

En el caso de que no existan en la plaza donde deba pernoctar un trabajador hoteles de la categoría que le corresponde, podrá pernoctar en los de categoría inmediata superior. Asimismo, cuando viajen en equipo personas de grupos diferentes, podrá alojarse en el mismo hotel correspondiente al trabajador de superior categoría, y tendrán derecho asimismo a la dieta del trabajador de superior categoría cuando coman juntos.

Los Directores de Departamento y en agencias los Directores de las mismas, fijarán en cada caso el medio de transporte a utilizar, que, como excepción, podrá ser automóvil propio. Se procurará en todos los casos que los desplazamientos se realicen dentro de las horas de trabajo.

Se abonará el importe de taxis en estaciones y otros medios de transporte necesarios, previa presentación del justificante correspondiente. Se utilizará autobús en los trayectos terminal aeropuerto y viceversa donde haya este servicio.

Se considerarán estancias de larga duración las superiores a un mes, y serán estudiadas en cada caso.

La Empresa concertará acuerdos con hoteles donde pueda alojarse el trabajador, que no serán de categoría inferior a la señalada en el cuadro.

La tabla de dietas y kilometraje entrará en vigor el día 10 de marzo de 1988.

### 10384 RESOLUCION de 30 de marzo de 1988, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la publicación del Convenio Colectivo para la Empresa «Telde. Sociedad Anónima» y su personal de flota.

Visto el texto del Convenio Colectivo para la Empresa «Telde. Sociedad Anónima» y su personal de flota, que fue suscrito con fecha 4 de noviembre de 1987, de una parte por miembros del Comité de Flota de la citada razón social en representación de los trabajadores, y de otra, por la Dirección de la Empresa en representación de la misma, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, apartado 2.3, de la Ley 8/1980, de 10 de marzo, 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 acuerda:

Primero.—Ordenar la inscripción del citado Convenio Colectivo en el correspondiente Registro de este Centro Directivo, con notificación a la Comisión Negociadora.

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

Madrid, 30 de marzo de 1988.—El Director general, Carlos Navarro López.

### CONVENIO COLECTIVO DE LA EMPRESA «TELDE, SOCIEDAD ANONIMA» Y SU PERSONAL DE FLOTA

Artículo 1.º *Ámbito de aplicación.*—El presente Convenio regula las condiciones económicas, sociales y de trabajo entre la Empresa y los Tripulantes de los Buques de su Flota, incluidos en la Ordenanza de Trabajo de la Marina Mercante.

Art. 2.º *Vigencia, prórroga y denuncia.*—El presente Convenio entrará en vigor el día 1 de enero de 1987 con independencia de la fecha de publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Su vigencia será de dos años con efectos hasta el 31 de diciembre de 1988, y quedará prorrogado sucesivamente por periodos anuales si con tres meses de antelación, al menos, a su vencimiento inicial o prorrogado no se hubiere denunciado por alguna de las partes contratantes.

Como excepción al periodo de vigencia del presente Convenio se establece que los artículos del Convenio con contenidos económicos tendrán efectividad hasta el 31 de diciembre de 1987.

La denuncia por cualquiera de las partes firmantes de este Convenio habrá de formalizarse por escrito ante la Dirección General de Trabajo, dando traslado de la misma a la otra parte.

Art. 3.º *Vinculación a la totalidad.*—A todos los efectos, el presente Convenio constituye una unidad indivisible, por lo que no podrá pretenderse la aplicación de una o varias de sus cláusulas, desechando el resto, sino que siempre habrá de ser aplicado y observado en su integridad y considerado globalmente.

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

Art. 4.º *Compensación y absorción futuras.*—El conjunto de condiciones salariales pactadas en este Convenio, absorberá y

compensará, en cómputo anual, cualquiera de las mejoras parciales que, por disposición legal de carácter general o específica para el sector, pactada o por cualquier origen que fuera, en el futuro pudieran establecerse.

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, la publicación y entrada en vigor de cualquier disposición de carácter general o específico para el Sector de la Marina Mercante, que mejorara cualquiera de los temas pactados no salariales, será de aplicación en su contenido y regulación sobre lo establecido en el presente Convenio.

Art. 5.º *Condiciones más beneficiosas.*—En todo lo establecido en este Convenio, se respetará la condición más beneficiosa colectiva y «ad personam» existentes, siempre que en su conjunto y en cómputo anual sean superiores a las establecidas en este Convenio.

Art. 6.º *Periodo de prueba.*—1. Toda misión de personal fijo para las actividades comprendidas en este Convenio se considerará provisional durante un periodo de prueba variable, con arreglo a la labor a que el tripulante se dedique, que no podrá ser superior al que establece la escala siguiente:

- a) Titulados: Tres meses.
- b) Maestranza y Subalternos: 45 días.

Durante el periodo que deberá ser pactado por escrito, ambas partes pueden rescindir unilateralmente el contrato de trabajo comunicándose a la otra parte en igual forma con una antelación mínima de ocho días.

2. En caso de que el periodo de prueba expire en el curso de una travesía, éste se considerará prorrogado hasta que el buque toque puerto, pero la voluntad por parte del Armador de rescindir el contrato de trabajo por no superar el periodo de prueba, deberá ser notificada por escrito al tripulante por el Capitán dentro del plazo estipulado en el plazo que indica el párrafo anterior de este artículo. En caso contrario se considerará al tripulante como fijo en plantilla.

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

4. Concluido a satisfacción de ambas partes el periodo de prueba, el tripulante pasará a figurar en la plantilla de personal fijo en la Empresa y el tiempo prestado durante dicha prueba le será computado a efectos de antigüedad.

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

6. Una vez finalizado el periodo 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.

Asimismo, percibirá una gratificación de viaje equivalente a dos días de salario para gastos de desplazamiento al domicilio.

Séptimo.—La situación de incapacidad laboral transitoria, durante el periodo de prueba interrumpe el cómputo del mismo.

Art. 7.º *Comisión de servicio.*—Se entiende por Comisión de Servicio la misión profesional a realizar por cualquier tripulante por orden de la Empresa en cualquier lugar.

Se consideraran las situaciones siguientes:

- a) Preparación y discusión de Convenios.
- b) Transbordo a petición de la Empresa.

Durante el tiempo que el tripulante esté en esta situación devengará el salario embarcado, dietas correspondientes y las vacaciones de situación de embarcado, siempre que se efectue fuera de su domicilio.

Art. 8.º *Transbordos.*—Se entiende como tal, el traslado del tripulante de un buque a otro de la misma Empresa, dentro del transcurso del periodo de embarque.

Los transbordos podrán ser:

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

1. Orden inverso de antigüedad del personal de cada categoría en la Empresa.
2. No haber sido transbordado más de una vez en el periodo de embarque.
3. Si el tripulante transbordado lo fuera a un buque donde las percepciones salariales resultaran inferiores a las que tenía en condiciones homogéneas de trabajo, percibirá por una sola vez por campaña y en concepto de indemnización, una cantidad equivalente a la diferencia que resulte entre lo percibido el último mes y lo que corresponda en su nuevo destino.

b) Por iniciativa del tripulante: Cuando por razones de ubicación de su domicilio u otras causas justificadas, el tripulante así lo solicite y la Empresa pueda proporcionárselo.

En ambos casos, hasta que el trabajador no esté enrolado en el nuevo buque permanecerá en las condiciones que venía disfrutando en el buque anterior del cual desembarcó siendo por cuenta de la Empresa naviera los gastos que el transbordo ocasione al tripulante.

Art. 9.º *Expectativa de embarque.*—Se considerará expectativa de embarque la situación del tripulante que se halla en su domicilio, procedente de una situación diferente a la de embarque o comisión de servicio, disponible y a órdenes de la Empresa.

La expectativa de embarque durará hasta el día anterior en que el tripulante salga de su domicilio para entrar en situación de «Servicio de Empresa».

En ningún caso se podrá mantener al tripulante por un tiempo superior a treinta días, pasando a partir de este momento a situación de «Comisión de Servicio».

Durante la expectativa de embarque, el tripulante percibirá el salario profesional y disfrutará de las vacaciones de Ordenanza.

Art. 10. *Licencias.*—1. Con independencia del período convenido de vacaciones, se reconoce el derecho a disfrutar de licencia por los motivos que a continuación se enumeran: De índole familiar, para asistir a cursos o exámenes para la obtención de títulos o nombramientos superiores o cursillos de carácter obligatorio, complementarios o de perfeccionamiento y capacitación en la Marina Mercante y para asuntos propios.

2. La concesión de toda clase de licencias corresponde al Naviero o Armador. El peticionario deberá presentar la oportuna instancia y el Naviero o Armador adoptará la resolución sobre la misma dentro de los treinta días siguientes a su solicitud.

En los supuestos de licencias por motivos de índole familiar, los permisos que se soliciten deberán ser concedidos por el Capitán en el primer puerto con medios más directos de desplazamiento y dentro de los límites geográficos contemplados en el apartado 3. Todo ello sin perjuicio de las sanciones que puedan imponerse posteriormente a quienes no justifiquen en forma debida la causa alegada al formular la petición.

3. Los gastos de desplazamiento para el disfrute de las licencias, correrán por cuenta del permisionario, a excepción de los ocasionados en el supuesto de muerte del cónyuge e hijos y la del apartado 5.2 y 5.4 que corresponderán a cuenta del Armador, quedando restringido el uso del derecho de desembarque y reembarque a todos los puertos de Europa, mar Mediterráneo, mar Negro y los puertos de Africa hasta el paralelo de Noadibou. No obstante quedan excluidas de estas limitaciones geográficas las causas de enfermedad grave y muerte del cónyuge e hijos.

