

MINISTERIO DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES

11226 *RESOLUCIÓN de 22 de mayo de 2001, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el Registro y publicación 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 26 de enero de 2001, de una parte por los designados por la Dirección de la empresa, en su representación, y de otra por el 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 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, 22 de mayo de 2001.—La Directora general, Soledad Córdova Garrido.

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

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, número 5, 1.º, y el personal de flota de los buques de salvamento, altura y tráfico interior propiedad de la empresa.

Artículo 2. *Vigencia.*

El presente Convenio entrará en vigor el 1 de enero de 2001 y su vigencia será de cinco años hasta el 31 de diciembre de 2005, 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, 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 quién esta 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 transbordos y traslados de los tripulantes entre cualquiera de los buques al servicio de aquella y que queden afectados por el presente Convenio.

Se entiende como transbordo el traslado del tripulante de un buque a otro de la empresa, dentro del transcurso del período de embarque y podrá ser:

a) Por iniciativa de la empresa: Por necesidades de servicio o de organización, el traslado o transbordo será dispuesto por la empresa, a cuyo efecto se seguirán los siguientes criterios:

1. Orden inverso de antigüedad del personal en cada categoría.
2. No ser transbordado más de una vez en el mismo período de embarque.

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

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

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

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

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 este al primer puerto de escala.

La empresa, o en su caso el tripulante, estarán obligados a comunicar la decisión de rescindir unilateralmente el contrato con ocho días de antelación a la fecha de terminación de período de prueba. En el supuesto de que la empresa no cumpla con dicho plazo de preaviso, vendrá obligada a abonar al tripulante afectado por dicha circunstancia, el importe correspondiente a quince días de salario profesional.

Una vez finalizado el período de prueba y en su caso el 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 este 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 abonarse, 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 aquel reúna las condiciones exigidas para el puesto a desempeñar y por orden de antigüedad. 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 que durante la noche los frigoríficos tengan 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: 2.920 pesetas.

Cena: 2.920 pesetas.

Alojamiento: 5.713 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 facilitará un anticipo de fondos.

La empresa abonará los gastos de viaje del 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 se le abonarán los kilómetros de ida/vuelta motivados por el desplazamiento para su embarque/desembarque, previa autorización de la empresa, a razón de lo que se estipule en la legislación vigente sobre esta materia.

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, este 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 esta, hasta que se produzca su incorporación a la categoría que le corresponda.

El excedente, una vez incorporado a la empresa, no podrá solicitar una nueva excedencia hasta que no hayan transcurrido al menos un año de servicio activo en la empresa, desde la finalización de aquella.

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 anterior-

mente, 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 exija 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 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.

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 ILT 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 programaran estas 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, quién atenderá su solicitud dentro, de los 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 ILT.*

Durante el período de Incapacidad Laboral Transitoria derivada de enfermedad común, en que el tripulante sea hospitalizado percibirá la prestación económica, en la cuantía del 90 por 100 de la base reguladora y hasta un máximo de seis meses.

En caso de ILT por accidente de trabajo el tripulante percibirá el 90 por 100 de la base reguladora y hasta un máximo de seis 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 anexa.

Artículo 21. *Plus de antigüedad.*

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

Artículo 22. *Porcentajes de la tripulación.*

Dadas las condiciones especiales de los buques de la empresa y la realización de los trabajos de salvamento, auxilio y servicios en siniestros marítimos, generalmente en condiciones meteorológicas muy adversas, que entrañan un riesgo permanente para la tripulación, la misma tendrá una participación, del 15 por 100 del total del bruto contratado, por la empresa o en su defecto del total bruto, que estipulen los organismos competentes.

Una vez realizada la distribución entre empresa y trabajadores de la prima, el 15 por 100 establecido se repartirá 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 estos personarse en los expedientes contradictorios de asistencia marítima, seguidos ante el Juzgado Marítimo Permanente o las autoridades arbitrales, en su caso.

Artículo 23. *Tripulación de presa.*

Se entiende por tripulación de presa el tripulante o tripulantes enrolados en el buque que en caso de siniestro marítimo, tengan que transbordarse en la mar al buque siniestrado, para proceder a las maniobras de enganche, para 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 24. *Trabajos especiales.*

Tienen la consideración de trabajos especiales aquellos cuya realización, en condiciones normales, no es obligatoria para los tripulantes de los buques, por corresponderle al personal de tierra.

