

## 9015

*ORDEN de 22 de marzo de 1990 por la que se dispone el cumplimiento de la sentencia del Tribunal Supremo dictada con fecha 24 de octubre de 1989 en el recurso contencioso-administrativo número 102/1987, interpuesto contra Resolución del Consejo de Ministros de 10 de julio de 1987 por don Alfonso Galán Gordillo.*

En el recurso contencioso-administrativo número 102/1987, en única instancia, ante la Sala Tercera del Tribunal Supremo, entre don Alfonso Galán Gordillo, como demandante, y la Administración General del Estado, como demandada, contra Resolución del Consejo de Ministros de 10 de julio de 1987, sobre denegación de beneficios relativos a la gran área de expansión industrial de Andalucía, se ha dictado, con fecha 24 de octubre de 1989, sentencia cuya parte dispositiva es como sigue:

«Fallamos: Que estimamos en parte el recurso contencioso-administrativo interpuesto por don Adolfo Galán Gordillo contra los Acuerdos del Consejo de Ministros de 27 de diciembre de 1985 y 10 de julio de 1987, éste denegatorio del recurso de reposición interpuesto contra el anterior, que desestimaron la petición formulada por el señor Galán relativa a la concesión de los beneficios establecidos en la gran área de expansión industrial de Andalucía, cuyos Acuerdos declaramos contrarios al ordenamiento jurídico y por tanto los anulamos y en el lugar de los mismos ordenamos a la Administración demandada que otorgue al actor la subvención que establece el Real Decreto 1464/1981, de 19 de junio, parcialmente modificado por el número 3361/1983, de 28 de diciembre, en la cuantía que resulte procedente según dichos Reales Decretos. No hacemos mérito de las costas de este recurso.»

En su virtud, este Ministerio ha tenido a bien disponer se cumpla en sus propios términos la referida sentencia, publicándose el aludido fallo en el «Boletín Oficial del Estado», todo ello en cumplimiento de lo previsto en el artículo 105 de la Ley reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa de fecha 27 de diciembre de 1956.

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y demás efectos.  
Madrid, 22 de marzo de 1990.—Por delegación, el Subsecretario, Enrique Martínez Robles.

Ilmo. Sr. Subsecretario.

## 9016

*ORDEN de 29 de marzo de 1990 por la que se fijan los precios de venta de las publicaciones oficiales editadas por el Organismo autónomo Instituto Nacional de Estadística.*

A propuesta del Instituto Nacional de Estadística, Organismo autónomo de este Departamento y conforme a lo dispuesto en el artículo 26.1 a) de la Ley 8/1989, de 13 de abril («Boletín Oficial del Estado» del 15), de Tasas de Precios Públicos, he tenido a bien:

Primero: Fijar los precios de venta al público de las publicaciones del Instituto Nacional de Estadística, IVA incluido, según las tarifas que se detallan a continuación:

Tipo de libro	PVP 1990
Libro Tarifa 00	80
Libro Tarifa 0	240
Libro Tarifa 1	375
Libro Tarifa 2	550
Libro Tarifa 3	725
Libro Tarifa 4	900
Libro Tarifa 5	1.050
Libro Tarifa 6	1.275
Libro Tarifa 7	1.450
Libro Tarifa 8	1.625
Libro Tarifa 9	1.825
Libro Tarifa 10	2.075
Libro Tarifa 11	2.350
Libro Tarifa 12	2.725
Libro Tarifa 13	3.300
Libro Tarifa 14	3.975
Libro Tarifa 15	4.675
Libro Tarifa 16	5.450
Libro Tarifa 17	6.175
Libro Tarifa 18	6.900
Libro Tarifa 19	7.800
Libro Tarifa 20	8.700
Libro Tarifa 21	9.600
Libro Tarifa 22	10.500
Libro Tarifa 23	11.600
Libro Tarifa 24	12.900
Libro Tarifa 25	14.150

Tipo de libro	PVP 1990
Libro Tarifa 26	15.400
Libro Tarifa 27	16.700
Libro Tarifa 28	17.900
Libro Tarifa 29	19.250
Libro Tarifa 30	20.500

Las tarifas correspondientes a cada publicación figuran en su ficha editorial, impresa en la parte trasera de la primera hoja interior. Una lista de todas las tarifas y los precios correspondientes aparece en el catálogo de publicaciones del Instituto Nacional de Estadística que se edita anualmente y se distribuye de forma gratuita.