4. Licencias por motivo de índole familiar: Las licencias serán retribuidas en los siguientes casos:

Matrimonio: Veinte días.

Nacimiento hijos: Quince días.

Enfermedad grave padres y hermanos, incluso políticos, hasta diez días.

Enfermedad grave de cónyuge e hijos: Quince días.

Muerte de cónyuge e hijos, incluso políticos: Quince días.

Muerte padres y hermanos, incluso políticos: Doce días.

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

Ninguna de las licencias descritas en este apartado serán acumuladas a vacaciones, a excepción de la del matrimonio, que sí se podrá acumular. No obstante el párrafo anterior, el tripulante embarcado, previa comunicación a la Naviera, podrá optar a dicha acumulación en caso de natalidad.

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

Las licencias empezarán a contar desde el día siguiente al desembarco.

5. Licencias para asistir a cursos, cursillos y exámenes.

5.1 Cursos oficiales para la obtención de títulos o nombramientos superiores de la Marina Mercante:

Antigüedad mínima: Dos años.

Duración: La del curso.

Salario: Profesional.

Número de veces: Retribución una sola vez.

Vinculación a la Naviera: Dos años desde terminación curso.

Peticiones máximas: 6 por 100 de sus puestos de trabajo, considerando las fracciones superiores al 0,5 por 100 como unidad.

Mensualmente se enviará a la Naviera justificación de asistencia expedida por la escuela, para tener derecho a la retribución.

5.2 Cursillos de carácter obligatorio complementarios a los títulos profesionales.

Antigüedad mínima: Sin limitación.

Duración: La del cursillo.

Salario: Profesional.

Número de veces: Retribuida una sola vez.

5.3 Cursillos de perfeccionamiento y capacitación profesional de los tripulantes y adecuados a los tráficos específicos de cada Empresa.

Antigüedad mínima: Dos años.

Duración: La del cursillo.

Salario: Profesional.

Número de veces: Una sola vez.

Vinculación a la Naviera: Un año.

Peticiones máximas: 3 por 100 de sus puestos de trabajo, considerando las fracciones superiores al 0,5 por 100 como unidad.

En todas estas licencias se seguirá el orden de recepción de las peticiones hasta completar los topes establecidos. Las Empresas atenderán las peticiones formuladas hasta dichos topes, pudiendo concederlos durante el período de vacaciones.

Si los tripulantes se integrasen a cualquiera de los cursillos durante las vacaciones, éstas quedarán interrumpidas. Una vez finalizado el curso se seguirá el disfrute de las mismas.

5.4 Cursillos pagados por la Administración.

Antigüedad mínima: Sin límite.

Duración: La del cursillo.

Salario: Profesional.

Peticiones máximas: 6 por 100 de su categoría, considerando las fracciones a 0,5 por 100 como unidades.

Se concederá por solicitudes de los tripulantes.

5.5 Cursillos por necesidad de la Empresa: Cuando alguno de los cursos de los apartados anteriores se realice por necesidad de la Empresa, el tripulante se hallará en situación de servicio todo el tiempo que duren los cursillos.

5.6 Licencias para asuntos propios: Los tripulantes podrán solicitar licencias por necesidad de atender personalmente asuntos propios que no admitan demora por un período de hasta seis meses, que podrán concederse por el Naviero en atención a los fundamentos que se expongan por el solicitante y las necesidades del servicio.

Estas licencias no tendrán derecho a retribución de ninguna clase.

Art. 11. *Excedencias.*

1. Excedencia voluntaria: Podrá solicitarla todo tripulante que cuente, al menos, con dos años de antigüedad en la Empresa. 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 concedió la excedencia, no solicitase su reingreso en la Empresa, causará baja definitivamente en la misma.

Si solicitase el reingreso, éste se efectuará tan pronto exista vacante de su categoría.

En el supuesto de que no existiera vacante de su categoría y el excedente optara voluntariamente por alguna de categoría inferior, dentro de su especialidad, percibirá el salario correspondiente a ésta hasta que se produzca su incorporación a la categoría que le corresponde.

El excedente, una vez incorporado a la Empresa, no podrá solicitar una nueva excedencia hasta que no hayan transcurrido, al menos, cuatro años de servicio en la Compañía, desde la finalización de aquélla.

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

En los casos de cargo político o sindical, la excedencia comprenderá todo el tiempo que dure el cargo que lo determine, y otorgará derecho a ocupar la misma plaza que desempeñaba anteriormente, computándose el tiempo de excedencia como en activo, a todos los efectos.

El excedente deberá solicitar su reingreso dentro de los treinta días siguientes al cese de su cargo político o sindical. Caso de no ejercer dicha petición dentro del plazo de los treinta días, perderá su derecho al reingreso en la Empresa.

Art. 12. *Escalafones*.—La Empresa llevará obligatoriamente un escalafón público donde figure todo el personal de la misma, con su cargo y antigüedad.

Dicho escalafón deberá encontrarse actualizado anualmente y a disposición directa de los Tripulantes de cada buque.

Art. 13. *Dietas y viajes*.—Dieta es la cantidad que se devenga diariamente para satisfacer los gastos de manutención y estancias que se originan en el desplazamiento y permanencia fuera del domicilio o del buque de enrolamiento.

En los casos que el tripulante pernocte en su domicilio o a bordo del buque percibirá el 50 por 100 de la dieta. La dieta en territorio nacional vendrá integrada por el conjunto de los siguientes conceptos y valores:

Comida: 1.450 pesetas.  
Cena: 1.150 pesetas.  
Alojamiento: 3.000 pesetas.  
Total: 5.600 pesetas.

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

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

Se percibirán las dietas en los siguientes casos:

1. Expectativa de embarque fuera de su domicilio.
2. Comisión de Servicio fuera de su domicilio.
3. Durante el tiempo de viaje necesario para el embarque o desembarque hasta la llegada a su domicilio.

La Empresa abonará los gastos de viaje, eligiendo el tripulante el medio de transporte más idóneo, adecuado y directo, quedando excluidos los taxis de alquiler de largo recorrido, los coches de alquiler y las clases de lujo. Para los taxis de largo recorrido, se considerarán como tal las distancias superiores a 25 kilómetros. En caso de uso de estos medios deberá estar justificada por falta de billetes de otro tipo, urgencia de embarque o porque de su utilización se deriven mayores economías que los propios gastos. El tripulante presentará los comprobantes.

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

En el caso de que los gastos de desembarque por accidente o enfermedad se abonen por la Empresa a los tripulantes, éstos estarán obligados a enviar a la misma los correspondientes justificantes.

Tiempo de viaje: Se estará a lo dispuesto en el artículo 156 de la Ordenanza de Trabajo de la Marina Mercante (OTMM).

No se computarán en los días concedidos para vacaciones el tiempo que resulte necesario invertir en ir al lugar en que hayan de disfrutarse y volver después al de embarque, siempre que todo no exceda de ocho días, salvo en el caso de que debidamente se justifique la necesidad de un mayor tiempo, que no exceda del límite de dos semanas.

Art. 14. *Manutención*.—La Empresa aportará la cantidad necesaria para la alimentación a bordo para que ésta sea siempre sana, abundante y nutritiva a base de productos de calidad y en perfecto estado de conservación.

Se formará una comisión compuesta por el Delegado de los Tripulantes, el Mayordomo o Cocinero, un Titulado y un no Titulado, supervisado por el Capitán. La elección de los miembros se realizará por la tripulación del buque mediante votación de la que se levantará acta y se entregará al Capitán.

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

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

Realizar el inventario de gamba al finalizar cada mes para conocer el gasto por tripulante/día.

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

Elaboración de las minutas.

Todo el personal que acredite encontrarse a régimen se le elaborará la comida adecuada a su tratamiento, con cargo a la Empresa. La Comisión vigilará diariamente la relación entre comidas preparadas y tripulantes que efectuarán las comidas, de

forma que la cocina conozca con la debida antelación el número de tripulantes que van a efectuarlas.

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

La manutención a ningún efecto tendrá la consideración de salario. Por consiguiente no será exigible durante las vacaciones, permisos, licencias, baja por enfermedad, accidente u otras situaciones similares. Tampoco se abonará con las pagas extraordinarias ni las horas extraordinarias ni con cualquier otro devengo que reconozca la Ordenanza de Trabajo en la Marina Mercante.

Art. 15. *Entrepot*.—El entrepot normal será adquirido por la Empresa y descontado en la columna correspondiente de la nómina o pagado directamente por el Tripulante.

El reparto de entrepot se efectuará por la Comisión sobre cantidad y calidad de la comida a bordo, correspondiendo el control al Capitán del buque o personal en quien delegue.

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

Art. 16. *Jornada ordinaria*.—En aplicación del Decreto 2001/1983, referente a jornada laboral en la Mar, el trabajo efectivo de todos los tripulantes será de cuarenta horas a la semana, distribuidas de lunes a viernes, a razón de ocho horas diarias, y tendrán la consideración de ordinarias.

Asimismo y de acuerdo con el mencionado Decreto 2001/1983, las cuatro horas de trabajo efectivas realizadas el sábado por la mañana se compensarán en el incremento de vacaciones que se detallan en los artículos correspondientes.

Durante el tiempo de embarque los sábados tarde, domingos y festivos, solamente se realizarán trabajos de guardias de mar, guardia de fonda y emergencias de buque o de la carga, así como las maniobras de puertos y fondeos realizados dentro de la jornada laboral normal del personal sujeto a guardia.