Ningún tripulante podrá ser obligado a la realización de estos trabajos. Serán trabajos especiales los preparativos de enganche en el buque a remolcar, cuando se realicen remolques de puerto a puerto, por los buques de la empresa.

Los tripulantes pactarán con la empresa o sus representantes las condiciones económicas en que se realizarán este tipo de trabajos y serán voluntarios y de libre participación, excepto los trabajos especiales que figuren retribuidos en Convenio.

Artículo 25. *Trabajos que deberán realizarse por la dotación del buque y tienen la consideración de sucios, penosos y peligrosos.*

Cuando el trabajador no este 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 1.144 pesetas/hora o fracción en jornada ordinaria para todas las categorías y tipos de buques:

Trabajos en el interior de la caja de cadenas y la limpieza necesaria para su realización.

Trabajos en los interiores de los tanques de carga, lastres o agua dulce y limpieza necesaria para su realización.

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

Trabajos en cuadros eléctricos con alta tensión (se evitarán de no ser estrictamente necesarios).

Trabajos con productos químicos peligrosos.

Pintado a pistola, encalichado o cementado en recintos cerrados.

Trabajos en interiores por debajo de 5 °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 1.396 pesetas/hora o fracción en jornada ordinaria para todas las categorías y tipos de buques:

Trabajos en el interior de coferdáns 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 1.344 pesetas/hora de trabajo efectivo para todas las categorías, al personal que intervenga en estas operaciones.

En ningún caso abonará por cada trabajo más horas de las estipuladas por los servicios oficiales de cada entidad o marca.

Artículo 26. *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 27. *Entretenimiento a bordo.*

Los buques de Salvamento y altura dispondrán de una asignación mensual de 4.000 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 28. *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 ésta 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 29. *Ayuda para estudios.*

Al comienzo de cada curso académico, se establece una ayuda escolar para los hijos de los trabajadores de la empresa de 4.472 pesetas para el año 2001, por punto e hijo de acuerdo con el siguientes baremo:

Infantil: Dos puntos.

Primaria, de 1.º a 4.º curso: Tres puntos.

Primaria, 5.º y 6.º; ESO, 1.º y 2.º: Cuatro puntos.

ESO, 3.º y 4.º, 1.º Bachiller y FP: Cinco puntos.

2.º Bachiller: Seis puntos.

Universitarios: Siete puntos.

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

Artículo 30. *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 concurran 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 los 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 de 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, estas 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 31. *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 aquel no esté constituido, caso de que aprecien una probabilidad seria y grave de accidente por la inobservancia de la legislación aplicable en la materia, requerirán a la empresa por escrito a través del Capitán del buque para que adopte las medidas oportunas que hagan desaparecer el estado de riesgo, si la petición no fuese atendida en el plazo de cuatro días se dirigirán a la autoridad competente. Caso de no poder hacerlo y si el riesgo de accidente fuera inminente, la paralización de las actividades podrá acordarse si así lo deciden la totalidad de los trabajadores del buque.

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

La empresa se compromete a cumplir los acuerdos firmados por el Estado español con la OIT 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 OIT).

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 32. *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 33. *Facultades y competencias del Comité de empresa.*

Además de las que se le otorgan en el Estatuto de los Trabajadores tendrán las siguientes facultades y atribuciones:

Durante las negociaciones del Convenio Colectivo, los miembros del Comité de empresa y un miembro de la Sección Sindical del Sindicato mayoritario en el Comité de empresa se encontrarán en situación asimilada a embarque, durante un máximo de quince días.

Podrán acumularse las horas sindicales mensuales de los distintos miembros del Comité de empresa en uno o varios de sus componentes, pudiendo quedar salvados de la prestación de trabajo efectivo sin perjuicio de su remuneración.

Artículo 34. *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 35. *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 36. *Comisión negociadora.*

Han discutido, pactado y firmado el presente Convenio por la parte económica y en representación de la empresa don José Silveira Cañizares, don Julio Silveira Martín, don Jaime Martínez Landín, y en representación de los trabajadores, el Comité de empresa, formado por don Antonio Lampón Barciela, don Fernando Soto Espiñeira, don Manuel Vallejo Reyes, don Eladio Carrera Carro, don Emiliano González Pirami, don Aurelio J. Santiago Pedrosa, don Severo Otero Oliveira, don Enrique J. Vázquez Lubián y don Jorge Pino Couñago, y como letrado asesor don Rodolfo Hinrichs Álvarez de Parga.