Segundo: Estos precios serán aumentados en los envíos por correo de la siguiente forma: 1. En los envíos dentro del territorio nacional, en los gastos de franqueo. 2. En los envíos al extranjero, en los gastos de envío por correo certificado. Por tanto, en ambos casos pueden ser modificados sin previo aviso cuando haya cambios en las tarifas postales.

Tercero: Los ingresos que se obtengan por la venta de estas publicaciones se ingresarán en la Tesorería del Instituto Nacional de Estadística.

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y efectos.  
Madrid, 29 de marzo de 1990.

SOLCHAGA CATALAN

Ilmo. Sr. Presidente del Instituto Nacional de Estadística.

## 9017

*RESOLUCION de 15 de marzo de 1990, de la Dirección General de Seguros, por la que se inscribe en el Registro de Fondos de Pensiones a «GDS-4, Fondo de Pensiones».*

Por Resolución de fecha 7 de julio de 1989 de esta Dirección General se concedió la autorización administrativa previa para la constitución de «GDS-4, Fondo de Pensiones», promovido por «GDS Pensiones, Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros», al amparo de lo previsto en el artículo 11.3 de la Ley 8/1987, de 8 de junio, de regulación de los Planes y Fondos de Pensiones («Boletín Oficial del Estado» del 9).

Concurriendo «GDS Pensiones, Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros», como gestora, y «Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Barcelona», como depositario, se constituyó en fecha 18 de septiembre de 1989 el citado Fondo de Pensiones, constando debidamente inscrito en el Registro Mercantil de Barcelona.

La Entidad promotora arriba indicada ha solicitado la inscripción del Fondo en el Registro Especial de este Centro directivo, aportando la documentación establecida al efecto en el artículo 3.º, 1, de la Orden de 7 de noviembre de 1988 («Boletín Oficial del Estado» del 10).

Considerando cumplimentados los requisitos establecidos en la citada Ley y normas que la desarrollan,

Esta Dirección General acuerda:

Proceder a la inscripción de «GDS-4, Fondo de Pensiones», en el Registro de Fondos de Pensiones, establecido en el artículo 46.1, a), del Reglamento de Planes y Fondos de Pensiones de 30 de septiembre de 1988 («Boletín Oficial del Estado» de 2 de noviembre).

Madrid, 15 de marzo de 1990.—El Director general, Guillermo Kessler Saiz.

## MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL

## 9018

*RESOLUCION de 28 de marzo de 1990, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el Registro y publicación del Convenio Colectivo de la «Compañía Marítima Comunitaria, Sociedad Anónima» (Personal de Flota).*

Visto el texto del Convenio Colectivo de la Empresa «Compañía Marítima Comunitaria, Sociedad Anónima» (Personal de Flota), que fue

suscrito con fecha 7 de marzo de 1990, de una parte, por el Delegado de Personal de la citada razón social, en representación del colectivo laboral afectado, y de otra, por la Dirección de la Empresa, en representación de la misma, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, apartados 2 y 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, 28 de marzo de 1990.-El Director general, Carlos Navarro López.

### CONVENIO COLECTIVO DE LA COMPAÑIA «MARITIMA COMUNITARIA, S. A.» (PERSONAL DE FLOTA)

#### Artículo 1.º.- AMBITO DE APLICACION

El presente Convenio colectivo es de aplicación a la Empresa Marítima Comunitaria y a su personal de Flota.

#### Artículo 2.º.- VIGENCIA

El presente Convenio entrará en vigor el 1 de Enero de 1990 y se extenderá hasta el 31 de Diciembre de 1990.

#### Artículo 3.º.- VINCULACION 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 desvirtuase el contenido del mismo, a Juicio de las partes, quedará sin eficacia la totalidad del Convenio, que deberá ser considerado de nuevo por las Comisiones Negociadoras.

#### Artículo 4.º.- COMPENSACION Y ABSORCIONES FUTURAS

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, será de aplicación en su contenido y regulación sobre lo establecido en el presente Convenio.

#### Artículo 5.º.- PERIODO DE PRUEBA

1.- Toda admisión 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: 3 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 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 su antigüedad.

5.- La Empresa en 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.

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

#### Artículo 6.º.- COMISION 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 considerarán las siguientes situaciones:

- A) Transbordo a petición de la Empresa.
- B) Preparación y negociación de Convenios.
- C) En cualquier otro caso por deseo expreso de la Empresa.

