojamiento al tripulante.

La empresa abonará los gastos de viaje, eligiendo el tripulante el medio de transporte más idóneo, adecuado y directo, quedando excluidos los taxis de alquiler de largo recorrido, los coches de alquiler y las clases de lujo. Para taxis de largo recorrido se considerará como tal las distancias superiores a 30 kilómetros. En caso de uso de estos medios, su utilización deberá estar justificada por falta de billete de otro tipo, urgencia de embarque o porque de su utilización se deriven mayores economías que los propios gastos. El tripulante presentará los comprobantes correspondientes.

En todo caso, el tripulante percibirá por adelantado de la empresa o su representante el importe aproximado de los gastos de locomoción y dietas caso de que no entreguen los correspondientes billetes de pasaje.

Artículo 23. *Manutención.*

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: Un miembro del Comité de Empresa, Mayordomo o Cocinero, un titulado y un no titulado, supervisado por el Capitán. La elección de los mismos se realizará por la Asamblea del buque, mediante votación en la que se levantará acta y se la entregará al Capitán.

La Comisión será la encargada del exacto cumplimiento de las normas sobre mantenimiento, y sus funciones serán las de:

Controlar las propuestas de pedidos.

Vigilar que los frigoríficos y oficios a disposición de los tripulantes contengan un surtido de alimentos básicos. Igualmente, durante la noche los frigoríficos tendrán artículos de primera necesidad, tales como: Leche, queso, embutidos, galletas, mantequillas, café, azúcar, pan, etc. La comida será adaptada a las necesidades del clima.

Intervendrán en la elaboración de minutas.

Comidas especiales: Se entiende por comidas especiales las que se preparan para fechas señaladas como los días 1 de mayo, Nuestra Señora del Carmen, Nochebuena y Nochevieja. La cantidad, calidad y tipo de comida para estos días será a criterio del Mayordomo y Comisión de Comidas, y la naviera correrá con los gastos.

Artículo 24. *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, cervezas, víveres de marca, tabacos, artículos de tocador y otros artículos que puedan suponer ventaja económica.

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

La Comisión deberá ser informada mensualmente del fondo generado.

Artículo 25. *Bajas por ILT.*

Durante el período de incapacidad laboral transitoria derivado de cualquier contingencia, en que el tripulante esté hospitalizado, se completará hasta el 85 por 100 el salario profesional durante dicho período de hospitalización.

Artículo 26. *Salarios y pagas extras.*

El salario a percibir por cada categoría es de 12 pagas anuales iguales al salario profesional, según tabla anexa.

Se percibirán dos pagas extras iguales al salario profesional, según la tabla anexa más antigüedad.

Artículo 27. *Gratificaciones extraordinarias.*

Las dos gratificaciones extraordinarias de vencimiento superior al mes se abonarán ordinariamente no más tarde del 15 de julio y 15 de diciembre, según tabla salarial anexa.

Artículo 28. *Horas extras.*

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

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

En la mar, siempre que las necesidades de la navegación lo exija para llevar a buen fin el viaje iniciado, como las operaciones de trabajo de cable en la mar según el uso y costumbre hasta la fecha y en puerto cuando la programada salida del buque lo requiera.

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

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

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

En situación de socorro a otros buques o personas en peligro o cuando fuesen necesarias o urgentes durante la navegación u operación para la seguridad del buque o personas o trabajos en operación.

Dada la naturaleza de carácter especial de las horas extras en la Marina Mercante, se considerarán como horas de fuerza mayor, todas las que se realicen en operación, así como las obligatorias reseñadas anterior-

mente, dado que las mismas se producen por contingencias necesarias en la navegación.

Tendrán naturaleza de horas extras aquellas que resulten en exceso de la jornada ordinaria diaria de ocho horas.

Artículo 29. *Trabajos en sábados, domingos y festivos.*

Durante estos días, se realizarán únicamente Guardias de puerto o mar, de fonda, emergencia del buque y cuando el buque este en operación.

Artículo 30. *Pérdida de equipaje.*

La empresa indemnizará al tripulante embarcado en concepto de pérdida del equipaje, en caso de accidente o siniestro del buque, con la cantidad de 100.000 pesetas.