Artículo 37. *Tabla de retribuciones.*

La tabla salarial para el año 2001 tendrá vigencia hasta el 31 de diciembre de 2001; las tablas de los años 2002 a 2005 serán incrementadas sobre la tabla del 2001 con el IPC previsto por el Gobierno para cada uno de dichos años, así como todos los demás conceptos retributivos sobre las cantidades resultantes en cada año.

A la finalización de cada uno de los años 2002, 2003, 2004 y 2005, se efectuará una revisión del IPC real de cada año respecto al IPC previsto y, si existieran diferencias, éstas serán abonadas una vez conocidos oficialmente los IPC reales

Artículo 38. *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, en situación de «stand-by», no encontrarse localizable el tripulante para acudir al buque o centro de trabajo, no hallándose de servicio pero en «stand-by», sin comunicarlo al Jefe correspondiente, siempre y cuando se provea al tripulante de los medios de comunicación adecuados (busca personas, 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 persona 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 obligadas.

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 alaruge 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 grave 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 comisión de cualquier infracción penal cometida dentro o fuera del buque que pueda 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.

Para la imposición de las sanciones aquí previstas se estará a lo previsto en la legislación vigente en cada momento.

Disposición adicional.

En todo lo no previsto en el presente convenio, se estará a lo dispuesto al texto refundido de normas sustitutorias de la Ordenanza del Trabajo en las Embarcaciones de Tráfico Interior de Puertos.

TABLA DE RETRIBUCIONES PARA PERSONAL EMBARCADO AÑO 2001

Tripulación embarcada en buques de «tráfico interior»

Categoría	Salario profesional — Pesetas	Plus embarque — Pesetas	Mantenimient. prendas trab. — Pesetas	Horas extras est. — Pesetas	Total mes — Pesetas
Patrón M. Cabotaje	194.861	25.138	14.043	58.646	292.688
Patrón de Cabotaje	184.370	24.825	14.043	67.386	290.624
Patrón tráfico interior ..	179.808	23.129	14.043	61.046	278.026
Mecánico Naval Mayor ..	194.861	25.138	14.043	58.646	292.688
Mecánico Naval 1.ª clase.	184.370	24.456	14.043	57.520	280.389
Mecánico Naval 2.ª clase.	178.446	20.771	14.043	44.682	257.942
Mecánico Litoral	172.521	17.086	14.043	31.843	235.493
Contra maestre	171.529	15.108	13.530	32.846	233.013
Mecánico-Calderetero ...	171.529	15.108	13.530	32.846	233.013
Electricista	171.529	15.108	13.530	32.846	233.013
Cocinero	171.529	15.108	13.530	32.846	233.013
Mecamar	169.292	12.126	13.530	28.308	223.256
Engrasador	169.292	12.126	13.530	28.308	223.256
Marinero preferente	169.292	12.126	13.530	28.308	223.256
Marinero	160.475	7.302	13.530	27.333	208.640
Mozo cubierta	103.852	7.302	13.530	22.512	147.196

Tripulación embarcada en buques de salvamento y altura

Categoría	Salario profesional — Pesetas	Plus embarque — Pesetas	Mantenimient. prendas trab. — Pesetas	Horas extras est. — Pesetas	Total mes — Pesetas
Capitán M. M.	268.036	29.754	14.043	63.914	375.747
1.ª Oficial M. M.	252.367	26.483	14.043	59.682	352.575
Patrón Mayor Cabotaje ..	194.861	25.138	14.043	62.678	297.110
Patrón de Cabotaje	184.370	24.825	14.043	70.237	293.475
Of. Radioelectr. 1.ª clase.	217.579	24.344	14.043	47.093	303.059
Jefe Máquinas M. M.	265.042	26.886	14.043	69.769	375.740
1.º Of. Máquinas M. M. ..	252.367	26.483	14.043	59.682	352.575
Mecánico Naval Mayor ..	194.861	25.528	14.043	62.678	297.110
Mecánico Naval 1.ª clase.	184.370	24.456	14.043	60.271	283.140
Mecánico Naval 2.ª clase.	178.446	20.771	14.043	44.682	257.942
Contra maestre	171.529	18.327	13.530	32.846	236.232
Mecánico-Calderetero ...	171.259	18.327	13.530	32.846	236.232
Electricista	171.529	18.327	13.530	32.846	236.232
Cocinero	171.529	18.327	13.530	32.846	236.232
Mecamar	169.292	12.126	13.530	28.308	223.256
Engrasador	169.292	12.126	13.530	28.308	223.256
Marinero preferente	169.292	12.126	13.530	28.308	223.256
Marinero Buceador	169.292	12.126	13.530	28.308	223.256
Marinero	160.475	7.302	13.530	27.333	208.640
Mozo cubierta	103.852	7.302	13.530	22.512	147.196

Los Capitanes y Jefes de Máquinas que ejerzan mando en los buques de salvamento percibirán la cantidad de pesetas: 30.000.