Durante el tiempo que el tripulante esté en esta situación, devengará el salario embarcado y las vacaciones de situación de embarcado. Si el tripulante estuviera fuera de su domicilio percibirá las dietas estipuladas en este Convenio.

#### Artículo 7.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 de 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 resultarán 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 resulta entre lo percibido el último mes y lo que corresponda en su nuevo destino.
- 4.- Que durante un periodo de embarque no se podrá transbordar a un tripulante más de una vez.

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 este embarcado en el nuevo buque permanecerá en las condiciones que venia disfrutando en el buque anterior del cual desembarcó, siendo por cuenta de la Empresa Naviera los gastos que el transbordo ocasione al Tripulante.

#### Artículo 8.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 30 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 a razón de 30 días por año en la proporción que le corresponda.

**Artículo 9.- LICENCIAS**

- 1.- Con independencia del período convenido de vacaciones se reconoce el derecho a disfrutar de licencia por los motivos que a continuación se enuncian:

De índole familiar, para asistir a cursos o exámenes para la obtención de títulos o nombramiento superiores o cursillos de carácter obligatorio, complementarios o de perfeccionamiento y capacitación en la Marina Mercante 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 30 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 momento de ser solicitados, desembarcando al Tripulante 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 peticionario, a excepción de los ocasionados en el supuesto de muerte del cónyuge e hijos y la del apartado 5.2) y 5.4), que correrán 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 África hasta el Paralelo de Nodibou. 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:

Estas licencias serán retribuidas en los siguientes casos:

Casos	Días
Matrimonio .....	20
Nacimiento hijos .....	15
Enfermedad grave padres y hermanos, incluso políticos, hasta .....	10
Enfermedad grave de cónyuge e hijos .....	15
Muerte cónyuge e hijos, incluso políticos .....	15
Muerte padres y hermanos, incluso políticos .....	12

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 el 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 en la Marina Mercante:

Antigüedad mínima .....	2 años
Duración .....	la del curso
Salario .....	profesional
Número de veces .....	retribución una sola vez
Vinculación a la Naviera .....	3 años desde la terminación del curso
Peticiones máximas .....	6% de sus puestos de trabajo, considerando las fracciones superiores al 0,5% 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 tráficoes específicos de cada Empresa.

Antigüedad mínima .....	2 años
Duración .....	la del curso
Salario .....	profesional
Número de veces .....	una sola vez
Vinculación a la Naviera .....	1 año
Peticiones máximas .....	3% de sus puestos de trabajo, considerando las fracciones superiores al 0,5% 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 cursos durante las vacaciones, éstas quedarán interrumpidas. Una vez finalizado el curso 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% de su categoría considerando las fracciones superiores al 0,5% 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 Comisión de Servicio todo el tiempo que duren los cursillos.

- 5.6. Licencias por asuntos propios.

Los tripulantes podrán solicitar licencias por necesidad de atender personalmente asuntos propios que no admitan demora por un período de hasta 5 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.

**Artículo 10.- EXCEDENCIAS**

- 1.- Excedencia voluntaria

Podrá solicitarla todo Tripulante que cuente, al menos, con un año de antigüedad en la Empresa. Las peticiones se resolverán dentro de los 30 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 reintegro en la Empresa, causará baja definitivamente en la misma.

Si solicitase el reintegro, 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, percibiendo 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 4 años de servicio activo 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 la 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 30 días siguientes al cese de su cargo político o sindical. Caso de no ejercer dicha petición dentro del plazo de los 30 días, perderá su derecho al reingreso en la Empresa.

#### Artículo 11.- 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.

#### Artículo 12.- DIETAS Y VIAJES

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

Se percibirán dietas en los siguientes casos:

- 1) Comisión de Servicio fuera del domicilio.
- 2) Durante el tiempo de viaje necesario para el embarque o desembarque hasta la llegada a su domicilio.
- 3) En la expectativa de embarque fuera del domicilio.

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

Comida .....	2.300.- Ptas.
Cena .....	1.400.- Ptas.
Alojamiento .....	2.300.- Ptas.

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

En el extranjero la Empresa estará obligada a facilitar los medios de transporte y alojamiento al Tripulante, más idóneos y adecuados.

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 considerará como tal las distancias superiores a 25 kms.

En caso de uso de estos medios, su utilización deberá estar justificada por falta de billetes de otro tipo para su urgente 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 le entreguen los correspondientes billetes de pasaje.