Art. 17. *Horas extraordinarias*.—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 supuestos:

1. Los trabajos de fondeo, atraque y desatraque, enmendadas previstas, apertura y cierre de escotillas y arranches.
2. En la mar, siempre que las necesidades de navegación lo exijan para llevar a buen fin el viaje iniciado por el buque y en puerto cuando la programada salida del buque lo requiera.
3. Atención a la carga y las operaciones necesarias para que el buque pueda realizar la carga y descarga, así como aprovisionamiento siempre y cuando por tener el buque que zarpar inmediatamente no pueda realizarse en jornada normal. En estos casos se utilizará únicamente el personal estrictamente necesario.
4. Atención de autoridades en puerto y trabajos similares de ineludible realización.
5. En situación de socorro a otros buques o personas en peligro o cuando fueren necesarias o urgentes durante la navegación para la seguridad del buque o personas o el cargamento.
6. En el supuesto de formalidades aduaneras, cuarentena y otras disposiciones sanitarias.

En la Empresa «Telde, Sociedad Anónima», se establece un forfait de horas extraordinarias mensuales que se abonarán de acuerdo con el anexo de referencia.

Art. 18. *Vacaciones*.—En aplicación del artículo 16 del presente Convenio de Empresa, se aplicará el siguiente régimen de vacaciones y descansos para el personal de la flota durante el año 1983:

Por cada ciento veinte días de embarque se devengarán sesenta y un días de vacaciones, lo que equivale a 0,508 por cada día de embarque.

Art. 19. *Relevo del personal en vacaciones*.—1.º El periodo máximo de embarque será de ciento veinte días. Se establece a este respecto un periodo de flexibilidad de treinta días antes y treinta días después a aquel en que se cumplieren los ciento veinte días de embarque.

Una vez que se hubiese superado dicho periodo de flexibilidad, es decir, ciento cincuenta días de embarque, el tripulante generará, por cada día en que se superasen los mencionados ciento cincuenta días de embarque, 1,30 días más de vacaciones, independientemente de las vacaciones correspondientes, por cada día en que se superen los ciento cincuenta días.

2.º La Empresa podrá proceder al embarque de sus tripulantes antes de la fecha de término de sus vacaciones, quedando los días no disfrutados a favor del tripulante para su disfrute, acumulándose necesariamente al siguiente periodo de vacaciones, de la siguiente forma:

\* En virtud de los viajes a realizar se llevará a bordo un remanente de agua mineral embotellada.

Con quince días de antelación al fin del período de vacaciones, siempre que no se haga dos veces consecutivas, en cuyo caso el período máximo de antelación sería de ocho días.

3.º A los efectos de período de embarque, en caso de transbordo, el período comprendido entre el desembarque de un buque y el embarque en otro, se considerará para los efectos de penalización y período de embarque.

4.º Si el tripulante es desembarcado por conveniencia de la Empresa antes de noventa días, percibirá vacaciones mínimas correspondientes a noventa días de embarque.

Art. 20. *Servicio a la Empresa.*—Se entiende por «Servicio a la Empresa»:

1.º Situación de enrolamiento.

2.º Hospitalización por accidente de trabajo o enfermedad profesional fuera del municipio de su domicilio.

En todas las demás circunstancias se devengarán las vacaciones a razón de treinta días por año.

Art. 21. *Trabajos sucios, penosos y peligrosos.*—Están comprendidos en este artículo todos aquellos trabajos que, en determinadas circunstancias deban ser realizados y que, por su especial condición, índole o naturaleza, implican suciedad, esfuerzo o peligro superior al normal.

Trabajos que deberán ser realizados por personal ajeno al buque:

Limpieza, picado o pintado del interior de la caja de cadenas.  
Limpieza, picado o pintado del interior del tanque de lastre.  
Limpieza, picado o pintado o encalichado de tanques de agua dulce.

Limpieza, picado o pintado bajo planchas de toda la sentina de máquinas.

Limpieza, picado o pintado en el interior de cofferdams.

Picado con chorro de arena o chorreado.

Limpieza de tanques de aceite o combustible.

Trabajos de extracción de sedimentos o residuos en tanques de carga en buques petroleros. Cuando estos trabajos deban realizarse navegando, se considerarán sucios, penosos o peligrosos.

En caso de que los mismos o parte de ellos deban realizarse en la mar por seguridad del buque o si las condiciones higiénicas así lo exigieran, se estará, en cuanto a su consideración económica, de acuerdo con la tabla anexa.

Trabajos que deberán realizarse por la dotación del buque y que tienen la consideración de trabajos sucios, penosos y peligrosos:

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

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

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

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

Limpieza completa del interior del cárter del motor principal.

Limpieza o trabajos sin limpieza del interior de la galería de barrido.

Limpieza del interior de conductos de humo, calderas y calderetas.

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

Trabajos en el interior de conductos de humo o calderas.

Trabajos en la mar ocasionados por averías del propulsor principal.

Limpieza de sentinas corridas de bodega.

Trabajos en cuadros eléctricos en alta tensión.

Pintado a pistola en recintos cerrados.

Encalichado o cementado en recintos cerrados.

Trabajos en interiores por debajo de  $-5^{\circ}$  o por encima de  $+45^{\circ}$  (considerando cámara de máquinas como exterior). Las bodegas no frigoríficas se consideran como exteriores.

En la mar, subida a alturas superiores a 1,5 metros en palos siempre que sea necesario para la seguridad del buque. En caso contrario será totalmente prohibido.

Estiba de cadenas en cajas de cadenas cuando se haya de permanecer en el interior de la misma.

Recepciones o fiestas oficiales en las que el servicio o la preparación están a cargo del personal de fonda (salvo en buques de pasaje o mixtos).

Limpieza de bodegas, tanques altos laterales y garajes:

a) Cuando exista premura.

b) Fuera de la jornada de trabajo.

c) Cuando la carga que se hubiere transportado lo convierta en trabajo especialmente sucio, penoso o peligroso y en especial en el

caso de líquidos en depósito o sustancias en polvo, piedra o grano en sacos cuando hubiere habido pérdidas.

Limpieza guardacalor.

Limpieza interior grúas.

Sentina ascensor.

Reparación válvulas y sensores tanques intering.

Estos trabajos tendrán la consideración económica siguiente:

1. Los trabajos especiales de limpieza de bodega tendrán la consideración económica de 340 pesetas/hora y por cada uno de los puntos a), b), c) se abonarán 340 pesetas pero en ningún caso el total podrá exceder de 800 pesetas hora/hombre trabajada.

2. El resto se abonarán como horas extras las que se realicen dentro de la jornada de trabajo y como horas extras dobles las que se realicen fuera de la misma.

Anexo art. 21. *Trabajos sucios, penosos y peligrosos.*—La tabla queda de la siguiente forma:

	Pesetas
1. Limpieza caja cadenas	19.989
2. Limpieza interior cofferdams	15.989
3. Limpieza tanques lastre	19.950
4. Limpieza tanques agua dulce	19.950
5. Limpieza cárter motor principal y MM.AA.	5.997
6. Limpieza interior galería barridos	3.990
7. Picado y pintado caja cadenas	35.982
8. Picado y pintado cofferdams y tanque aceite	35.982
9. Picado y pintado tanques lastre	35.982
10. Picado o encalichado tanque agua dulce	35.982
11. Picado y pintado sentina máquinas	67.969

Art. 22. *Trabajos especiales.*—Tienen consideración de trabajos especiales aquellos cuya realización, en condiciones normales, no es obligatoria para los Tripulantes, por corresponder dichos trabajos a trabajadores de tierra.

Ningún tripulante podrá ser obligado a la realización de estos trabajos, salvo en circunstancias especiales en las que peligre la seguridad del buque o de la carga o cuando no existiera censo de trabajadores portuarios o no fuera suficiente y cualificado a juicio de Sindicatos y Organizaciones Portuarias.

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

El tratamiento económico de estos trabajos se pactará libremente a un tanto alzado entre el Armador o su representante y las tripulaciones.

En los casos en que de acuerdo con el párrafo 2.º su realización no revista el carácter de voluntariedad se mantendrá el tratamiento económico pactado entre tripulación y Empresa.

Tendrán igualmente derecho a su percepción aquellos tripulantes encargados de dirigir directamente las operaciones.

Son trabajos especiales:

a) Trincaje y destrincaje de cualquier tipo de mercancía, tanto de cubierta como en la bodega, siempre que sea necesario el empleo de elementos o medios tradicionales de trincaje (cabos, cabos de Hércules, cables, cadenas, correas, tensores, calzos, cuernos, mordazas, zapatas, angulares, grilletes, etc.).

b) Se exceptuarán del párrafo anterior todos aquellos buques especializados y modulados para el transporte de contenedores con infraestructura adecuada en bodegas y cubierta para la misma, incluyendo guías, y que estén dotados de los medios adecuados seleccionados y elaborados a medida y ligeros y con elementos o fundamentos fijos de trincaje y que la operación de trincaje sea sencilla.

La determinación de los buques que reúnan estas condiciones se hará por la Comisión Paritaria.

Este trabajo por seguridad del buque se realizará antes de salir de puerto, bahía, rada o río.

c) Carga, descarga, estiba y desestiba de mercancías que precisen su manipulación, incluidos vehículos a motor en régimen de equipaje y correo.

d) El transporte y embarque de víveres para el consumo de la dotación o pasaje será realizado por la dotación del buque. El resto de provisión de cada departamento lo efectuará el personal del mismo al cual correspondan los pertrechos, realizando el transporte, estiba y trincaje. Todos estos trabajos serán realizados dentro de la jornada laboral y, en su defecto, abonados como horas extraordinarias.