Los Patrones que ejerzan mando en los buques de salvamento percibirán la cantidad de pesetas/mes: 14.624.

Los Mecánicos Navales que ejerzan mando en los buques de salvamento percibirán la cantidad de pesetas/mes: 10.237.

TABLA DE RETRIBUCIONES PARA PERSONAL EMBARCADO AÑO 2002

Tripulación embarcada en buques de «tráfico interior»

Categoría	Salario profesional — Pesetas	Plus embarque — Pesetas	Mantenimient. prendas trab. — Pesetas	Horas extras est. — Pesetas	Total mes — Pesetas
Patrón M. Cabotaje	201.883	25.138	7.021	58.646	292.688
Patrón de Cabotaje	191.392	24.825	7.021	67.386	290.624
Patrón tráfico interior ..	86.830	23.129	7.021	61.046	278.026

Categoría	Salario profesional — Pesetas	Plus embarque — Pesetas	Mantenimient. prendas trab. — Pesetas	Horas extras est. — Pesetas	Total mes — Pesetas
Mecánico Naval Mayor ..	201.883	25.138	7.021	58.646	292.688
Mecánico Naval 1.ª clase.	191.392	24.456	7.021	57.520	280.389
Mecánico Naval 2.ª clase.	185.468	20.771	7.021	44.682	257.942
Mecánico Litoral	179.543	17.086	7.021	31.843	235.493
Contra maestre	178.294	15.108	6.765	32.846	233.013
Mecánico-Calderetero ...	178.294	15.108	6.765	32.846	233.013
Electricista	178.294	15.108	6.765	32.846	233.013
Cocinero	178.294	15.108	6.765	32.846	233.013
Mecamar	176.057	12.126	6.765	28.308	223.256
Engrasador	176.057	12.126	6.765	28.308	223.256
Marinero preferente	176.057	12.126	6.765	28.308	223.256
Marinero	167.240	7.302	6.765	27.333	208.640
Mozo cubierta	110.617	7.302	6.765	22.512	147.196

Tripulación embarcada en buques de salvamento y altura

Categoría	Salario profesional — Pesetas	Plus embarque — Pesetas	Mantenimient. prendas trab. — Pesetas	Horas extras est. — Pesetas	Total mes — Pesetas
Capitán M. M.	275.058	29.754	7.021	63.914	375.747
1.ª Oficial M. M.	259.389	26.483	7.021	59.682	352.575
Patrón Mayor Cabotaje ..	201.883	25.528	7.021	62.678	297.110
Patrón de Cabotaje	191.392	24.825	7.021	70.237	293.475
Of. Radioelectr. 1.ª clase.	224.601	24.344	7.021	47.093	303.059
Jefe Máquinas M. M.	272.064	26.886	7.021	69.769	375.740
1.º Of. Máquinas M. M. ..	259.389	26.483	7.021	59.682	352.575
Mecánico Naval Mayor ..	201.883	25.528	7.021	62.678	297.110
Mecánico Naval 1.ª clase.	191.392	24.456	7.021	60.271	283.140
Mecánico Naval 2.ª clase.	185.468	20.771	7.021	44.682	257.942
Contra maestre	178.294	18.327	6.765	32.846	236.232
Mecánico-Calderetero ...	178.294	18.327	6.765	32.846	236.232
Electricista	178.294	18.327	6.765	32.846	236.232
Cocinero	178.294	18.327	6.765	32.846	236.232
Mecamar	176.057	12.126	6.765	28.308	223.256
Engrasador	176.057	12.126	6.765	28.308	223.256
Marinero preferente	176.057	12.126	6.765	28.308	223.256
Marinero Buceador	176.057	12.126	6.765	28.308	223.256
Marinero	167.240	7.302	6.765	27.333	208.640
Mozo cubierta	110.617	7.302	6.765	22.512	147.196

Los Capitanes y Jefes de Máquinas que ejerzan mando en los buques de salvamento percibirán la cantidad de pesetas: 30.000.