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

#### Artículo 13.- MANUTENCION

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 gambusa al finalizar cada mes para conocer el gasto por Tripulante/día.

\* Vigilar que los frigoríficos y oficinas 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: 1º 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.

#### Artículo 14.- 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 al control al Capitán del buque o persona en quien delegue.

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

Las horas empleadas en su control y reparto se pagarán como horas extras.

#### Artículo 15.- JORNADA LABORAL

La jornada ordinaria de trabajo en la Marina Mercante será de 1.826,27 horas de trabajo efectivo en cómputo anual. La jornada ordinaria será de ocho horas durante el período de embarque.

#### Artículo 16.- 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 la 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 u otras disposiciones sanitarias.

La naturaleza de las horas extraordinarias en la Marina Mercante, tiene carácter especial, dado que las mismas se producen por contingencias necesarias en la navegación, imprevisibles en la mayor parte de los casos.

La consideración del buque como centro de trabajo de la Tripulación en el régimen especial de la Marina Mercante hace que la compensación retributiva de las horas extraordinarias tenga una naturaleza específica de cálculo de su valor.

Las partes firmantes del Convenio adquieren el compromiso de constituir una Comisión para el estudio y mejor estructuración de las horas extraordinarias en el Sector, en especial en aquellas cuya supresión pueda generar empleo, así como la adecuación de los puestos de trabajo.

#### Artículo 16 bis.- FORFAIT

Se establece un forfait por categorías de la siguiente manera:

- a) 1º Oficiales de Puente y Máquinas ..... 42 horas
- b) 2º Oficiales de Cubierta ..... 38 horas
- c) Cocinero y Mecaneros ..... 37 horas

#### Artículo 17.- VACACIONES Y DESCANSOS

Las vacaciones y descansos tienen el carácter de totales por estos conceptos, sin que puedan producirse compensaciones de esta índole, por ningún motivo.

El régimen general de vacaciones y descansos será:

- Por cada 120 días de embarque 62 días de vacaciones para todos los buques independientemente del tipo y tráfico.

#### Artículo 18.- RELEVOS DEL PERSONAL DE VACACIONES

Los días de viaje al desembarcar por razón de vacaciones, no serán considerados como vacaciones, iniciándose éstas al día siguiente de la llegada al lugar del domicilio habitual, terminando un día antes de salir de su domicilio.

Se establece un límite de flexibilidad desde 15 días antes hasta 15 días después del momento en que correspondan.

En cualquier caso la máxima permanencia a bordo será de 135 días, salvo por circunstancias excepcionales, de común acuerdo entre la Empresa y el Tripulante. Por cada día de embarque por encima de los 135 días se penalizará con un día de vacaciones.

La Empresa podrá embarcar al Tripulante 10 días antes de la finalización de sus vacaciones, agregándose los días que no se disfruten al siguiente período de vacaciones.

#### Artículo 19.- BAJAS POR ENFERMEDAD O ACCIDENTE LABORAL

Durante el período de baja por enfermedad con hospitalización así como baja por accidente laboral o enfermedad profesional se percibirá el 100% de los emolumentos mensuales, salario navegando.

En el supuesto de baja por enfermedad profesional o accidente laboral, ambos se estará a lo dispuesto por la Legislación vigente.

#### Artículo 20.- 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 de 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 éste dure, percibirán una prima especial de 3.000.- pesetas diarias.
- c) Caso de que, sin previo conocimiento al partir de viaje, el buque se encuentre en zona de guerra efectiva, los Tripulantes percibirán el 200% 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 6.500.000.- pesetas por invalidez permanente y 5 millones de pesetas por muerte.

A los efectos de este artículo, se entenderá por zona de guerra efectiva aquella en 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% 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.

#### Artículo 21.- MERCANCÍAS EXPLOSIVAS, TÓXICAS O PELIGROSAS

Las Tripulaciones de los buques que transporten mercancías conceptuadas como peligrosas conforme a lo indicado 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 abonará, 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 ciento 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 corresponda, 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 al conjunto de estas mercancías. Si considerando las mercancías por separado, la remuneración fuera 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 radiactivos 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 no 0019.

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

Gases inflamables o tóxicos: Clase 2. ONU 1016, 1023, 1026, 1017, 1024, 1040, 1051, 1052, 1053, 1975, 1976, 1977, el "gas de agua".

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 corresponden a los países de origen, destino, tránsito y se requiera 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 núms. ONU 1361, 1362, 1857 y 1387.

