

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL

6638 *Resolución de 10 de junio de 2014, de la Dirección General de Empleo, por la que se registra y publica el Convenio colectivo de Remolcadores Nosa Terra, SA (personal de flota de buques propios).*

Visto el texto del Convenio colectivo de la empresa Remolcadores Nosa Terra, S.A. –REMOLCANOSA– (personal de flota de buques propios), código de convenio nº 90009502011995, que fue suscrito, con fecha 25 de marzo de 2014, de una parte por los designados por la Dirección de la empresa, en representación de la misma, y de otra por el Comité de empresa, en representación de los trabajadores afectados, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, apartados 2 y 3, de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, Texto Refundido aprobado por Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, y en el Real Decreto 713/2010, de 28 de mayo, sobre registro y depósito de convenios y acuerdos colectivos de trabajo,

Esta Dirección General de Empleo resuelve:

Primero.

Ordenar la inscripción del citado convenio colectivo en el correspondiente Registro de convenios y acuerdos colectivos de trabajo con funcionamiento a través de medios electrónicos de este Centro Directivo, con notificación a la Comisión Negociadora.

Segundo.

Disponer su publicación en el Boletín Oficial del Estado.

Madrid, 10 de junio de 2014.–El Director General de Empleo, Xavier Jean Braulio Thibault Aranda.

CONVENIO COLECTIVO DE LA EMPRESA REMOLCADORES NOSA TERRA, S.A. 2014-2018

Artículo 1. *Ámbito de aplicación.*

El presente convenio regula las condiciones laborales, sociales y económicas entre la empresa Remolcadores Nosa Terra S.A. sita en Vigo, en el Muelle de Trasatlánticos, s/n y el personal de flota de los remolcadores de salvamento, altura y tráfico interior.

Artículo 2. *Vigencia.*

El presente convenio entrará en vigor el 1 de enero de 2014 y su vigencia será de cinco años, hasta el 31 de diciembre de 2018, 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 mínima de dos meses a su vencimiento, mantendrán vigencia sus cláusulas normativas y obligacionales.

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.

Serán respetadas estrictamente «ad personam», las condiciones más beneficiosas que tenga el trabajador concedidas por la empresa por pacto o costumbre.

Artículo 5. *Comisión paritaria.*

Durante la vigencia del presente convenio, se constituye una comisión paritaria compuesta por cuatro miembros del comité de empresa y otros tantos por parte de la dirección de la empresa.

Además de las competencias generales de interpretación, aplicación y seguimiento del convenio, la comisión paritaria, podrá funcionar de común acuerdo, como órgano de mediación de conflictos derivados de la aplicación del presente convenio.

Asimismo, la comisión paritaria estará facultada para proceder a llevar a cabo las propuestas de corrección, modificación o adaptación que fueran requeridas por la autoridad laboral en el caso de que ésta así lo solicite, sin perjuicio de la aprobación por parte de la comisión negociadora.

La comisión paritaria, se reunirá a petición de cualquiera de las partes y previa convocatoria en un plazo no inferior a 48 horas, ni superior a 15 días laborables.

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:

- No ser transbordado más de una vez por cada periodo de tres meses.

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.

En ambos casos hasta que el tripulante no esté embarcado 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 éste.

Artículo 7. *Período de prueba.*

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

Técnicos titulados: 6 meses.
Resto del personal: 2 meses.

La situación de Incapacidad Laboral Transitoria durante el período de prueba interrumpe el cómputo del mismo.

Artículo 8. *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.

Si la comisión de servicio se realiza durante el periodo de embarque, los tripulantes devengarán el salario real y vacaciones/descansos que venían disfrutando en su puesto normal de trabajo. Fuera de dicha situación devengarán vacaciones de acuerdo con el E.T.

Si la comisión de servicio se realiza fuera del domicilio del tripulante este tendrá derecho al reintegro de los gastos originados con el límite máximo establecido en el artículo 11 de este convenio.

Artículo 9. *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 a 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 salarial 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 lo indique la empresa, deduciéndolos de los descansos/vacaciones.