Artículo 31. *Seguro de accidentes.*

Aparte del seguro obligatorio de accidentes y como complemento del mismo, la empresa establece a su cargo y a favor de los Tripulantes un seguro de accidentes, cubriendo los riesgos de Muerte e Invalidez total en su actuación profesional, con los capitales asegurados siguientes: (Dichos capitales entrarán en vigor al vencimiento de la póliza actual).

Por muerte 9.000.000.

Invalidez total: 11.000.000.

Artículo 32. *Correspondencia.*

Los Capitanes deberán exponer en los tablones de anuncios las direcciones postales de los Consignatarios o Agentes en los Puertos donde el buque vaya a hacer escala.

La empresa adoptará medidas con el fin de enviar a los buques las cartas dirigidas a los tripulantes que se hayan recibido en la Naviera.

Cuando el buque se encuentre en puerto extranjero las cartas remitidas por los tripulantes serán entregadas para su franqueo al Consignatario, o enviadas por cualquier medio más eficaz.

Artículo 33. *Puestos en tierra.*

La empresa dará cargo preferentemente a los tripulantes fijos de su flota, sobre el personal ajeno a ella, al objeto de ocupar plazas en tierra. Ello siempre que el tripulante reúna las condiciones exigidas por la empresa para ocupar plazas. Dicha preferencia en el trato incluye la espera para los casos en que el tripulante se halle embarcado.

Estas plazas deberán ser anunciadas al Capitán del buque, para su publicación y al Comité de Empresa.

Artículo 34. *Cambio de horario de salida.*

La salida estimada del buque deberá comunicarse a la tripulación con cuatro horas de antelación, por medio de los tablones de anuncios existentes en el buque.

A la llegada del buque a puerto, fuera de puerto base, se comunicará a través del tablón de anuncios del buque un horario de salida y destino.

Artículo 35. *Fondeadas.*

Cuando el buque fondee en rada, bahía o ría, sin que exista riesgo que obligue a los Tripulantes a permanecer a bordo, la empresa, se compromete a facilitar un servicio de lanchas, cuyo horario y frecuencia lo establece el Capitán según las circunstancias y de acuerdo con el delegado de los tripulantes o miembro del Comité de Empresa, quienes deberán adaptarse a dicho horario.

Se procurará que se adecue el horario y frecuencia del servicio de transportes para que puedan trasladarse el mayor número de tripulantes posible por viaje y teniendo en cuenta los relevos de guardia.

Artículo 36. *Servicios recreativos y culturales.*

La empresa dotará a todos los buques de un aparato de TV, de una radio cassette y aparato de vídeo por cámara, siendo por cuenta de aquélla todos los gastos de instalación.

El abastecimiento de videocassettes será por cuenta del fondo de entrepot.

Una comisión nombrada al efecto, determinará la lista de libros, tanto de tipo laboral como profesional, que deberán figurar en el buque. El coste de estos libros será por cuenta de la empresa.

Artículo 37. *Medios de transporte.*

Los buques que atraquen en zonas lejanas a la ciudad y de difícil comunicación y que no tenga transportes regulares y frecuentes se dotarán de transportes apropiados a todos los tripulantes del buque, bien entendido que los tripulantes habrán de adaptarse al horario de los servicios y a las frecuencias que se hubieran establecido.

Se procurará que se adecue el horario y frecuencia del servicio de transportes para que puedan trasladarse el mayor número de tripulantes por viaje.

Artículo 38. *Ropa y servicio de lavandería.*

La ropa de trabajo será por cuenta de la empresa atendiéndose a lo establecido en las normas de seguridad e higiene en el trabajo.

El lavado de ropa de cama, toallas y servicio de fonda correrá a cargo de la empresa, así como proveerá a los buques de medios pertinentes para el lavado de los efectos personales de los Tripulantes (lavadora, plancha, planchadora, secadora, jabón, etc).

En puerto base, los marmitones y mozos polivalentes asignados a fonda harán el lavado y planchado de la ropa sucia dentro de su jornada laboral, siendo en todo caso preferente la limpieza de la habitabilidad del buque.

Ropa de trabajo de a bordo: Para los trabajos en zonas frías, se les suministrará un chaquetón de abrigo para los tripulantes que tengan que realizar trabajos en el exterior cada dos años, así como un jersey (ante entrega de lo viejo).

Al personal que realice trabajos en operación de cable en cubierta, se le suministrará un buzo impermeable de nylon y guateado cada dos años (ante entrega de lo viejo).