Los Patrones que ejerzan mando en los buques de salvamento percibirán la cantidad de pesetas/mes: 14.624.

Los Mecánicos Navales que ejerzan mando en los buques de salvamento percibirán la cantidad de pesetas/mes: 10.237.

TABLA DE RETRIBUCIONES PARA PERSONAL EMBARCADO AÑO 2003

Tripulación embarcada en buques de «tráfico interior»

Categoría	Salario profesional — Pesetas	Plus embarque — Pesetas	Horas extras est. — Pesetas	Total mes — Pesetas
Patrón M. Cabotaje	208.904	25.138	58.646	292.688
Patrón de Cabotaje	198.413	24.825	67.386	290.624
Patrón tráfico interior ..	193.851	23.129	61.046	278.026
Mecánico Naval Mayor	208.904	25.138	58.646	292.688
Mecánico Naval 1.ª clase	198.413	24.456	57.520	280.389
Mecánico Naval 2.ª clase	192.489	20.771	44.682	257.942
Mecánico Litoral	186.564	17.086	31.843	235.493
Contra maestre	185.059	15.108	32.846	233.013
Mecánico-Calderetero	185.059	15.108	32.846	233.013
Electricista	185.059	15.108	32.846	233.013
Cocinero	185.059	15.108	32.846	233.013

Categoría	Salario profesional — Pesetas	Plus embarque — Pesetas	Horas extras est. — Pesetas	Total mes — Pesetas
Mecamar	182.822	12.126	28.308	223.256
Engrasador	182.822	12.126	28.308	223.256
Marinero preferente	182.822	12.126	28.308	223.256
Marinero	174.005	7.302	27.333	208.640
Mozo cubierta	117.382	7.302	22.512	147.196

Tripulación embarcada en buques de salvamento y altura

Categoría	Salario profesional — Pesetas	Plus embarque — Pesetas	Horas extras est. — Pesetas	Total mes — Pesetas
Capitán M. M.	282.079	29.754	63.914	375.747
1.ª Oficial M. M.	266.410	26.483	59.682	352.575
Patrón Mayor Cabotaje	208.904	25.528	62.678	297.110
Patrón de Cabotaje	198.413	24.825	70.237	293.475
Of. Radioelectr. 1.ª clase.	231.622	24.344	47.093	303.059
Jefe Máquinas M. M.	279.085	26.886	69.769	375.740
1.º Of. Máquinas M. M.	266.410	26.483	59.682	352.575
Mecánico Naval Mayor	208.904	25.528	62.678	297.110
Mecánico Naval 1.ª clase.	198.413	24.456	60.271	283.140
Mecánico Naval 2.ª clase.	192.489	20.771	44.682	257.942
Contraestre	185.059	18.327	32.846	236.232
Mecánico-Calderero	185.059	18.327	32.846	236.232
Electricista	185.059	18.327	32.846	236.232
Cocinero	185.059	18.327	32.846	236.232
Mecamar	182.822	12.126	28.308	223.256
Engrasador	182.822	12.126	28.308	223.256
Marinero preferente	182.822	12.126	28.308	223.256
Marinero Buceador	182.822	12.126	28.308	223.256
Marinero	174.005	7.302	27.333	208.640
Mozo cubierta	117.382	7.302	22.512	147.196

Los Capitanes y Jefes de Máquinas que ejerzan mando en los buques de salvamento percibirán la cantidad de pesetas: 30.000.

Los Patrones que ejerzan mando en los buques de salvamento percibirán la cantidad de pesetas/mes: 14.624.

Los Mecánicos Navales que ejerzan mando en los buques de salvamento percibirán la cantidad de pesetas/mes: 10.237.