Artículo 10. *Entrepot.*

El entrepot será para el consumo de la tripulación, será adquirido por la empresa y será pagado a ésta por el tripulante.

Artículo 11. *Dietas y viajes.*

Dieta es la cantidad que se devenga diariamente para satisfacer los gastos de manutención, debidamente justificados, así como las estancias que se originen durante el desplazamiento o permanencia fuera del domicilio o del buque de embarque, por orden de la empresa.

Los importes máximos de dichas dietas serán los siguientes:

Comida: 15 €.
Cena: 15 €.

En el extranjero la empresa estará obligada a facilitar los medios de transporte y alojamiento al tripulante, quien estará obligado a justificar mediante factura los gastos que se produzcan, en este caso 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 (más de 25 km.), 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 serán anticipados por la empresa.

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

Si, a petición de la empresa, el tripulante utiliza su vehículo, se le abonarán los kilómetros motivados por el desplazamiento, desde su domicilio habitual hasta el buque de enrolamiento o viceversa, en la cuantía que se estipule en la legislación vigente sobre esta materia.

No percibirán gastos de viaje aquellos tripulantes cuyo domicilio se encuentre a menos de 25 kms. del buque asignado.

Artículo 12. *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 cuatro meses y el máximo de cinco años.

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

Si solicitase su reingreso, éste se efectuará tan pronto como exista vacante de su categoría. En el supuesto de que no existiera vacante de su categoría y el excedente optara voluntariamente por alguna categoría inferior, dentro de su especialidad, y aceptado por la empresa, percibirá el salario correspondiente a ésta, hasta que se produzca su incorporación a la categoría que le corresponda.

El excedente, una vez incorporado a la empresa, no podrá solicitar una nueva excedencia hasta que no haya transcurrido al menos un año de servicio activo en la empresa, desde la finalización de 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 anteriormente, computándose el tiempo de excedencia como en activo a todos los efectos de la antigüedad.

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

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

Artículo 13. Jornada laboral.

La jornada laboral será de 1826,27 horas de trabajo efectivo en cómputo anual. A todos los efectos se tendrá presente el R.D. 285/2002 de 22 de marzo, que regula la jornada de trabajo y descanso de los trabajadores del mar.

Artículo 14. Horas extras.

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

- Los trabajos de fondeo, atraque, desatraque y enmendadas previstas.
- En la mar, siempre que las necesidades de la navegación lo exijan para llevar a buen fin el viaje iniciado, y en puerto cuando la programada salida del buque lo requiera.
- En máquinas dichas horas se limitarán, a las que puedan afectar a la seguridad del buque.
- 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.
- Los ejercicios de familiarización en seguridad, de acuerdo con la normativa nacional e internacional sobre seguridad de la vida humana en la mar.

Artículo 15. Complemento operatividad.

El complemento de operatividad compensará a los trabajadores como consecuencia de la distribución irregular y excesos de jornada característicos de las empresas del sector marítimo y para ello se acuerda establecer una cantidad fija mensual, según se establece en las tablas salariales anexas.

Debido a las salidas originadas por situaciones de emergencia que puedan originar navegaciones superiores a 16 horas y no haya sido posible completar la tripulación, la empresa abonará a partir de 8 horas de la jornada, computada desde la salida hasta la primera entrada del buque a puerto, un complemento variable por singladura en función de los siguientes términos:

- Por falta de un tripulante, se abonará el salario bruto/día equivalente al de la categoría de dicho tripulante, a repartir a partes iguales entre los tripulantes de su departamento.

Remolcadores de tráfico interior: teniendo en cuenta que su tripulación realiza guardias localizadas, el complemento de operatividad establecido se verá incrementado con un complemento variable mensual que se determinará de la forma siguiente:

Se abonarán 87 € brutos, por cada servicio que se realice durante el periodo de un mes natural, siempre que dicho servicio se realice entre las 20:00 y las 08:00 h. del día siguiente, a repartir entre la tripulación de cada remolcador del modo siguiente:

- Patrón: 30 €.
- Mecánico: 29 €.
- Marinero: 28 €.