Períodos 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" o que "desprenden gases muy tóxicos".

CALCULO DE REMUNERACION EN TANTO POR CIENTO DEL SALARIO PROFESIONAL

		5	10	20	30	40	50	60	70	80	90
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	--	5	--	10	--	00	15	--	--	20	--
J	--	--	--	15	--	--	--	--	--	--	--
K	--	--	--	10	--	--	--	--	--	--	--

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

\* Sin mínimo.

† Porcentaje mínimo carga: peso muerto.

‡ Grupo peligrosidad.

#### Artículo 22.- PERMANENCIA EN LUGARES INSALUBRES Y EPIDÉMICOS

Se considerarán puertos insalubres o epidémicos aquellos que así hayan sido declarados por la Organización Mundial de la Salud (O.M.S.) y el Ministerio de Sanidad Española durante el tiempo en que haya estado vigente dicha declaración.

Las Tripulaciones de los barcos que escalen dichos puertos, antepuertos, bahías o radas o que deban de realizar ascensiones o descensos por ríos de lugares declarados insalubres y epidémicos, además de la adopción de todos los medios preventivos precisos en orden a garantizar la sanidad a bordo, percibirán como compensación a la permanencia en dichos lugares durante la estancia un incremento del 50% sobre el salario profesional más trienios.

No obstante, de acuerdo con las informaciones recibidas a través de la Organización Mundial de la Salud (O.M.S.), Ministerio de Sanidad Española y otras fuentes oficiales, el Delegado dará por escrito al Capitán un informe de valoración de esta situación.

#### Artículo 23.- SEGURO DE ACCIDENTES

Aparte del Seguro Obligatorio de Accidentes y como compromiso del mismo, la Empresa establece a su cargo y a favor de los Tripulantes un Seguro de Accidentes, cubriendo los riesgos de Muerte e Invalidez Absoluta en su actuación profesional, con los capitales asegurados siguientes:

A) Muerte ..... 4.000.000.- Ptas.

B) Invalidez Absoluta ..... 3.500.000.- Ptas.

Asimismo, la Empresa se compromete a facilitar copia de éste a los Tripulantes.

#### Artículo 24.- PERDIDA 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 ..... 150.000.- Ptas

b) Por pérdida parcial, una cantidad que no será superior a las 150.000.- pesetas a juicio del Capitán, una vez oído 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%.

En caso de fallecimiento del Tripulante, esta indemnización será abonada a sus herederos.

#### Artículo 25.- 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.

La Empresa comunicará a los Delegados Sindicales la existencia de dichas plazas.

La preferencia en el trato incluye la espera para los casos en que el Tripulante se halle embarcado.

#### Artículo 26.- PERMANENCIA DE FAMILIARES A BORDO

Todo el personal de Flota puede solicitar de la Empresa directamente o a través del Capitán, ser acompañados por la mujer o hijo mientras se encuentren embarcados.

La Empresa admitirá la solicitud sin que, en ningún caso, pueda sobrepasarse el marco de las normas establecidas para el buque por SEVIMAR. En todo momento se dará prioridad a aquellas personas (Garantías, Técnicos, Sobrecargos, etc.) que por necesidades de la Empresa deban embarcar en el buque.

Para efectuar el enrollo, el acompañante deberá poseer una póliza de seguro que cubra los riesgos que pueden 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 8 años en viajes superiores a 3 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 que 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 solicitará 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 6 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 Departamento 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.

La manutención del acompañante del Tripulante será por cuenta de la Empresa.

#### Artículo 27.- 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 dirigidas a los Tripulantes que se hayan recibido en la Naviera.

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

#### Artículo 28.- NATALIDAD

Todos los tripulantes fijos al servicio de la Empresa, percibirán la cantidad de 20.000.- pesetas por nacimiento de cada hijo.

Será requisito formal para el abono indicado, la presentación del Libro de Familia o Certificado de Inscripción en el Registro Civil.

#### Artículo 29.- 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 aereos o situaciones que en la práctica y a juicio del Capitán se tomen dentro de un apartado como excepcional durante el horario de comidas. Nunca se dejará de respetar los horarios de comidas. No se considera a estos efectos como término excepcional la provisión del buque, pertrechos y documentación.

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 el 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 basa la misma. En todo caso, el Delegado o Miembro del Comité de Empresa, podrá recurrir ante el Armador.