TABLA DE RETRIBUCIONES PARA PERSONAL EMBARCADO AÑO 2004

Tripulación embarcada en buques de «tráfico interior»

Categoría	Salario profesional — Pesetas	Plus embarque — Pesetas	Horas extras est. — Pesetas	Total mes — Pesetas
Patrón M. Cabotaje	208.904	25.138	58.646	292.688
Patrón de Cabotaje	198.413	24.825	67.386	290.624
Patrón tráfico interior	193.851	23.129	61.046	278.026
Mecánico Naval Mayor	208.904	25.138	58.646	292.688
Mecánico Naval 1.ª clase	198.413	24.456	57.520	280.389
Mecánico Naval 2.ª clase	192.489	20.771	44.682	257.942
Mecánico Litoral	186.564	17.086	31.843	235.493
Contraestre	185.059	15.108	32.846	233.013
Mecánico-Calderero	185.059	15.108	32.846	233.013
Electricista	185.059	15.108	32.846	233.013
Cocinero	185.059	15.108	32.846	233.013
Mecamar	182.822	12.126	28.308	223.256
Engrasador	182.822	12.126	28.308	223.256
Marinero preferente	182.822	12.126	28.308	223.256
Marinero	174.005	7.302	27.333	208.640
Mozo cubierta	117.382	7.302	22.512	147.196

Tripulación embarcada en buques de salvamento y altura

Categoría	Salario profesional — Pesetas	Plus embarque — Pesetas	Horas extras est. — Pesetas	Total mes — Pesetas
Capitán M. M.	289.381	22.453	63.914	375.748
1.ª Oficial M. M.	273.712	19.181	59.682	352.575
Patrón Mayor Cabotaje	216.205	18.226	63.250	297.681
Patrón de Cabotaje	205.715	17.523	70.802	294.040
Of. Radioelectr. 1.ª clase.	238.924	17.042	47.093	303.059
Jefe Máquinas M. M.	286.387	19.584	69.769	375.740
1.º Of. Máquinas M. M.	273.712	19.181	59.682	352.575
Mecánico Naval Mayor	216.205	18.226	62.678	297.109
Mecánico Naval 1.ª clase.	205.715	17.154	60.271	283.140
Mecánico Naval 2.ª clase.	199.791	13.469	44.682	257.942
Contraestre	192.361	11.025	32.846	236.232
Mecánico-Calderero	192.361	11.025	32.846	236.232
Electricista	192.361	11.025	32.846	236.232
Cocinero	192.361	11.025	32.846	236.232
Mecamar	190.124	4.825	28.308	223.257
Engrasador	190.124	4.825	28.308	223.257
Marinero preferente	190.124	4.825	28.308	223.257
Marinero Buceador	190.124	4.825	28.308	223.257
Marinero	181.307	0	27.333	208.640
Mozo cubierta	124.684	0	22.512	147.196

Los Capitanes y Jefes de Máquinas que ejerzan mando en los buques de salvamento percibirán la cantidad de pesetas: 30.000.

Los Patrones que ejerzan mando en los buques de salvamento percibirán la cantidad de pesetas/mes: 14.624.

Los Mecánicos Navales que ejerzan mando en los buques de salvamento percibirán la cantidad de pesetas/mes: 10.237.

TABLA DE RETRIBUCIONES PARA PERSONAL EMBARCADO AÑO 2005

Tripulación embarcada en buques de «tráfico interior»

Categoría	Salario profesional — Pesetas	Plus embarque — Pesetas	Horas extras est. — Pesetas	Total mes — Pesetas
Patrón M. Cabotaje	216.205	17.863	58.646	292.687
Patrón de Cabotaje	205.715	17.523	67.386	290.624
Patrón tráfico interior	201.153	15.827	61.046	278.026
Mecánico Naval Mayor	216.205	17.836	58.646	292.687
Mecánico Naval 1.ª clase	205.715	17.154	57.520	280.389
Mecánico Naval 2.ª clase	199.791	13.469	44.682	257.942
Mecánico Litoral	193.866	9.784	31.843	235.493
Contraestre	192.361	7.806	32.846	233.013
Mecánico-Calderero	192.361	7.806	32.846	233.013
Electricista	192.361	7.806	32.846	233.013
Cocinero	192.361	7.806	32.846	233.013
Mecamar	190.124	4.825	28.308	223.257
Engrasador	190.124	4.825	28.308	223.257
Marinero preferente	190.124	4.825	28.308	223.257
Marinero	181.307	0	27.333	208.640
Mozo cubierta	124.684	0	22.512	147.196

Tripulación embarcada en buques de salvamento y altura

Categoría	Salario profesional — Pesetas	Plus embarque — Pesetas	Horas extras est. — Pesetas	Total mes — Pesetas
Capitán M. M.	289.381	22.453	63.914	375.748
1.ª Oficial M. M.	273.712	19.181	59.682	352.575
Patrón Mayor Cabotaje	216.205	18.226	63.250	297.681
Patrón de Cabotaje	205.715	17.523	70.802	294.040