Para el devengo y percibo de tal cantidad, que se hará efectiva en el mes siguiente, en el año 2014 será necesario que se realicen 154 servicios, como mínimo, en cada mes natural, en cómputo global por los remolcadores de cada puerto y para los años siguientes se establece el siguiente número de servicios:

- Año 2015: 153 servicios.
- Año 2016: 152 servicios.

Año 2017: 151 servicios.

Año 2018: 150 servicios.

Para el cómputo del número de servicios mensuales, se tendrán en cuenta los servicios facturados según las tarifas de las autoridades portuarias del puerto donde el buque tenga su base.

No se tendrán en cuenta las maniobras realizadas a los buques de la empresa y los servicios retribuidos por el artículo 20 de este convenio, los stand-by y puesta a disposición.

Artículo 16. *Vacaciones y descansos.*

1. Remolcadores/buques de salvamento y altura.

En los remolcadores/buques de salvamento y altura, el período de vacaciones/descansos que se establece en el presente artículo, viene dado por las especiales condiciones en que se desarrolla el trabajo a bordo de los buques.

En consecuencia el referido período será 30 días de vacaciones/descansos por cada sesenta de embarque continuado, lo que significa un coeficiente del 0,5, es decir 121,2 días de descanso al año.

Los periodos de vacaciones/descansos se podrán interrumpir, a partir de los 25 días, por necesidades operativas de la empresa y el trabajador puede solicitar su desembarque a los 55 días por causas justificadas.

El día de desembarque se computará como día de trabajo, no devengará descansos pero si vacaciones del E.T., se comenzará el disfrute de las mismas al día siguiente de su desembarque.

2. Remolcadores de tráfico interior.

En los remolcadores 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 en cada puerto.

Durante los períodos en que se realicen trabajos del apartado 1 con buques de tráfico interior, así como cualquier traslado o movimiento de buques, se devengarán las vacaciones y descansos de dicho apartado, deduciendo la parte proporcional de las vacaciones anuales.

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.

3. Buques en periodo de inmovilización.

Las vacaciones en los periodos de inmovilización del buque en puerto base, motivados por varadas, averías, anulación de campañas, etc. serán de 30 días naturales/año, independientemente de las guardias establecidas.

Artículo 17. *Bajas por accidente de trabajo.*

En caso de I.T. por accidente de trabajo el tripulante percibirá el 90% de la base reguladora y hasta un máximo de 12 meses.

Artículo 18. *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, con los siguientes capitales asegurados:

- Por muerte: 56.000 €.

- Por invalidez permanente total y absoluta: 72.000 €.
- Por gran invalidez: 72.000 €.

El seguro cubrirá tanto el ámbito profesional como fuera del mismo.

Artículo 19. *Salario y pagas extras.*

Para las diferentes categorías profesionales, se establecen doce pagas de acuerdo con las tablas de retribuciones anexas.

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

Dichas gratificaciones podrán ser prorrateadas mensualmente previo acuerdo entre empresa y trabajador.

Artículo 19 bis. *Categorías profesionales.*

En relación con las categorías profesionales a las que se hace referencia en el artículo anterior, las mismas se encuadrarán conforme a los siguientes grupos profesionales, a saber: grupo 1 de personal titulado y oficiales, grupo 2 personal de maestranza y grupo 3 personal subalterno. Cada uno de los grupos encuadra las categorías profesionales que se reconocen y recogen en la tabla salarial del convenio.

Artículo 20. *Porcentajes de la tripulación.*

a) Servicios de salvamento:

En la realización de los trabajos de salvamento, auxilio y servicios en siniestros marítimos, los tripulantes tendrán una participación, del quince por ciento del total del bruto contratado por la empresa o, en su defecto, del total bruto que estipulen los organismos competentes.

b) Remolques de altura:

En los remolques de puerto a puerto de buques o artefactos flotantes, exceptuando los trabajos de arrastre de nasas móviles o similares, los tripulantes tendrán una prima del 5% del bruto contratado, una vez deducidos los gastos jurídicos y de brokers, si los hubiere.

c) Remolcadores de tráfico interior:

Los tripulantes de los remolcadores de tráfico interior que realicen trabajos que no estén contemplados en las tarifas de las autoridades portuarias, percibirán una prima del 5% del bruto contratado, así como de los trabajos portuarios realizados fuera de su puerto base.