Todo el personal embarcado dispondrá en perfecto uso de los efectos siguientes:

Oficiales de Puente y Radio: Dispondrán de un buzo, un equipo de agua completo, un casco, linterna y guantes, según necesidades y en cantidades suficientes (ante entrega de lo viejo), así mismo se le suministrará dos pantalones y dos camisas manga corta para verano, dos pantalones y dos camisas manga larga para invierno, todo ello de la tela adecuada para cada temporada y cada dos años.

Oficiales de Máquinas y Electrónicos: Dispondrán de dos buzos, un casco, linternas y guantes, según necesidades, en cantidad suficiente y botas de seguridad (ante entrega de lo viejo).

Contraamaestre y Marineros: Dispondrán de tres buzos o similares, un equipo de agua, un casco, calzado especial de seguridad, linterna y guantes, según necesidades y en cantidades suficientes (ante entrega de lo viejo).

Electricista, Engrasadores y Mecánicos: Percibirán los mismos efectos que los de cubierta, excepto ropa de agua que utilizarán la ya citada comúnmente para el Departamento de Máquinas.

Personal de Fonda: Cocineros, dispondrán de tres camisetas blancas, delantales y tres pantalones cada año.

Marmitones, lo mismo que los cocineros.

Camareros, dos pantalones negros y dos camisas blancas para el servicio de comidas cada dos años, así como ropa de faena.

Los criterios para el recambio de ropa serán llevados según el estado de uso de dichos efectos.

La comisión de abordaje, Delegado de los tripulantes o miembro del Comité de Empresa junto con el Jefe de Departamento, determinará el estado de los mismos.

Artículo 39. *Comisión Paritaria.*

Para interpretar y vigilar la aplicación del presente Convenio se crea una Comisión paritaria de hasta seis miembros (tres por cada parte max.) elegidos de entre los componentes de la mesa negociadora.

Las partes someterán a esta Comisión cuantas dudas, discrepancias o conflictos pudieran derivarse de la interpretación o aplicación del Convenio a esta Comisión que resolverá lo que proceda en el plazo más breve posible.

Artículo 40. *Anticipos.*

Cuando un tripulante requiera de la empresa un anticipo, y cuando el buque se encuentre fuera del puerto base, ésta facilitará el mismo hasta el tope máximo de sus haberes que le adeudase la empresa hasta ese momento.

Artículo 41. *Recaudación de cuotas.*

A requerimiento de los trabajadores afiliados a alguna Central Sindical o Sindicato legalmente constituido, la empresa descontará en nómina mensual el importe de la cuota sindical correspondiente. A tal efecto, el trabajador interesado remitirá a la Dirección competente escrito en el que solicite la orden de descuento, la Central o Sindicato a que pertenece, la cuantía de la cuota y demás datos necesarios para poder efectuar la retención, así como el número de la cuenta corriente de la Entidad Bancaria a la que deba ser transferida la cantidad descontada.

Artículo 42. *Forma de cobro.*

A partir de la firma de este convenio queda establecido que las nóminas se confeccionarán mensualmente liquidándose en igual período de tiempo, en cumplimiento del artículo 29 del R.D.L 1/1995 de 24 de marzo.

Artículo 43. *Seguridad y salud.*

El trabajador, en la prestación de sus servicios a bordo, tendrá derecho a una protección eficaz en materia de seguridad y salud.

A tal efecto se constituirá un Comité de Seguridad y Salud, con el fin de inspeccionar y controlar las medidas de seguridad y salud legalmente establecidas.

El Comité de Seguridad y Salud cuando aprecie una probabilidad seria y grave de accidente por la inobservancia de la legislación aplicable en la materia, requerirá al Armador 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 dirigirá a la Autoridad competente. Si el riesgo de accidente fuera inminente, la paralización de las actividades podrá ser acordada por la totalidad de los trabajadores del buque.

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

Las compañías navieras se comprometen a cumplir los acuerdos ratificados por el Estado español con las Organizaciones Internacionales de Trabajo sobre Seguridad, Convivencia e Higiene en la Mar; así mismo se comprometen a que estos acuerdos estén a disposición de los tripulantes y Delegados sindicales a bordo del buque (Convenio o recomendaciones 133 OIT), una vez que se hubieran publicado en el «Boletín Oficial del Estado».