No será considerado trabajo especial la distribución y estiba de víveres y pertrechos en pañoles y gambuza cuando aquéllos hayan sido depositados al costado del buque en el lugar idóneo por personal ajeno a la dotación del buque.

**Anexo art. 22. Trabajos especiales.**—Las tarifas por los diversos tipos de trabajos considerados en el Convenio General de la Marina Mercante como «especiales» quedarán de la siguiente forma:

	Pesetas
Tren alternativo completo .....	99.100
Tren alternativo completo con camisa .....	106.600
Cojinete de bancada .....	18.150
Cambio de junta de culata .....	40.900
Limpieza enfriador aire sobrealimentación .....	16.800
Limpieza picado y pintado tanque compensación de agua .....	8.400
Reconocimiento completo motores auxiliares y grupo de emergencia .....	119.700
Enfriadores agua dulce y aceite motor principal .....	17.600
Desmontar, limpiar y montar turbina de aire sobrealimentación .....	31.800
Limpieza interior tanque aceite o combustible .....	17.600
Limpieza, esmerilado de válvulas y desmontaje y montaje botellas de aire principales .....	17.600
Soltar paquete y limpiar enfriador aire sobrealimentación .....	43.050
Limpieza completa de conductos de humo, caldera y caldereta .....	56.000
Limpieza completa de toda la sentina de la máquina .....	34.600

**Art. 23. Bajas por enfermedad profesional o accidente laboral.**—Durante el tiempo de baja por enfermedad profesional o accidente laboral, ambos con hospitalización, se percibirá el 100 por 100 de la base de cotización del tripulante afectado, referido siempre al mes inmediato anterior al de su baja y devengará vacaciones de Convenio.

En caso de baja por enfermedad profesional o accidente laboral, ambos sin hospitalización, se estará a lo dispuesto por la legislación vigente.

**Art. 24. Giros familiares, pagos de nómina.**—Estará a lo dispuesto en la legislación vigente.

Una vez cumplido su período de embarque, el tripulante percibirá como mínimo el importe de sus vacaciones y demás emolumentos que figura en las tablas de liquidaciones de anticipos, liquidándose el resto del importe o regularización de recibo de nómina a su embarque.

En relación al personal de baja por enfermedad o accidente se le liquidará mes a mes, siempre y cuando envíen puntualmente los partes de confirmación de baja.

**Art. 25. Zonas de guerra.**—Cuando un buque haya de partir hacia una zona de guerra efectiva, la tripulación tendrá derecho:

a) A no partir en este viaje, siendo el tripulante, en este caso, transbordado a otro buque. En caso que no sea posible el transbordo inmediato, el tripulante disfrutará de las vacaciones que le correspondan.

b) Los que accedan voluntariamente a salir de viaje y mientras dure éste, percibirán una prima especial de 2.100 pesetas diarias.

c) Caso de que, sin previo conocimiento al partir de viaje, el buque se encontrase en zona de guerra efectiva, los tripulantes percibirán el 200 por 100 de aumento en todos sus conceptos salariales fijos durante el tiempo que se hallen en dicha zona.

d) Asimismo, la Empresa, mientras dure la estancia en zona de guerra efectiva suplementará el seguro de accidente hasta 5,5 millones de pesetas por invalidez permanente y 3,5 millones de pesetas por muerte.

A los efectos de este artículo se entenderá por zona de guerra efectiva aquella en la que la Compañía de Seguros con la que contrata la Compañía naviera requiera una cobertura de «Blocking and Trapping» y el importe de la sobreprima a abonar supere el 0,2 por 100 del valor asegurado del buque.

Dichos límites que cualifican el concepto de zona de guerra efectiva podrán ser reconsiderados por la Comisión Paritaria del presente Convenio cuando exista constancia expresa de su variación generalizada y se aplicará, previo acuerdo de dicha Comisión, desde la fecha de entrada en vigor de la variación.

**Art. 26. Permanencia en lugares insalubres y/o epidémicos.**—Se considerarán puertos insalubres y/o epidémicos aquellos que hayan sido declarados por la Organización Mundial de la Salud (OMS) durante el tiempo en que haya estado en vigencia dicha declaración.

Los tripulantes que escalen dichos puertos, antepuertos, bahías, radas o que deban realizar ascensiones o descensos por rios de lugares declarados insalubres y/o epidémicos, además de la adopción de todos los medios preventivos precisos en orden a garantizar la sanidad a bordo y de que esta permanencia será siempre voluntaria para aquellos tripulantes que hayan sido afectados por alguna enfermedad relativa a la permanencia en dichos lugares,

percibirán como compensación a la permanencia en dicha zona durante la estancia, un incremento del 50 por 100 sobre el salario profesional más trienios.

**Art. 27. Servicio del Golfo de Guinea.**—Las dotaciones de los buques que presten servicios en el Golfo de Guinea percibirán sobre el salario base inicial con trienios una prima equivalente:

a) Al 100 por 100 de dicho salario en los buques dedicados permanentemente al servicio en dicho Golfo, subsistiendo el derecho al percibo del citado porcentaje, en los casos de licencia con sueldo, vacaciones, etc.

b) Al 50 por 100 en los buques que, no siendo de los comprendidos en el apartado anterior, naveguen o permanezcan en la zona comprendida entre el paralelo 2030N y el 1530S, y durante los días que se encuentren en dicha zona, siempre que no excedan de sesenta transcurridos los cuales percibirán el 100 por 100, en cuanto al período de exceso.

**Art. 28. Seguro de vida.**—Se garantiza un Seguro de Vida a los tripulantes o a sus herederos en los supuestos que en este artículo se completan, tanto si se derivan de enfermedad, como si surgen por accidente:

- A) Muerte (por enfermedad o accidente): 2.000.000 de pesetas.
- B) Invalidez permanente total (por enfermedad): 2.000.000 de pesetas.
- C) Invalidez permanente total (por accidente): 4.000.000 de pesetas.

Esta cobertura será idéntica para todos los tripulantes, cualquiera que sea su categoría, e independientemente de la que a cada uno pueda corresponderle por aplicación de la Legislación de la Seguridad Social y Accidentes de Trabajo.

La Empresa se compromete a enviar a todos los trabajadores una fotocopia de la renovación de la Póliza de Seguro de Vida e Invalidez permanente por enfermedad o accidente antes del 31 de diciembre de 1987.

**Art. 29. Pérdida de equipaje a bordo.**—En caso de pérdida de equipaje a bordo, por cualquier miembro de la tripulación debido a naufragio, incendio, o cualquier otro accidente no imputable al o a los perjudicados, la Empresa abonará como compensación las cantidades siguientes:

- a) Por pérdida total: 125.000 pesetas.
- b) Por pérdida parcial, una cantidad que será inferior a las 125.000 pesetas a juicio del Capitán, una vez oídos al delegado de los tripulantes y al interesado.

En caso de que por parte de la Empresa se abone indemnización de vestuario o se faciliten uniformes y estos artículos hayan sido dañados, en la indemnización se reducirá un 20 por 100.

Caso de fallecimiento del tripulante, esta indemnización será abonada a sus herederos.

**Art. 30. Puestos en tierra.**—La empresa dará trato preferente a los tripulantes fijos de su flota sobre el personal ajeno a ella al objeto de ocupar plazas en tierra.

Ello, siempre que los marinos reúnan las condiciones exigidas por la Empresa para ocupar las plazas. Dicha preferencia en el trato, incluye la espera para los casos en que el tripulante se halle embarcado.

Estas plazas deberán ser anunciadas al Capitán de cada buque para su publicación y conocimiento de la tripulación.

**Art. 31. Permanencia de familiares a bordo.**—Todo el personal de flota puede solicitar de la Empresa directamente o a través del Capitán, ser acompañado por la mujer, hijos o familiares.

La Empresa admitirá la solicitud sin que, en ningún caso, pueda sobrepasarse el marco de las normas establecidas para el buque por *Sevinar*.

En todo momento se dará prioridad a aquellas personas (garantas, técnicos, sobrecargos, etc.) que por necesidades de la Empresa deban embarcar en el buque.

Para efectuar el enrol, el acompañante deberá poseer una Póliza de Seguro que cubra los riesgos que puedan producirse mientras se encuentre en situación de embarque.

Igualmente acompañará certificado médico, actualizado cada año al embarcar.

No podrán ser enroladas mujeres en estado de gestación, hijos menores de ocho años en viajes superiores a tres días, sin escalas y, en ningún caso, el familiar que esté aquejado de cualquier enfermedad que pueda afectar o sentirse afectado por la navegación.

El Capitán, de acuerdo con las circunstancias y sin sobrepasar en ningún caso los límites, establecerá el turno de embarque; en el siempre dará preferencia, dentro del año, al tripulante que no haya sido acompañado ninguna vez en el mismo período. Igualmente y en el supuesto de que cubierto el límite, un tripulante solicitara ser acompañado, el familiar que más tiempo lleve embarcado cederá

su puesto a la nueva petición, y siempre que el peticionante no haya sido acompañado en un plazo no inferior a los seis meses.

Los tripulantes que carezcan de camarote individual con baño podrán disponer, previa autorización del Capitán y durante la estancia de familiares a bordo, de los camarotes disponibles que cumplan esta condición.

Se tendrá en cuenta la prioridad según los lazos sanguíneos de la familia de los tripulantes.

Se exigirá un orden según las peticiones de embarque.