Si por causas excepcionales se originan partes muertas, éstas, se distribuirán entre los tripulantes del mismo departamento del buque, a partes iguales.

Una vez realizada la distribución entre empresa y trabajadores de la prima, ésta 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 de la tripulación mínima de seguridad del buque, en razón y de acuerdo con el salario profesional de cada categoría y del puesto que desempeñe en cada caso.

Una vez que a la empresa le haya sido abonado el servicio realizado, la prima se 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 21. *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 tres por cien 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 quince por ciento establecida en el artículo 20.

Artículo 22. *Trabajos que deberán realizarse por la tripulación en los buques propios 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 8,05 €/hora o fracción en jornada ordinaria para todas las categorías y tipos de buques:

- Trabajos en el interior de la caja de cadenas y la limpieza necesaria para su realización.
- Trabajos en los interiores de los tanques de carga, lastres o agua dulce y limpieza necesaria para su realización.
- Trabajos bajo planchas de la sentina de máquinas y la limpieza necesaria para su realización.
- Trabajos en cuadros eléctricos con alta tensión (se evitarán de no ser estrictamente necesarios).
- Trabajos con productos químicos peligrosos.
- Pintado a pistola, encalichado o cementado en recintos cerrados.
- Trabajos en interiores por debajo de 5 grados C. o por encima de 45 grados C, considerándose la sala de máquinas 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 9,84 €/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 cualquier avería, que impida o reduzca la navegación con seguridad del buque, serán obligatorios por la propia seguridad del personal y del buque dentro de la jornada y/o fuera de la misma.

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

9,46 € por hora de trabajo efectivo para todas las categorías, al personal que intervenga en estas operaciones.

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

Artículo 23. *Trabajos de buceo.*

Los marineros/buceadores, cuando superen el número de diez inmersiones mensuales, pasarán a percibir desde ese momento, en concepto de plus de buceo, una retribución de 50 € por cada día que realicen inmersiones. Este plus no se abonará cuando los trabajos se realicen para el propio buque donde el trabajador preste sus servicios y cuando sean retribuidos de acuerdo con el Artículo 20.

Artículo 24. *Prendas de trabajo.*

La empresa proporcionará los uniformes de trabajo a todo el personal, con la obligatoriedad de su utilización.

Artículo 25. *Entretenimiento a bordo.*

Se establece una asignación mensual de 50 €, siempre que el buque no disponga de otros medios de entretenimiento y únicamente para los buques de salvamento.

Artículo 26. *Pérdida de equipaje.*

La pérdida de equipaje será compensada con 700 €, pagaderos una sola vez y únicamente en caso de naufragio o incendio.

Artículo 27. *Licencias y permisos:*

a) De índole familiar: Se estará a lo establecido en el Artículo 37 del Estatuto de los Trabajadores.

Ninguna de las licencias de índole familiar serán acumuladas a vacaciones, a excepción de las 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 por cuenta del tripulante los días de exceso sobre la licencia establecida.

Los tripulantes que disfruten de las licencias previstas en este apartado, percibirán el salario profesional.

b) Licencia no retribuidas:

El trabajador podrá solicitar licencia que no admita demora y por un periodo máximo de 30 días al año, que podrá concederse por la empresa en razón a los motivos que se expongan por el solicitante y de acuerdo con las necesidades del servicio.

c) Cursos de carácter obligatorio complementarios a los títulos profesionales:

El trabajador podrá solicitar licencia para la realización de cursos obligatorios complementarios a los títulos profesionales. Deberá justificar dicha licencia con la comunicación de inicio del curso por parte del centro que lo imparta y la empresa concederá dicha licencia siempre que las necesidades del servicio lo permitan.

Los días de asistencia a los curso, serán por cuenta del tripulante.