El Comité de Seguridad y Salud estará compuesto, bajo la presidencia y supervisión del Capitán, por:

Jefe de Máquinas.

Un Primer Oficial de Puente y Máquinas.

Un Titulado y un no Titulado.

Un miembro del Comité de Empresa.

Si a juicio de los miembros del Comité fuese necesario, dada la naturaleza del tema a tratar, podrá formar parte de la misma, eventualmente, un electricista, un mecánico o el cocinero.

Objetivos:

a) Aunar esfuerzos de toda la tripulación para que el buque pueda ser considerado un lugar seguro de trabajo.

b) Evitar los accidentes a bordo.

c) Mejorar las condiciones de seguridad.

d) Recomendar modificaciones y recibir sugerencias encaminadas al logro de una mayor garantía de seguridad, tanto de los tripulantes como del buque.

e) Interesar de la empresa el que se ponga a disposición del Comité de Seguridad y Salud en cada buque la normativa y circulares vigentes en la materia.

Funciones:

a) Velar a bordo que se cumplan con las normativas de seguridad vigente.

b) Promover la observancia de las medidas para la prevención de accidentes.

c) La presentación a la empresa de sugerencias, propuestas y recomendaciones, para la adopción de cualquier medida de seguridad a bordo.

d) La comprobación y correcto funcionamiento de los aparatos para la prevención y lucha contra-incendios y accidentes.

e) Análisis de los accidentes ocurridos a bordo, haciendo las recomendaciones necesarias para evitar la repetición.

f) La vigilancia de la ejecución de los ejercicios de seguridad reglamentarios. Los ejercicios de adiestramiento y práctica a bordo (abandono, contra-incendios, emergencias, etc.) se realizarán periódicamente.

g) Proponer la concesión de recompensas al personal que se distinga por su comportamiento o intervención en actos meritorios, así como sanciones a quien incumpla normas e instrucciones sobre seguridad.

h) Proponer a la empresa la adquisición de los títulos de aquellas publicaciones en materia de seguridad que deban formar parte de la biblioteca del buque.

i) Participar, junto con la empresa en la programación de cursos sobre seguridad.

Con objeto de interesar a toda la tripulación en los temas relativos a la Seguridad y Salud en los buques, las sugerencias que sobre esta materia formule cualquier tripulante se llevará a cabo mediante la confección de un parte por triplicado, destinándose una copia para la Comisión, otra para el interesado y la última será remitida a la dirección de la empresa junto con un informe de la propia Comisión.

Reuniones:

La Comisión se reunirá cada tres meses con carácter obligatorio en sesión ordinaria y con carácter extraordinario, cuando así lo estime conveniente el Capitán por propia iniciativa o a petición razonada de los dos tercios de los miembros de la Comisión.

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

Artículo 44. *Actividad sindical.*

Ambas partes respecto de esta materia estarán a lo dispuesto en la legislación sindical vigente y los miembros del Comité de Empresa dispondrán de veinte (20) horas mensuales retribuidas para el ejercicio de sus actividades sindicales y de representación, pudiendo acumularse estas horas en uno o varios miembros del Comité de Empresa.

Artículo 45. *Categorías.*

Las categorías a bordo de los buques serán las contenidas en la tabla salarial anexa, ahora bien cualquier modificación de las categorías que no estén incluidas en la tabla salarial, será negociada con el Comité para su inclusión en la mencionada tabla.

Artículo 46. *Antigüedad.*

Todos los trabajadores, según acta de fecha 2 de mayo de 1995, tendrán derecho a trienios por importe de 3.000 pesetas brutas, cantidad ésta fija sin que le afecte cualquier incremento salarial futuro, y hasta un máximo de tres trienios.

Artículo 47. *Jubilación.*

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 entre la empresa y el 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 48. *Incremento salarial.*

Las tablas salariales anexas y demás conceptos retributivos excepto antigüedad han sido incrementadas en el 2,5 por 100 y estará vigente hasta el 31 de diciembre de 1998.

A partir del 1 de enero de 1999 serán incrementadas con el IPC previsto por el gobierno para el año 1999, así como todos los conceptos retributivos excepto antigüedad.

A partir del 1 de enero de 2000 el incremento salarial será el IPC previsto por el gobierno más el 0,5 por 100, con cláusula de revisión para el año 2000, así como todos los conceptos retributivos excepto antigüedad.