El acompañante tomará a su cargo el cuidado completo de los alojamientos del tripulante, exceptuando despachos y recintos comunes, y no solicitará servicios extras del departamenteo de fonda. Las comidas serán servidas en el comedor en que se sirva al tripulante al que acompaña. El familiar acompañante viene obligado a cumplir todas las normas de seguridad que rigen en el buque.

La mujer o el acompañante no alterará en ningún momento la convivencia a bordo ni la marcha normal de los trabajos del buque.

Los gastos de manutención de los familiares acompañantes correrán a cargo de la Empresa.

Art. 32. *Mercancías explosivas, tóxicas o peligrosas.*—Las tripulaciones de los buques que transporten mercancías conceptuadas como peligrosas conforme a lo expresado en el presente artículo, tendrán derecho a percibir una remuneración en función del incremento del riesgo a que estén expuestos y conforme se establece en este mismo artículo.

Todo ello sin perjuicio de las medidas de seguridad a tomar durante la carga, transporte y descarga de dichas mercancías, conforme a las disposiciones legales al respecto y a las consideraciones de la IMCO, según la tabla adjunta.

A) En aquellos buques especializados y dedicados habitualmente al transporte de las mercancías de referencia, con carácter de exclusividad, y que por su construcción o posteriores modificaciones estén especialmente acondicionados y debidamente preparados para su transporte, percibirán lo establecido en la Ordenanza.

B) En los buques que circunstancialmente transporten las materias indicadas, en concepto de carga, se abonarán durante el tiempo que dure su transporte las remuneraciones abajo indicadas, en función del grado de peligrosidad asignado a la mercancía y del tanto por 100 que el peso de la misma suponga en relación con el «peso muerto» del buque, indicado éste en el certificado de arqueo.

En el caso de diferentes mercancías asignadas todas al mismo grupo, se sumarán sus pesos a los efectos del cálculo del porcentaje de remuneración. En el caso de mercancías asignadas a diferentes grupos, se sumarán los productos de los pesos de cada mercancía por el número asignado al grupo que correspondan, y se dividirá el total entre el total de peso de dichas mercancías, siendo el cociente el que marque el grupo a que debe asignarse el conjunto de estas mercancías. Si considerando las mercancías por separado, la remuneración fuese superior, se estará a esto último.

Grupos de peligrosidad: Las referencias a «Clase», «Tipo», «División», «Grupo de compatibilidad», «Observaciones» y los condicionamientos reseñados para la clase 7 hacen referencia a los vocablos y referencias utilizadas en el Código Internacional Marítimo de Mercancías Peligrosas de la IMCO.

Los «Grupos de Peligrosidad» son divisiones entre las mercancías a que hace referencia la anterior publicación en función del riesgo que, en general, puedan suponer para la vida de los tripulantes de los buques que las transporten.

Grupo «A»: Mercancías reseñadas como pertenecientes a:

Explosivos: Clase 1. División 1-1. Grupo de compatibilidad A al F.

Infecciosos: Clase 6-2.

Radioactivos: Clase 7. Cuando de materiales radioactivos explosivos o de «Acuerdos especiales» se trate.

Grupo «B»:

Explosivos:

Clase 1. División 1-1. Grupo de compatibilidad G.

Clase 1. División 1-2.

Clase 1. División 1-3. Grupos de compatibilidad A, B, C y número 0019.

Grupo «C»:

Explosivos: Clase 1. División 1-3. Resto mercancías no incluidas. Grupo B.

Gases inflamables o tóxicos: Clase 2 números ONU 1016, 1023, 1026, 1017, 1589, 1045, 1051, 1052, 1053, 1975, 1067, 1076 y el «Gas de aguas».

Radioactivos: Clase 7. Mercancías que la aprobación del modelo de embalaje y la de la expedición corresponden a todos los países afectados por la expedición.

Grupo «D»:

Líquidos inflamables con punto bajo de inflamación: Clase 3-1. Radioactivos: clase 7. Mercancías que la aprobación del modelo de embalaje corresponde a los países de origen, destino y tránsito y se requiere notificación previa a todos los países afectados.

Grupo «E»:

Explosivos: Clase 1. División 1-4.

Líquidos inflamables con punto medio de inflamación: Clase 3-2, cuando sean además mercancías tóxicas.

Grupo «F»:

Radioactivos: Clase 7. Mercancías que la aprobación del modelo de embalaje corresponda al país de origen de la expedición y se requiera notificación previa de la expedición a todos los países afectados.

Gases inflamables: clase 2 cuando sean inflamables. Clase 3-2, mercancías no tóxicas.

Grupo «G»:

Clase 2, cuando sean tóxicas no inflamables.

Inflamables: Clase 3-3.

Tóxicos: Clase 6-1.

Grupo «H»:

Sólidos inflamables espontáneamente: Clase 4-2 excepto números ONU 1361, 1362, 1857 y 1387.

Peróxidos orgánicos: Clase 5-2.

Grupo «I»:

Radioactivos: Clase 7. Mercancías que la aprobación del modelo de embalaje corresponda al país de origen y no se requiera notificación ni aprobación de la expedición por las autoridades competentes.

Corrosivos: Clase 8, cuando en «Observaciones» esté anotado que «Provocan graves quemaduras» y desprenden gases muy tóxicos.

Grupo «K»:

Sólidos inflamables en presencia de humedad: Clase 4-3.

Corrosivos: Clase 8, cuando en «Observaciones» esté anotado que «Provocan graves quemaduras» o que «Desprenden gases muy tóxicos».

**Anexo al artículo 32**

*Cálculo de remuneración en tanto por 100 del salario profesional*

	0	5	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
A	50	-)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
B	30	-	40	-	50	-	-	-	-	-	-	-
C	10	20	30	-)	40	-	50	-	-	-	-	-
D	-	15	20	30	-)	40	-	50	-	-	-	-
E	/	10	15	25	30	-)	-	-	-	-	-	-
F	/	5	12	20	-	30	-)	-	-	-	-	-
G	/	/	10	20	-	30	-	40	-	-	-	-
H	/	/	/	20	-	-	-	-	-	30	-)	-
I	/	/	/	10	-)	-	15	-	-)	20	-)	-
J	/	/	/	15	-)	-	-	-	-	-	-	-
K	/	/	/	10	-)	-	-	-	-	-	-	-

Los números interiores del cuadro indican el porcentaje de salario profesional.

\* Sin mínimo.  
0 % Mínimo carga. Peso muerto.  
00 % Grupo peligrosidad.

Art. 33. *Trabajos de categoría superior.*—El desempeño de una plaza de categoría superior a la establecida en el contrato da derecho a percibir el sueldo y demás conceptos retributivos, conforme a esta categoría.

El tripulante adquirirá dicha plaza en propiedad cuando la desempeñe durante más de ciento veinte días naturales consecutivos, o ciento ochenta días naturales alternos.

Art. 34. *Gratificaciones extraordinarias.*—Las dos gratificaciones obligatorias extraordinarias se abonarán una, en el mes de junio y otra, en el mes de diciembre.

Gratificaciones extraordinarias voluntarias por antigüedad:

- 20 de diciembre para el tripulante que haya cumplido un trienio.
- 20 de junio y 20 de diciembre para el tripulante que tenga dos trienios.
- 20 de marzo, 20 de junio y 20 de diciembre para los tripulantes que tengan tres o más trienios.

Art. 35. *Cambio de horario de trabajo.*—No se iniciará una maniobra, ni se efectuará ningún trabajo salvo fuerza mayor para la seguridad del buque, o pérdida de mareas o situaciones que en la práctica y a juicio del Capitán se tomen dentro de un apartado excepcional durante el horario de comidas. Nunca se dejará de respetar los horarios de comidas.

La jornada no se podrá partir en ningún concepto en más de dos periodos de trabajo.

Los cambios de horario se producirán a criterio del Capitán previa audiencia de los delegados de los tripulantes, quienes comunicarán al mismo su aprobación u oposición. En este último supuesto el Capitán trasladará su decisión al delegado o miembro del Comité de Empresa por escrito y con expresión de los argumentos en que se base la misma. En todo caso el delegado o miembro del Comité de Empresa podrá recurrir ante el Armador.

Art. 36. *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 el empresario, el trabajador tiene derecho a participar por medio de sus representantes en el buque.

En todo caso formará parte del Comité de Seguridad e Higiene el delegado de los tripulantes o miembro del Comité de Empresa.

Tanto el Comité de Seguridad e Higiene en los buques en que esté formalmente constituido como los representantes legales de los Tripulantes cuando aquel no esté constituido, que aprecien una probabilidad seria y grave de accidente por la inobservancia de la legislación aplicable en la materia, requerirán al Armador por escrito, a través del Capitán del buque, para que adopte las medidas oportunas que hagan desaparecer el estado de riesgo; si la petición no fuese atendida en el plazo de cuatro días se dirigirán a la autoridad competente. Si el riesgo de accidente fuera inminente, la paralización de las actividades podrá ser acordada por la totalidad de los trabajadores del mar.

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

La Empresa facilitará la comunicación del acuerdo citado al Sindicato firmante.

Las Compañías navieras se comprometen a cumplir los acuerdos ratificados por el Estado español, con la Organización Internacional de Trabajo sobre Seguridad, Convivencia e Higiene en la Mar, asimismo, se comprometen a que estos acuerdos estén a disposición de los tripulantes y Delegados sindicales a bordo del buque (Convenio o recomendaciones I33 O.I.T.), una vez que se hubieran publicado en el «Boletín Oficial del Estado».

Art. 37. *Cambio de horario de salida.*—Con cuatro horas de antelación a la salida estimada del buque deberá comunicarse a la tripulación por medio de los tablones de anuncios existentes en el buque.