Devengará el salario será el establecido en su caso.

d) Curso de perfeccionamiento y capacitación profesional de los tripulantes, y adecuados a las necesidades específicas de la empresa.

Cuando el curso se realice por necesidad de la empresa, el trabajador se hallará en comisión de servicio todo el tiempo que dure el curso.

Devengará salario real y vacaciones de E.T.

Artículo 28. *Preaviso para el cese.*

Todo el personal afectado por este convenio, si pretendiera cesar al servicio de la empresa, avisará por medio de escrito simple, con una antelación mínima de 15 días, excepto el personal titulado, que lo hará con un mes. En caso de incumplimiento total o parcial del preaviso convenido, el trabajador quedará obligado a compensar a la empresa por dicho incumplimiento, con una cuantía equivalente a los salarios correspondientes a la duración del periodo de incumplimiento.

Artículo 29. *Incremento salarial.*

Se acuerda incrementar la tabla de retribuciones vigente en el año 2013, en los porcentajes que a continuación se indican:

- Año 2014: 1%.
- Año 2015: 1%.
- Año 2016: 1%.
- Año 2017: IPC real.
- Año 2018: 85% del IPC real.

Artículo 30. *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) La falta de mantenimiento o el descuido en la conservación de los materiales, útiles y herramientas que el tripulante tenga a su cargo o la pérdida de los mismos.

e) La no utilización de los uniformes de trabajo proporcionados por la empresa.

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 periodo 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.

h) No tener reconocimientos médicos obligatorios en vigor.

i) No tener las titulaciones profesionales y certificados profesionales en vigor.

j) La no utilización de los equipos de protección individual (EPIS) facilitados por la empresa así como el incumplimiento de las obligaciones legales, reglamentarias o convencionales impuestas en materia de prevención de riesgos laborales, seguridad y salud laboral, cuando la misma origine un riesgo moderado para la integridad física o salud del propio empleado, sus compañeros, terceras personas, o para las instalaciones de la empresa. Dicha conducta se calificará como falta muy grave cuando la trascendencia del incumplimiento fuera de tal índole.

k) No comunicar a la inspección encargada del buque cualquier golpe o avería que se produzca.

l) La modificación de los sistemas informáticos que tienen a su disposición los tripulantes sin autorización expresa de los departamentos de Inspección o Informática, así como el uso indebido de los mismos.

Faltas muy graves.

1. Son faltas muy graves:

a) Proporcionar, usar o dar información, declaración o documentos falsos, adulterados o a sabiendas defectuosos, así como la difamación o comentarios que perjudiquen la imagen de la empresa realizados a través de cualquier medio, incluidas las redes sociales.

b) El fraude, deslealtad o abuso de confianza.

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

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

e) La embriaguez habitual y el estado derivado del consumo de drogas en el puesto de trabajo, si repercuten negativamente en el trabajo, ponen en peligro o riesgo grave al propio operario y/o sus compañeros de trabajo y siempre que ambos casos puedan acreditarse.

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

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

h) Dedicarse a actividades declaradas incompatibles o susceptibles de ser constitutivas de competencia desleal.

i) 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.

j) La disminución voluntaria y continuada en el rendimiento normal del trabajo así como el alargar de forma indebida e injustificada una maniobra.

k) La simulación de enfermedad o accidente de cualquier tipo de patología.

l) Solicitar permisos o licencias alegando causas no existentes.

m) La ausencia de a bordo no estando franco de servicio sin permiso del jefe respectivo.

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

o) Causar accidentes graves por negligencia o imprudencia inexcusable.

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

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

r) 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.

s) La falta de cooperación con la tripulación, con motivo de una avería en el buque que impida o reduzca la navegación con seguridad del buque, habiendo sido requerido para ello.

t) 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.

u) 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.

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

w) El abandono del servicio de guardia.

x) La comisión de cualquier infracción penal cometida dentro o fuera del buque que pueda ser motivo de desconfianza respecto a su autor.

y) Observar conducta deshonestas con personas de la dotación.

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 1 día a 3 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.