Para los años 1999, 2003 y 2007 el porcentaje de subida que pudiera corresponder se distribuirá linealmente sobre el salario profesional para todas las categorías, y el resto de los años será proporcional.

Artículo 49. *Régimen disciplinario: Faltas y sanciones.*

1. Clasificación de las faltas: Las faltas se clasificarán en leves, graves y muy graves, de acuerdo con los siguientes criterios:

Faltas leves. Son faltas leves:

a) Las reiteradas faltas de puntualidad.

b) Abandonar el trabajo sin que medie autorización o motivo justificado, siempre que de ello no se derive, por la función especial del tripulante, perjuicio objetivamente apreciable para el servicio que haya de prestar, en cuyo caso se considerará falta grave.

c) Las discusiones a bordo con los compañeros de trabajo que alterasen la normal convivencia en el buque.

d) Todas aquellas que vulneren levemente las normales reglas de convivencia y trabajo.

e) La falta de aseo y decoro durante la permanencia en los locales de servicios comunes.

Faltas graves. Se consideran faltas graves:

a) Las reiteradas faltas de puntualidad cuando conlleven un perjuicio para el servicio.

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

c) La desobediencia a las órdenes recibidas de los superiores en materia relacionada con el servicio, sin perjuicio de que las mismas, una vez cumplimentadas, pudieran ser objeto de inmediata reclamación. Si la urgencia del trabajo lo permitiera, podrá el tripulante manifestar su disconformidad, con la ejecución del mismo al Jefe de Departamento o en su ausencia al inmediato responsable.

Si alguna orden dada por un superior, implicara la realización por parte del subordinado de un trabajo no recogido en su descripción de funciones, éste podrá exigir que dicha orden le sea comunicada por escrito, sin perjuicio de que esto, por razones de urgencia, pueda realizarse con posterioridad al cumplimiento de la orden.

d) La reincidencia en la comisión de tres faltas leves en el período de treinta días.

e) No embarcar el tripulante en la fecha que le haya sido señalada por la empresa, si no media justificación suficiente.

f) Originar frecuentes riñas y pendencias a bordo con los compañeros de trabajo.

g) La transgresión grave de las normas de seguridad e higiene establecidas.

h) La negligencia que ocasione mal estado de los elementos de seguridad.

Faltas muy graves. Se consideran faltas muy graves:

a) Hacer desaparecer, inutilizar, destrozarse o causar desperfectos intencionadamente en materiales, útiles, herramientas, maquinaria, aparatos, instalaciones, mercancías que se transporten, enseres o documentos.

b) La embriaguez o toxicomanía en acto de servicio.

c) Retener o violar el secreto de la correspondencia oficial, particular o documentos reservados de la empresa.

d) La simulación de accidente o enfermedad.

e) Solicitar permisos, licencias o excedencias alegando causas no existentes o excederse del tiempo concedido para los mismos sin causa justificada.

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

g) No cumplir la orden de embarque sin causa grave que lo justifique.

h) Quedarse en tierra por su culpa al salir el buque a la mar.

i) Causar accidentes graves por negligencia o imprudencia inexcusable.

j) La reiteración de faltas graves, siempre que se cometan dentro del período de embarque.

k) Los malos tratos de palabra u obra y la falta grave de respeto y consideración a los Jefes u Oficiales, así como a los compañeros y subordinados.

l) La reincidencia en faltas de subordinación, disciplina o incumplimiento del servicio.

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

o) El abandono del servicio de guardia, sin causa que lo justifique.

p) El contrabando o tenencia de mercancías, divisas o productos prohibidos por la Ley.

q) La inobservancia de las Normas de Seguridad e Higiene en el buque que afecte directamente a la integridad física de la persona, seguridad y deterioro de las instalaciones o dependencias del mismo.

r) El incumplimiento de las funciones específicas de los puestos de trabajo.

s) La imprudencia o negligencia en actos de servicio, si implicase riesgo de accidente para él o sus compañeros o peligro de avería para las instalaciones del buque.

2. Sanciones por faltas leves. Serán las siguientes:

Amonestación verbal.

Amonestación por escrito.

Suspensión de empleo y sueldo de hasta dos días.