No obstante, habrá un periodo de flexibilidad de una hora en la demora de salida, a partir del cual, se considerará trabajo efectivo el tiempo que pudiera transcurrir hasta la iniciación de la maniobra, salvo que existiesen causas de fuerza mayor.

A la llegada de un buque a puerto se procurará comunicar a través del tablón de anuncios del buque un horario estimativo de salida y destino.

Art. 38. *Fondeadas y atraques en zona de difícil comunicación.*—Cuando un buque se encuentre fondeado o atracado en zona de difícil comunicación, tanto en puertos nacionales como extranjeros, la Empresa, por medio de la Comisión de Seguridad e Higiene y bajo la supervisión del Capitán, establecerá y coordinará, para cada cambio de guardias a final de jornada, un servicio de botes o de locomoción terrestre, según los casos, hasta el centro urbano más próximo.

Cuando no exista en el puerto dicho servicio y la estancia en el puerto sea superior a veinticuatro horas, se utilizarán los medios existentes a bordo, siempre y cuando sea posible.

Art. 39. *Servicios recreativos y culturales.*—La Empresa dotará a todos sus buques de un video y un aparato de TV por cámara, siendo por cuenta de aquella todos los gastos de instalación y reparación.

Todos los buques tendrán una asignación de 100.000 pesetas anuales para biblioteca, juegos recreativos y cintas cassettes y video-cassettes pudiendo comprar con dicha cantidad cualquier aparato cuyo fin sea el entretenimiento de la tripulación.

Dicha cantidad será entregada el mes de enero a los tripulantes de cada buque, debiendo llevar éstos un libro de caja con las facturas y gastos. Dicho libro de caja será supervisado por el Capitán y el Delegado del Buque.

Art. 40. *Ropa y servicio de lavandería.*—1. La ropa de trabajo será por cuenta de la Empresa, ateniéndose a lo establecido en las normas de seguridad e higiene en el trabajo.

2. El lavado de la ropa de cama, toallas y servicio de fonda correrá a cargo de la Empresa, así como proveerá a los buques de medios pertinentes para el lavado de los efectos personales de los tripulantes (lavadoras, planchas o planchadoras y secadora). También se tendrá en cuenta la inmediata reparación de las supuestas averías de dichas máquinas.

Ropa de trabajo a bordo: Todo el personal embarcado dispondrá en perfecto uso de los efectos siguientes:

- Oficiales de puente y Radiotelegrafistas: Dispondrán de un buzo, un equipo de agua completo, un casco (linterna y guantes), según necesidades y en cantidades suficientes (ante entrega de lo viejo).
- Oficiales de máquinas: Dispondrán de dos buzos, un casco, calzado especial de seguridad, linternas y guantes, según necesidades en cantidades suficientes (ante entrega de lo viejo).
- Contramaestre y Marineros: Dispondrán de tres buzos o similares, un equipo de agua, un casco, calzado especial de seguridad, linternas y guantes, en cantidades suficientes según necesidades (ante entrega de lo viejo).
- Personal de cocina. Cocineros: Dispondrán de dos chaquetillas blancas, dos pantalones, tres camisetas blancas y seis delantales. Camareros: Percibirán dos chaquetillas blancas y dos pantalones.
- Caldereros, Electricistas y Engrasadores: Percibirán los mismos efectos que los de cubierta, excepto ropa de agua, que utilizarán la ya citada comúnmente para el departamento de Máquinas.

Todo el personal embarcado dispondrá de una cartilla donde refleje la ropa y efectos que reciben. Los efectos transferibles (casco, linterna, chubasquero, etc.) serán entregados al desembarco a sus respectivos Jefes de Departamento.

Los criterios para cambio de ropa serán llevados según el estado de uso de dichos efectos, aparte la Comisión de a bordo. Delegados de los tripulantes o miembros del Comité de Empresa de Flota junto con el Jefe del Departamento determinará el estado de los mismos.

Art. 41. *Alumnos.*—Los alumnos de cualquier especialidad percibirán, y con independencia de la ayuda familiar a que tuviesen derecho, durante el tiempo que estén embarcados, una gratificación no inferior al salario mínimo interprofesional de 42.150 pesetas.

Art. 42. *Lavado de ropa a bordo.*—Mientras los buques de TELDE se encuentren prestando servicios en la línea actual, la Compañía establece para los mismos una gratificación mensual al Camarero de 25.000 pesetas o parte proporcional por días de permanencia a bordo, por efectuar el lavado y planchado de ropa.

En caso de común acuerdo y con el consentimiento del Capitán, dicho trabajo podrá ser realizado por cualquier otro tripulante.

Art. 43. *Correspondencia.*—Los Capitanes deberán exponer en los tablones de anuncios las direcciones postales de los consignatarios o agentes en los puertos donde el buque vaya a hacer escala próximamente o indicar si el buque sale a órdenes.

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

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

Art. 44. *Jubilación.*—La Empresa, entendiendo que hay que promocionar los puestos de trabajo para gente joven, comentará la posibilidad de jubilación a aquellos tripulantes que cumplan las condiciones óptimas para su retiro.

Art. 45. *Nupcialidad-Natalidad.*—Se establece un premio de 30.000 pesetas en caso de nupcialidad. Se establece un premio de 25.000 pesetas por hijo en caso de natalidad.

Art. 46. *Comisión Paritaria.*—Para interpretar y vigilar el cumplimiento del presente Convenio, se crea una Comisión Paritaria.

ria de dos personas por cada una de las partes, dos por la Empresa y dos por el Comité de Flota.

Las partes someterán cuantas dudas, discrepancias o conflictos que pudieran derivarse de la interpretación o aplicación del Convenio a esta Comisión, que resolverá lo que proceda en el plazo más breve posible y debiendo reunirse no más tarde de siete días laborables después de cada requerimiento de las partes.

#### DISPOSICIONES ADICIONALES

**Comisión de Seguridad e Higiene.**—Con un criterio de unificación de las normas y los servicios de Seguridad e Higiene en el Trabajo en los buques de la flota, y buscando la cooperación efectiva de las tripulaciones, las Empresas, bajo la supervisión del Capitán y como continuación de la labor que en esta materia se viene realizando, constituirán una Comisión de Seguridad e Higiene en el Trabajo a bordo de los buques con las atribuciones y competencias que la legislación vigente reconoce a los mismos, al objeto de lograr la mayor participación real de sus dotaciones, así como el mejor cumplimiento de las normas en un área de tanta importancia.

1. Se forma una Comisión de Seguridad compuesta, bajo la presidencia y supervisión del Capitán, por:

- Jefe de Máquinas.
- Primeros Oficiales de Puente y Máquinas.
- Un Titulado y un no Titulado.
- Delegado de los Tripulantes o
- Miembro del Comité de Empresa de Flota.

Si a juicio de los miembros de la Comisión fuese necesario, dada la naturaleza del tema a tratar, podrá formar parte de la misma, eventualmente, un Bombero, un Electricista, un Mecánico o el Cocinero.

2. Objetivos:

- a) Aunar los esfuerzos de toda la tripulación para que el buque pueda ser considerado un lugar seguro de trabajo.
- b) Evitar los accidentes a bordo.
- c) Mejorar las condiciones de seguridad.
- d) Recomendar modificaciones y recibir sugerencias encaminadas al logro de una mayor garantía de seguridad, tanto de los tripulantes como del buque.
- e) Interesar de la Empresa el que se ponga a disposición de la Comisión de Seguridad e Higiene en cada buque la normativa y circulares vigentes en la materia.

3. Ejercer una labor de vigilancia sobre las siguientes materias:

- a) Cumplimiento de las normas vigentes y de Seguridad Social, así como el respeto de los pactos, condiciones o usos de Empresa en vigor, formulando, en su caso, las acciones legales oportunas ante la Empresa y los Organismos Tribunales competentes.
- b) La calidad de la docencia y de la efectividad de la misma en los Centros de formación y capacitación de la Empresa.

4. Participar, como reglamentariamente se determine, en la gestión de obras sociales, establecidas en la Empresa en beneficio de los trabajadores o de sus familiares.

5. Colaborar con la Dirección de la Empresa para conseguir el cumplimiento de cuantas medidas acordadas por ambas partes procuren el mantenimiento y el incremento de la productividad de la Empresa.

6. Los miembros del Comité de Empresa de Flota, y éste en su conjunto observarán sigilo profesional en todo lo referente a los apartados a) y c) del punto 1 de esta norma, aun después de dejar de pertenecer al Comité de Empresa de Flota y en especial en todas aquellas materias sobre las que la Dirección señale expresamente el carácter reservado. Esta obligación de sigilo se extenderá a los expertos que asesoren al Comité.

7. Aquellas otras que se les asignen en este Convenio.

8. Cualquier miembro del Comité podrá convocar asambleas en cualquier buque de la Empresa.

El Comité de Empresa de Flota para el cumplimiento de estas funciones se reunirá con la Dirección de la Empresa como mínimo una vez cada cuatro meses. Previamente a cada reunión le deberá ser enviada por la Empresa información sobre los puntos a tratar propuestos por ésta. Para el mejor ejercicio de estas funciones el Comité de Empresa de Flota podrá estar asesorado por los expertos que libremente designe.

En aquellas Empresas en las que no haya posibilidad de constituir Comité de Empresa de Flota, las facultades y funciones atribuidas a este órgano representativo las ejercerá el colectivo de Delegados de los tripulantes de la misma.