Artículo 31. *Comisión negociadora.*

Han discutido, pactado y firmado el presente convenio por la parte económica y en representación de la empresa D. Julio C. Silveira Martín, D. Jaime Martínez Landín, David Quintela Muñiz, D. Luis Carlos Rodríguez Rodeiro y, en representación de los trabajadores, el comité de empresa, formado por D. Aurelio J. Santiago Pedrosa D. Fernando Soto Espiñeira, D. Carlos Rodríguez Hermelo, D. Fernando González Fernández, D. Domingo Álvarez Alfonso, Manuel González Fernández D. Gonzalo Soliño Soliño, D. Salvador Landín Villar y D. José L. Bastos Otero.

Disposición transitoria.

Las partes de conformidad con lo establecido en el artículo 85.3, en relación con lo dispuesto en el artículo 41 y concordantes, todos ellos del Estatuto de los Trabajadores, acuerdan que: En los procesos de negociación colectiva en los que se promueve la modificación sustancial de las condiciones de trabajo, en caso de discrepancia manifiesta y real y no alcanzar un acuerdo, con carácter previo al inicio de acciones legales, sin que por ello se perjudiquen los plazos para la interposición de las correspondientes reclamaciones, se deberá someter la cuestión a mediación, para lo cual las partes libre y voluntariamente se someten y acogen a las medidas y procedimientos establecidos en el V Acuerdo sobre solución autónoma de Conflictos Laborales (ASEC) vigente.

Disposición adicional primera.

En todo lo no previsto en el presente convenio, se estará a lo dispuesto en la legislación laboral vigente.

Disposición adicional segunda.

Aplicación de la Ley Orgánica 3/2007.—Las partes firmantes del presente convenio colectivo, asumen el compromiso de promover el principio de igualdad de oportunidades en el trabajo, a tal efecto y en la medida de lo posible, se promoverán prácticas y conductas encaminadas a favorecer la igualdad y la conciliación de la vida laboral y familiar y evitar cualquier situación de discriminación de las empleadas y empleados, por razones de sexo, estado civil, edad, raza, nacionalidad, condición social, ideas políticas y religiosas, afiliación o no a un sindicato, por razón de lenguaje o idioma, discriminaciones física, psíquicas o sensoriales respecto de las personas que se hallaren en condiciones de aptitud para desarrollar el trabajo y/o ejecutar las tareas que sean procedentes.

Tabla de retribuciones para personal embarcado remolcadores/buques de tráfico interior y cabotaje

Año 2014

Grupo profesional I: Personal titulado-oficiales.

Categoría	Salario profesional	Plus embarque	Complemento operatividad	Total mes	Pagas extras
* Patrón altura M/M - Patrón m. cabotaje	1.731,36	143,57	469,82	2.344,75	1.731,36
* Patrón de litoral - Patrón de cabotaje	1.647,30	141,07	539,83	2.328,20	1.647,30
* M. mayor naval - M. naval mayor	1.731,36	143,57	469,82	2.344,75	1.731,36
* M. naval M/M - M. naval 1.ª clase	1.647,30	138,10	460,80	2.246,20	1.647,30
* Mecánico naval 2.ª clase.	1.599,85	108,59	357,93	2.066,37	1.599,85
* Patrón portuario - Mecánico litoral	1.552,39	79,05	255,11	1.886,55	1.552,39

Grupo profesional II: Maestranza.

Categoría	Salario profesional	Plus embarque	Complemento operatividad	Total mes	Pagas extras
* Contramaestre.	1.540,33	63,21	263,14	1.866,68	1.540,33
* Mecánico-reparador	1.540,33	63,21	263,14	1.866,68	1.540,33
* Electricista.	1.540,33	63,21	263,14	1.866,68	1.540,33
* Cocinero	1.540,33	63,21	263,14	1.866,68	1.540,33

Grupo profesional III: Subalternos.