3. Sanciones por faltas graves. Podrá imponerse alguna de las siguientes:

a) Inhabilitación por un período no superior a un año para ascensos de categoría.

b) Suspensión de empleo y sueldo hasta diez días.

4. Sanciones por faltas muy graves. Podrán imponerse algunas de las siguientes:

a) Suspensión de empleo y sueldo de hasta tres meses.

b) Inhabilitación de hasta dos años para el ascenso de categoría.

c) Despido.

5. Procedimiento sancionador: Teniendo en cuenta las especiales características del desarrollo del trabajo en la mar, cuando se produzca un hecho constitutivo de falta laboral, la empresa no podrá imponer sanción alguna al trabajador hasta la llegada del buque a su puerto base, sin perjuicio de las facultades que le corresponden al Capitán, y de su consignación en el Libro de Navegación, siendo la razón de ello la garantía de su impugnación por parte del trabajador dentro de los plazos legales.

Consecuentemente con lo anterior, no comenzará a regir la prescripción de la falta hasta la llegada al puerto base.

Las faltas graves y muy graves serán notificadas simultáneamente al trabajador y a la representación sindical, pudiendo éstos realizar alegaciones en el plazo de tres días hábiles.

6. Prescripción de faltas: Las faltas leves prescribirán a los diez días desde la fecha en que la empresa haya tenido conocimiento de su comisión; las graves a los veinte días; las muy graves a los sesenta días, y en todo caso, a los seis meses de haberse cometido.

Desde el momento en que se produzca la comunicación al interesado por presuntas faltas, que pudieran calificarse como graves o muy graves, hasta su resolución, quedarán interrumpidos los plazos de prescripción anteriormente referidos.

7. Recurso contra sanciones impuestas: La valoración de las faltas y las correspondientes sanciones impuestas, en su caso, serán revisables ante la Jurisdicción competente, dentro de los términos y plazos legales establecidos al efecto.

Tabla salarial para 1998

Categoría	Salario profesional mensual — Pesetas	Complemento salario mensual — Pesetas
1. Capitán	421.176	284.412
2. Jefe Oficiales Puente	355.745	302.193
3. Jefe de Máquinas	421.176	271.613
4. Jefe Oficiales Máquinas	355.745	288.998

Categoría	Salario profesional mensual — Pesetas	Dieta fuera pto. base diaria — Pesetas	Tipo hora extra
5. 1.º Oficiales	355.745	6.960	A
6. 2.º Oficiales	309.823	6.332	B
7. 3.º Oficiales	263.901	5.708	B
8. Radio electro	355.745	6.960	A
9. Médico	263.901	5.708	B
10. 1.º Electrónico	263.901	5.708	B
11. 2.º Electrónico/ATS	213.463	4.832	C

En el complemento de salario se encuentran englobados todos los conceptos retributivos incluidas las prolongaciones de jornada y plus de Mando.

Maestranza y Subalternos

Categoría	Salario profesional mensual — Pesetas	Dieta fuera pto. base diaria — Pesetas	Tipo hora extra
12. 1.º Contramaestre/Carpintero—Fontanero/Electricista/Mecánico/Calderero, Pañolero	173.720	3.921	D
13. Mayordomo	176.955	3.921	D
14. 1.º Cocinero	176.847	3.921	D
15. 2.º Contramaestre	165.836	3.638	D
16. 2.º Cocinero	154.222	3.638	D
17. Panadero, Gambucero	154.222	3.638	D
18. Jefe de Borda	155.066	3.638	D
19. Marinero/Mecamar	145.613	3.200	E
20. Mozo Polivalente	142.088	3.200	F
21. Camarero	148.791	3.200	E
22. Marmitón	142.088	3.200	F

Tabla valores horas extras

Tipo hora	Valor hora extra — Pesetas
A	1.858
B	1.688
C	1.442
D	1.185
E	1.022
F	960

Disposición adicional.

Las partes firmantes del presente Convenio han sido por la representación empresarial:

Don José Silveira Cañizares.

Doña María del Rosario Silveira Martín.

Don Jaime Martínez Landín.

Como Letrado Asesor: Don Rodolfo Hinrichs Álvarez de Parga.

Y por la representación de los trabajadores:

Don Jesús Sánchez Pérez, de la U.G.T.

Don Juan Corugeira Cabaleiro, de la U.G.T.

Don Juan Francisco Rodríguez Álvarez, de la U.G.T.