**Actividad sindical.**—Norma 1. El tripulante o tripulantes que resulten elegidos como representantes delegados ejercerán sus funciones sindicales representativas con toda libertad durante el

tiempo para el que fueron elegidos, a salvo siempre de sus obligaciones de trabajo.

El ejercicio de estas funciones se concreta en las siguientes facultades:

1. Expresar con entera libertad sus opiniones en las materias concernientes a la esfera de su representación sindical.
2. Reunirse con el resto de la tripulación para deliberar sobre temas de actividad sindical.
3. Promover las acciones a que haya lugar para la defensa de los derechos o del interés sindical de sus representados.
4. Ser protegido contra cualquier acto de usurpación, abuso o injerencia que afecte al ejercicio libre de su función.
5. Interrumpir su actividad laboral en el buque cuando las exigencias de su representación sindical impongan una intervención directa e inaplazable para intentar solucionar cualquier problema que afecte a los intereses de los tripulantes, previo aviso al Capitán a través de su Jefe de Departamento.

Norma 2. El Delegado de los tripulantes o miembro del Comité de Empresa de Flota dispondrá de una reserva de hasta cuarenta horas laborales retribuidas mensuales para el ejercicio de su actividad en los siguientes casos:

1. Asistencia a Congresos, Asambleas, Consejos, Coordinadoras, en su caso, y, en general, a cualquier clase de reuniones a que fueran convocados por su Sindicato.
2. Participación en seminarios, cursos o actividades de carácter formativo sindical, promovidos por el Sindicato al que pertenezcan o cuando expresa o personalmente se les convoque.
3. Actos de gestión que deban realizarse por encargo de su Sindicato o por razón de sus obligaciones específicas.

Para los mismos casos podrán además utilizar a su cargo las horas necesarias.

Para la utilización de las cuarenta horas y de las de a su cargo el Delegado de los tripulantes o miembros del Comité de Empresa de Flota darán oportuno preaviso al Capitán.

Los Delegados garantizan la no demora del buque por su asistencia a cursillos.

Norma 3. Derechos y funciones del Delegado de los tripulantes o miembro del Comité de Empresa de Flota:

1. Vigilar el estricto cumplimiento de las normas laborales reglamentarias o pactadas, especialmente las relativas a jornada, vacaciones y horas extraordinarias.
2. Integrarse en las Comisiones sobre manutención a bordo y de Seguridad e Higiene.
3. No ser transbordado contra su voluntad en tanto dure el ejercicio de su cargo sindical.
4. Caso de que una vez finalizadas sus vacaciones existiese la imposibilidad de incorporar a un Delegado de los tripulantes a aquél en que fue elegido y se previera dicha imposibilidad por un período de tiempo superior a quince días, excepcionalmente la Empresa podrá disponer de él para otro buque por un tiempo limitado, comprometiéndose a reincorporarlo al buque del que es Delegado a la primera oportunidad.
5. Convocar la asamblea del buque por propia iniciativa o cuando se lo solicite un tercio de la tripulación.
6. Ser informados por el Capitán de todas las sanciones impuestas por faltas muy graves.
7. Utilizar todos los servicios de impresión, comunicación y oficinas de a bordo para el desarrollo de sus funciones sindicales si fuera necesario previa autorización del Capitán, que procurará concederla si no perjudica el normal desarrollo de los servicios y necesidades del buque y dando preferencia a los servicios oficiales. Aquellas comunicaciones que afecten a ambas partes correrán a cargo de la Empresa, las que sean única y exclusivamente de carácter sindical correrán a cargo de los tripulantes.
8. Cuando la actuación del Delegado de los tripulantes o miembros del Comité de Empresa de Flota realizada fuera del Centro de trabajo suponga gestión en defensa de los intereses de sus representados en el buque y se ejerza ante la Empresa o ante la autoridad laboral previa citación de ésta, se considerará que se encuentra en situación asimilada a la Comisión de Servicio, percibiendo la totalidad de los devengos que le correspondiera percibir de haber prestado su actividad laboral.
9. Criterio de excepción en los transbordos para el Delegado de los tripulantes.

Norma 4. Los tripulantes podrán ejercer su derecho de asamblea previo aviso al Capitán del buque.

La asamblea no entorpecerá las guardias ni turnos de trabajo quedando, en todo caso, a salvo la seguridad del buque y su dotación.

El Delegado de los tripulantes o miembro del Comité de Empresa de Flota serán los responsables de su normal desarrollo.

Norma 5. Durante la estancia del buque en puerto o aprovechando el servicio de enlace con tierra establecido por el buque,

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 obste el cumplimiento de las guardias y turnos de trabajo. Los visitantes observarán las normas de seguridad establecidas y, asimismo, la Empresa no se hará responsable de los accidentes que puedan ocurrirles durante su estancia a bordo y durante la travesía.

Norma 6. Podrán acogerse a excedencia por motivos sindicales aquellos tripulantes que fueren designados para ocupar cualquier cargo de responsabilidad en cualquier Sindicato legalmente establecido.

Esta excedencia se concederá a todo tripulante cualquiera que fuere su antigüedad en la Empresa por el plazo de duración de su cargo.

El excedente ocupará la misma plaza que desempeñaba anteriormente, computándose el tiempo de excedencia a efectos de antigüedad.

El reingreso deberá solicitarse por el interesado dentro del mes siguiente a su cese en el cargo sindical que ostente.

Norma 7. El Comité de Empresa de Flota es el órgano representativo y colegiado de los trabajadores de la Flota de la Empresa.

Se constituirá en aquellas Empresas cuyo censo de puestos de trabajo, independientemente del número de buques, sea superior a 50 Tripulantes.

Norma 8. El Comité de Empresa de Flota tendrá las siguientes funciones:

1. Negociar y vigilar el cumplimiento del IV Convenio General de la Marina Mercante en la Empresa.

2. Ser informado por la Dirección de la Empresa:

a) Semestralmente, sobre la evolución general del sector económico al que pertenece la Empresa, sobre la evolución de los negocios y la situación de la producción y ventas de la Entidad, sobre su programa de producción y evolución probable del empleo en la Empresa.

b) Actualmente, conocer y tener a su disposición el Balance, la cuenta de resultados, la Memoria y, en el caso de que la Empresa revista la forma de Sociedad por acciones o participaciones, de cuantos documentos se den a conocer al Consejo de Administración.

c) Con carácter previo a su ejecución por la Empresa sobre las reestructuraciones de plantilla, venta y puesta en situación de fuera de servicio o cambio de bandera de los buques y sobre los planes de formación profesional de la Empresa.

d) En función de la materia de que se trate:

1. Sobre la implantación o revisión de sistemas de organización del trabajo y cualquiera de sus posibles consecuencias.

2. Sobre la fusión, absorción o modificación del status jurídico de la Empresa, cuando ello suponga cualquier incidencia que afecte al volumen de empleo.

3. El empresario facilitará al Comité de Empresa de Flota el modelo o modelos de contrato de embarque que habitualmente utilice, estando legitimado el Comité para efectuar las reclamaciones oportunas ante la Empresa y, en su caso, ante la autoridad laboral competente.

4. En lo referente a las estadísticas sobre el índice de absentismo y sus causas, los accidentes de trabajo y enfermedades profesionales y sus consecuencias, los índices de siniestralidad, el movimiento de ingresos y ceses y los ascensos.

#### DISPOSICION FINAL

*Aplicación de la ordenanza.*—En todo lo no previsto en este Convenio, seguirán aplicándose las condiciones de trabajo vigentes en cada momento, remitiéndose para lo no establecido en éste a la Ordenanza de Trabajo en la Marina Mercante (OTMM), así como al conjunto de disposiciones legales vigentes, que configuran las relaciones laborales del país.

*Calendario laboral 1987. Ambito nacional.*—Los días inhábiles a efectos laborales, retribuidos y no recuperables, en el año 1987 serán los siguientes:

- 1 de enero, Año Nuevo.
- 6 de enero, Epifanía del Señor.
- 19 de marzo, San José.
- 16 de abril, Jueves Santo.
- 17 de abril, Viernes Santo.
- 1 de mayo, Fiesta del Trabajo.
- 18 de junio, Corpus Christi.
- 16 de julio, Nuestra Señora del Carmen.
- 25 de julio, Santiago Apóstol.
- 15 de agosto, Asunción de la Virgen.
- 12 de octubre, Fiesta Nacional de España y de la Hispanidad.
- 8 de diciembre, Inmaculada Concepción.
- 25 de diciembre, Natividad del Señor.

*Calendario laboral 1987. Ambito local.*—31 de julio, San Ignacio de Loyola.

#### ANEXO 1

#### SALARIO BUQUES: «JULIA DEL MAR», «GALA DEL MAR» Y «GRACIA DEL MAR»

Categoría	Salario profesional	Total horas extras	Precio hora extra
Capitán	183.165	106.476	-
Primer Oficial	161.056	92.448	775
Segundo Oficial	125.839	68.936	672
Tercer Oficial	110.349	62.123	672
Radio	125.839	68.936	672
Jefe de Máquinas	179.723	103.404	-
Primer Oficial de Maquinas	161.056	92.448	775
Segundo Oficial de Maquinas	125.839	68.936	672
Tercer Oficial de Maquinas	110.349	62.123	672
Contramaestre	93.139	52.503	526
Caldereta	93.139	52.503	526
Cocinero	93.139	52.503	526
Marinero	76.723	47.025	512
Camarero	76.723	47.025	512
Engrasador	76.723	47.025	512
Electricista	107.040	61.053	584
Mozo/Marmitón	71.029	43.953	496
Alumno	42.150	6.331	267

#### ANEXO 2

#### TABLA PARA EL TRINCAJE DE CUALQUIER TIPO DE MERCANCIAS QUE NO ESTEN CONTAINERIZADAS

Largo/anchura	0-2,5	2,5-3,75	3,75-5	5-6,25	6,25-7,50	7,50-8,75	8,75-10
0-6	8.932	9.778	10.335	11.338	12.120	12.900	13.680
6-9	9.778	10.559	11.338	12.120	12.900	13.680	14.462
9-12	10.559	11.338	12.120	12.900	13.680	14.462	14.993
12-15	11.338	12.120	12.900	13.680	14.462	14.993	15.767
15-18	12.120	12.900	13.680	14.462	14.993	15.767	16.530
18-21	12.900	13.680	14.462	14.993	15.767	16.530	17.268
21-24	13.680	14.462	14.993	15.767	16.530	17.268	17.924

Los trincajes efectuados a mercancías propiedad de la Empresa (máquinas, grúas, carretillas, tractoras, etc.) se pagarán con una cantidad única de 7.741 pesetas.