Categoría	Salario profesional	Plus embarque	Complemento operatividad	Total mes	Pagas extras
* Marinero puente / máquinas M/M..	1.522,41	39,32	226,78	1.788,51	1.522,41
* Marinero buceador	1.522,41	39,32	226,78	1.788,51	1.522,41
* Marinero puente o máquinas M/M.	1.451,78	0,00	218,95	1.670,73	1.451,78
* Mozo de cubierta.	998,17	0,00	180,34	1.178,51	998,17

Tabla de retribuciones para personal embarcado remolcadores/buques de salvamento y altura

Año 2014

Grupo profesional I: Personal titulado-oficiales.

Categoría	Salario profesional	Plus embarque	Complemento operatividad	Total mes	Pagas extras
* Capitán M.M.	2.317,56	180,55	512,02	3.010,13	2.317,56
* Piloto 1.ª clase M.M.	2.192,04	154,35	478,11	2.824,50	2.192,04
* Piloto 2.ª clase M.M.	1.961,69	150,52	490,11	2.602,32	1.961,69
* Patrón altura M/M - Patrón m. cabotaje	1.731,36	146,69	502,12	2.380,17	1.731,36
* Patrón de litoral - Patrón de cabotaje	1.647,30	141,07	562,67	2.351,04	1.647,30
* 2.º oficial de puente (náutico pesquero)	1.610,76	127,50	489,04	2.227,30	1.610,76
* Jefe máquinas M.M.	2.293,59	157,58	558,91	3.010,08	2.293,59
* Of. máquinas 1.ª clase M.M.	2.192,04	154,35	478,11	2.824,50	2.192,04
* Of. máquinas 2.ª clase M.M.	1.961,69	150,52	490,11	2.602,32	1.961,69
* M. mayor naval - M. naval mayor	1.731,36	146,69	502,12	2.380,17	1.731,36

Categoría	Salario profesional	Plus embarque	Complemento operatividad	Total mes	Pagas extras
* M. naval M/M - M. naval 1. ^a clase	1.647,30	138,10	482,83	2.268,23	1.647,30
* Mecánico naval 2. ^a clase.	1.599,85	108,59	357,93	2.066,37	1.599,85

Grupo profesional II: Maestranza.

Categoría	Salario profesional	Plus embarque	Complemento operatividad	Total mes	Pagas extras
* Contramaestre	1.540,33	89,01	263,14	1.892,48	1.540,33
* Mecánico-reparador	1.540,33	89,01	263,14	1.892,48	1.540,33
* Electricista	1.540,33	89,01	263,14	1.892,48	1.540,33
* Cocinero	1.540,33	89,01	263,14	1.892,48	1.540,33
* 2.º cocinero	1.522,41	39,32	226,78	1.788,51	1.522,41

Grupo profesional III: Subalternos.

Categoría	Salario profesional	Plus embarque	Complemento operatividad	Total mes	Pagas extras
* Marinero puente / máquinas M/M.. . . .	1.522,41	39,32	226,78	1.788,51	1.522,41
* Marinero buceador	1.522,41	39,32	226,78	1.788,51	1.522,41
* Marinero puente o máquinas M/M.	1.451,78	0,00	218,95	1.670,73	1.451,78
* Camarero	1.451,78	0,00	218,95	1.670,73	1.451,78
* Mozo de cubierta.	998,17	0,00	180,34	1.178,51	998,17

Los tripulantes serán contratados con las categorías exigidas para el despacho del buque y su retribución irá en función de dicha categoría y no de su titulación profesional.

– Los titulados superiores de náutica y máquinas que ejerzan mando en los buques de salvamento percibirán la cantidad de €/mes: 240,34 €.

– Los patrones que ejerzan mando en los buques de salvamento percibirán la cantidad de €/mes: 117,15 €.

– Los mecánicos navales que ejerzan mando en los buques de salvamento percibirán la cantidad de €/mes: 81,99 €.

– Los marineros/buceadores, durante el tiempo que permanezcan embarcados en los buques de salvamento percibirán la cantidad de €/mes €:103,95 €.

– En los buques con un solo cocinero se abonará 1,13 € bruto/día por comensal cuando se supere el n.º de 15.

– En navegaciones superiores a 16 horas se pagarán los siguientes complementos:

Puente: 37,12 €.

Máquinas: 34,43 €.

Subalternos: 27,85 €.