Categoría	Salario profesional — Pesetas	Plus embarque — Pesetas	Horas extras est. — Pesetas	Total mes — Pesetas
Of. Radioelectr. 1.ª clase.	238.924	17.042	47.093	303.059
Jefe Máquinas M. M.	286.387	19.584	69.769	375.740
1.º Of. Máquinas M. M.	273.712	19.181	59.682	352.575
Mecánico Naval Mayor	216.205	18.226	62.678	297.109
Mecánico Naval 1.ª clase.	205.715	17.154	60.271	283.140
Mecánico Naval 2.ª clase.	199.791	13.469	44.682	257.942
Contraestre	192.361	11.025	32.846	236.232
Mecánico-Calderero	192.361	11.025	32.846	236.232
Electricista	192.361	11.025	32.846	236.232
Cocinero	192.361	11.025	32.846	236.232
Mecamar	190.124	4.825	28.308	223.257
Engrasador	190.124	4.825	28.308	223.257
Marinero preferente	190.124	4.825	28.308	223.257
Marinero Buceador	190.124	4.825	28.308	223.257
Marinero	181.307	0	27.333	208.640
Mozo cubierta	124.684	0	22.512	147.196

Los Capitanes y Jefes de Máquinas que ejerzan mando en los buques de salvamento percibirán la cantidad de pesetas: 30.000.

Los Patrones que ejerzan mando en los buques de salvamento percibirán la cantidad de pesetas/mes: 14.624.

Los Mecánicos Navales que ejerzan mando en los buques de salvamento percibirán la cantidad de pesetas/mes: 10.237.

11227 *RESOLUCIÓN de 30 de mayo de 2001, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el Registro y publicación de la sentencia de 21 de marzo de 2001, de la Sala de lo Social del Tribunal Supremo, correspondiente al recurso número 2196/2000, relativa a la impugnación de determinados artículos del X Convenio Colectivo de la ONCE.*

Visto el fallo de la sentencia correspondiente al recurso número 2196/2000, de la Sala de lo Social del Tribunal Supremo, dictada en fecha 21 de marzo de 2001, contra sentencia de 7 de febrero de 2000, de la Sala de lo Social de la Audiencia Nacional en el procedimiento número 184/1999, sobre impugnación de Convenio Colectivo.

Antecedentes de hecho

En el «Boletín Oficial del Estado» número 168, de 15 de julio de 1999, se publicó la Resolución de la Dirección General de Trabajo de fecha 25 de junio del mismo año, mediante la que se ordenaba la inscripción en el Registro Oficial de Convenios Colectivos y la publicación en el «Boletín Oficial del Estado» del X Convenio Colectivo de la ONCE, del cual fueron impugnados los artículos 17.2, 37.1, 39.3, 42.1 48.2, 50, 61, 63.b).19, 63.c).8 y anexo 9, apartados II y III, ante la Sala de lo Social de la Audiencia Nacional; impugnación que fue desestimada y recurrida ante la Sala de lo Social, esta vez del Tribunal Supremo, casando la sentencia en lo relativo a los artículos 50 y 61 del susodicho X Convenio Colectivo de la ONCE, manteniéndose la sentencia de instancia en todo lo demás.

Fundamentos de derecho

De conformidad con lo establecido en el artículo 164.3 del Real Decreto Legislativo 2/1995, de 7 de abril, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Procedimiento Laboral, cuando la sentencia sea anulatoria en todo o en parte del Convenio Colectivo impugnado y éste hubiera sido publicado, también se publicará en el «Boletín Oficial» en el que aquél se hubiera insertado y en el artículo 2.e) del Real Decreto 1040/1981, de 22 de mayo, sobre registro y depósito de Convenios Colectivos de trabajo.

Esta Dirección General de Trabajo resuelve:

Primero.—Ordenar la inscripción de la citada sentencia de 21 de marzo de 2001, de la Sala de lo Social del Tribunal Supremo, correspondiente al recurso número 2196/2000, relativa a la impugnación de determinados

artículos del X Convenio Colectivo de la ONCE en el correspondiente Registro de Convenios Colectivos de este centro directivo, con notificación a las partes firmantes del Convenio.

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

Madrid, 30 de mayo de 2001.—La Directora general, Soledad Córdova Garrido.