Las medidas están expresadas en metros, entendiéndose por largo la medida superior.

Las medidas de las piezas, vehículos, máquinas, etc., a trincar serán las máximas en la superficie sobre la que han de apoyarse.

#### ANEXO 3

#### TRIENIOS DE ANTIGÜEDAD

Se entenderá por antigüedad la retribución complementaria que recibe el tripulante de acuerdo con el tiempo de servicios prestados a la Empresa, su cuantía será como sigue:

Categoría	Importe trienio bruto
Capitán	6.962
Primer Oficial	5.463
Segundo Oficial	4.713
Tercer Oficial	4.392
Radio	4.713
Jefe de Máquinas	6.427
Primer Oficial de Maquinas	5.463
Segundo Oficial de Maquinas	4.713
Tercer Oficial de Maquinas	4.392
Contramaestre	3.856
Caldereta	3.856
Cocinero	3.856
Marinero	3.642
Camarero	3.642
Engrasador	3.642
Electricista	4.070
Mozo/Marmitón	3.428

### GRATIFICACIONES EXTRAORDINARIAS VOLUNTARIAS DE LA EMPRESA POR ANTIGÜEDAD

Por cada uno de los tres primeros trienios de antigüedad, se devengará, a favor de cada tripulante, una gratificación extraordinaria voluntaria de la Empresa

Categoría	Gratificación: 1984 bruto - Pesetas
Capitán	82.400
Primer Oficial	65.500
Segundo Oficial	57.500
Tercer Oficial	50.100
Radio	57.500
Jefe de Máquinas	82.400
Primer Oficial de Máquinas	65.500
Segundo Oficial de Máquinas	57.500
Tercer Oficial de Máquinas	50.100
Contramaestre	39.600
Caldereta	39.600
Cocinero	39.600
Marinero	37.300
Camarero	37.300
Engrasador	37.300
Electricista	46.900
Mozo/Marmitón	33.900

El tripulante con más de tres trienios de antigüedad percibirá únicamente las gratificaciones extraordinarias voluntarias de la Empresa, correspondientes a los tres primeros trienios, el tope son tres gratificaciones.

## MINISTERIO DE INDUSTRIA Y ENERGIA

**10385** *ORDEN de 30 de marzo de 1988 por la que se dispone el cumplimiento de la sentencia dictada por el Tribunal Supremo, en grado de apelación, en el recurso contencioso-administrativo número 64.251/1984, promovido por la Administración Pública, contra sentencia de la Audiencia Territorial de Barcelona, de fecha 25 de junio de 1984, en el recurso contencioso-administrativo número 471/1983, interpuesto contra resolución de la Dirección General de Minas, de 27 de julio de 1983.*

En el recurso contencioso-administrativo número 64.251/1984, interpuesto por la Administración Pública, contra sentencia de la Audiencia Territorial de Barcelona, de fecha 25 de junio de 1984, que resolvió el recurso interpuesto contra resolución de la Dirección General de Minas de fecha 27 de julio de 1983, sobre concesión de explotación minera, se ha dictado con fecha 16 de marzo de 1987, sentencia por el Tribunal Supremo, en grado de apelación, cuya parte dispositiva es como sigue:

«Fallamos.—Que estimando en parte el recurso de apelación interpuesto por el Abogado del Estado, contra la sentencia dictada por la Sala Primera de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Territorial de Barcelona, en el recurso número 471/1983 de su Registro, de fecha 25 de junio de 1984, debemos confirmar la nulidad de actuaciones decretada a partir de la solicitud formulada por el recurrente, con fecha 5 de agosto de 1975, y ordenando que prosiga de nuevo el expediente, oyendo a los dueños del terreno, arrendadores de la mina y se cumpla con los restantes trámites establecidos por la Ley, hasta alcanzar de nuevo resolución conforme a derecho; revocando y dejando sin efecto los demás pronunciamientos que exceden de la declaración de nulidad de actuaciones y concesión del trámite de audiencia a los dueños del terreno; sin hacer especial condena de las costas de esta apelación a ninguna de las partes.

Así por esta nuestra sentencia, que se publicará en el «Boletín Oficial del Estado», e insertará en la Colección Legislativa, definitivamente juzgando, lo pronunciamos, mandamos y firmamos.»

En su virtud, este Ministerio, en cumplimiento de lo prevenido en la Ley de 27 de diciembre de 1956, ha tenido a bien disponer que se cumpla en sus propios términos la referida sentencia y se publique el aludido fallo en el «Boletín Oficial del Estado».

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y efectos.  
Madrid, 30 de marzo de 1988.—P. D. (Orden de 30 de junio de 1980), el Subsecretario, Miguel Angel Feito Hernández.

Ilmo. Sr. Subsecretario.

**10386** *ORDEN de 30 de marzo de 1988 por la que se dispone el cumplimiento de la sentencia dictada por la Audiencia Territorial de Madrid, en el recurso contencioso-administrativo número 2.092/1986, promovido por don Carlos Mitjans Stuart, contra acuerdo de la Dirección Provincial del Ministerio de Industria de Toledo, de fecha 13 de octubre de 1986.*

En el recurso contencioso-administrativo número 2.092/1986 interpuesto por don Carlos Mitjans Stuart, contra acuerdo de la Dirección Provincial del Ministerio de Industria de Toledo, de fecha 13 de octubre de 1986, sobre expropiación forzosa en terreno de la finca «La Ventosilla», en Polán (Toledo), se ha dictado con fecha 5 de octubre de 1987, por la Audiencia Territorial de Madrid, sentencia, cuya parte dispositiva es como sigue:

«Fallamos: Que, desestimando el recurso contencioso-administrativo interpuesto por el Procurador don Pedro Antonio Pardillo Larena, al amparo de la Ley 62/1978, y en nombre y representación de don Carlos Mitjans Stuart, contra el acuerdo de la Dirección Provincial del Ministerio de Industria en Toledo, de 13 de octubre de 1986, debemos declarar y declaramos la conformidad de acuerdo recurrido con el artículo 24 de la Constitución. Imponiendo las costas al recurrente. Esta resolución no es firme y frente a ella cabe recurso de apelación en un solo efecto para ante el Tribunal Supremo, que habrá de interponerse en el plazo de cinco días ante esta Sala, sin perjuicio de los recursos extraordinarios de apelación y revisión en los casos y plazos previstos en los artículos 101 y 102 de la Ley de Jurisdicción.

Así, por esta nuestra sentencia, lo pronunciamos, mandamos y firmamos.»

En su virtud, este Ministerio, en cumplimiento de lo prevenido en la Ley de 27 de diciembre de 1956, ha tenido a bien disponer que se cumpla en sus propios términos la referida sentencia y se publique el aludido fallo en el «Boletín Oficial del Estado».

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y efectos.  
Madrid, 30 de marzo de 1988.—P. D. (Orden de 30 de junio de 1980), el Subsecretario, Miguel Angel Feito Hernández.

Ilmo. Sr. Subsecretario.

**10387** *RESOLUCION de 22 de junio de 1987, de la Dirección General de Industrias Siderometalúrgicas y Navales, por la que se homologan los modelos de la familia de grifería «Solemix-2» (Acquarelli) fabricados por «Nobili, S. p. A. Rubinetterie».*

Presentado en la Dirección General de Industrias Siderometalúrgicas y Navales el expediente incoado por parte de «Industrias Ramón Soler, Sociedad Anónima», con domicilio social en calle Antonio Fortuny, 10, bajo, Esplugues de Llobregat, provincia de Barcelona, referente a la solicitud de homologación de los modelos de la familia de griferías «Solemix-2» (Acquarelli) fabricados por «Nobili, S. p. A. Rubinetterie», en su instalación industrial ubicada en vía Monte Bianco, 28040 Dormelletto (Novara), Italia.

Resultando que por parte del interesado se ha presentado la documentación exigida por la legislación vigente que afecta al producto cuya homologación solicita, y que el laboratorio «Laboratori General d'Assaigs y d'Investigacions», mediante dictamen técnico con clave 75.621, y la Entidad colaboradora «Bureau Veritas España», por certificado de clave N + H 78/01, han hecho constar, respectivamente, que el tipo o modelo presentado cumple todas las especificaciones actualmente establecidas por el Real Decreto 358/1985, de 23 de enero, y la Orden de 15 de abril de 1985, de griferías sanitarias.

Esta Dirección General, de acuerdo con lo establecido en la referida disposición, ha acordado homologar el citado producto con el número de homologación que se transcribe CGR-0095, con caducidad el día 22 de junio de 1989, disponiéndose asimismo como fecha límite para que el interesado presente, en su caso, ur