SENTENCIA DEL TRIBUNAL SUPREMO. SALA DE LO SOCIAL

Excelentísimos señores: Don Aurelio Desdentado Bonete, don Víctor Fuentes López, don Mariano Sampedro Corral, don José María Botana López, don Bartolomé Ríos Salmerón.

En la villa de Madrid a 21 de marzo de 2001.

Vistos los autos pendientes ante la Sala en virtud de recurso de casación promovido por la Federación Estatal de Administración Pública de CC.OO., contra sentencia de fecha 7 de febrero de 2000, dictada por la Sala de lo Social de la Audiencia Nacional en el procedimiento número 184/1999, promovidos por la citada parte, frente a ONCE, sección sindical UGT en la ONCE y Ministerio Fiscal, sobre impugnación de Convenio.

Es Magistrado ponente el excelentísimo señor don Bartolomé Ríos Salmerón.

Antecedentes de hecho

Primero.—Por la representación de Federación Estatal de Administración Pública de CC.OO. se planteó conflicto colectivo, del que conoció la Sala de lo Social de la Audiencia Nacional. En el correspondiente escrito, tras exponer los hechos y fundamentos de derecho, terminaba suplicando se dictara sentencia por la que se declare: «La nulidad de pleno derecho, por conculcar la legalidad vigente de los artículos 17.2 37.1, 39.3, 42.1 48.2, 50, 61, 63.b).19, 63.c).8 y anexo 9, apartados II y III, del X Convenio Colectivo de la ONCE, cuya inscripción y publicación fue acordada por Resolución de la Dirección General de Trabajo de 25 de junio de 1999 y publicado en el «Boletín Oficial del Estado» número 168, de 15 de julio de 1999, así como todos los actos derivados de su aplicación, obligando a las partes, a estar y pasar por dicha declaración».

Segundo.—Admitida a trámite la demanda, se celebró el acto del juicio, en el que la parte actora se afirmó y ratificó en la misma, oponiéndose las demandadas, según consta en acta. Recibido el pleito a prueba, se practicaron las propuestas y declaradas pertinentes.

Tercero.—Con fecha 7 de febrero de 2000, la Sala de lo Social de la Audiencia Nacional dictó sentencia, cuya parte dispositiva es del tenor literal siguiente: «Desestimamos la demanda de Federación Estatal de Administración Pública de CC.OO. contra ONCE, sección sindical UGT en la ONCE y Ministerio Fiscal».

Cuarto.—En dicha sentencia se declararon probados los siguientes hechos: «1.º La empresa ONCE rige las relaciones laborales con sus trabajadores por medio del X Convenio Colectivo, suscrito entre la misma y la sección sindical de UGT, el 26 de marzo de 1999, que fue aprobado por la Dirección General de Trabajo con fecha 25 de junio del mismo año y publicado en el «Boletín Oficial del Estado» de 15 de julio siguiente. 2.º La empresa tiene una plantilla media de 21.738 Agentes vendedores, que operan en todo el territorio del Estado español. 3.º Durante el año 1998 las ventas de estos Agentes alcanzaron la cifra de 97.759.000.000 de pesetas, arrojando un saldo medio por vendedor de 4.570.000 pesetas. 4.º De acuerdo con la declaración del IRPF, los ingresos percibidos por los agentes vendedores se distribuyen de la siguiente manera: El 30,28 por 100, percibieron unos ingresos superiores a 4.828.000 pesetas. El 20,82 por 100, entre dicha suma y 3.879.000. El 33,89 por 100, entre la suma anterior y 2.909.000 pesetas. El resto, es decir, el 14,92 por 100, percibieron menos de 2.909.000 pesetas. 5.º Los Agentes venden el cupón prociegos de la ONCE en las condiciones impuestas por el Convenio Colectivo vigente en cada momento, así como bajo las instrucciones de las circulares y directrices de venta de dichos cupones y a los puntos de venta. 6.º En los contratos de trabajo suscritos entre la empresa y algunos vendedores, que constan en autos, se establece en ellos el carácter de trabajo especial, y en otros el de agente-vendedor. 7.º Con fecha 7 de julio de 1999, la actora presentó la correspondiente reclamación ante la Comisión Paritaria del Convenio, previa a la interposición de ésta demanda, sin que conste respuesta a aquélla. Se han cumplido las previsiones legales».

Quinto.—Contra dicha sentencia se interpuso recurso de casación por la representación procesal de Federación Estatal de Administración Pública de CC.OO.