#### Artículo 30.- 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 su representante 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 aquél no esté constituido, que acrediten 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 están a disposición de los Tripulantes y Delegados sindicales a bordo del buque (Convenio o Recomendaciones 133 O.I.T.), una vez que se hubieran publicado en el Boletín Oficial del Estado.

#### Artículo 31.- FONDEADAS Y ATRAQUES EN ZONAS DE DIFÍCIL COMUNICACION

Cuando un buque fondee en rada, bahía o ría, sin que exista riesgo que obligue a la Tripulación a permanecer a bordo, la

Empresa, y siempre que las condiciones del tiempo, y los usos y costumbres del puerto lo admitan, se compromete a facilitar un servicio de lanchas, cuyo horario y frecuencia lo establecerá el Capitán según las circunstancias y de acuerdo con el Delegado de los Tripulantes o Miembro del Comité de Empresa de Flota, quienes deberán adaptarse a dicho horario.

Se procurará que se adecúe el horario y frecuencia del servicio de las lanchas para que puedan trasladarse el mayor número posible de Tripulantes.

#### Artículo 32.- SERVICIOS RECREATIVOS Y CULTURALES

La Empresa dotará a los buques de televisión, vídeo, radiocasetes por cada cámara. Asimismo, los gastos de mantenimiento y alquiler de películas correrá por cuenta de la Empresa.

Se establece una subvención anual por buque de 30.000.- pesetas por año para juegos, libros, etc.

#### Artículo 33.- ROPA DE TRABAJO

La ropa de trabajo será por cuenta de la Empresa ateniéndose a lo establecido en las Normas de Seguridad e Higiene en el Trabajo.

##### Ropa de trabajo a bordo

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

##### a) Oficiales de Puente y Radiotelegrafistas

Dispondrán de un buzo, un equipo de agua adaptado, un casco, linternas y guantes, según necesidades y en cantidades suficientes (ante entrega de lo viejo).

##### b) Oficiales de Máquinas

Dispondrán de dos buzos, un casco, calzado especial de seguridad, linternas y guantes, según necesidades y en cantidades suficientes (ante entrega de lo viejo).

##### c) Contramaestres 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).

##### d) 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.

##### e) Personal de Cocina

Cocineros, dispondrán de dos chaquetillas blancas, dos pantalones, tres camisetas blancas, seis delantales.

Camareros, percibirán dos chaquetillas blancas y dos pantalones.

Marmitón, lo mismo que los Cocineros.

##### f) A los Tripulantes que tengan que realizar trabajos en el exterior en buques que naveguen por zonas de temperaturas inferiores a 0 grados se les suministrarán chaquetones de abrigo.

Todo el personal embarcado dispondrá de una cartilla donde se 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.

La Comisión de a bordo: Delegado de los Tripulantes o Miembro del Comité de Empresa de flota, junto con el Jefe de Departamento determinará el estado de los mismos.

#### Artículo 34.- SERVICIO DE LAVANDERÍA

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

Se establece una cantidad de 22.000.- pesetas por el lavado de ropa.

**Artículo 35.- TRABAJOS SUCIOS, PENOSOS Y PELIGROSOS**

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

**Trabajos que deberán ser realizados por personal ajeno al buque**

- \* Limpieza, picado o pintado del interior de la caja de cadenas.
- \* Limpieza, picado o pintado del interior del tanque de lastre.
- \* Limpieza, picado o pintado o encalichado de tanques de agua dulce.
- \* Limpieza, picado o pintado bajo planchas de 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 y peligrosos.

En caso de que los mismos o parte de ellos deban realizarse en la mar por seguridad del buque o sin 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 tanques de lastre o agua dulce y limpieza necesaria para la realización de los mismos.
- \* Trabajos bajo plancha de la sentina de máquinas y limpieza necesaria para la realización de los mismos.
- \* Limpieza completa del interior del carter del motor principal.
- \* Limpieza o trabajos sin limpieza interior de la galería del barrido.
- \* Trabajos en el interior de tanques de aceite y/o combustible.
- \* Trabajos en el interior de conductos de humo o calderas.
- \* Trabajos en el mar ocasionados por averías del propulsor principal.
- \* Limpieza de sentinas corridas de bodega.
- \* Trabajos en cuadros eléctricos a alta tensión.
- \* Pintado a pistola en recintos cerrados.
- \* Encalichado o cementado en recintos cerrados.
- \* Trabajos en interiores por debajo de -5g o por encima de +45g (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 mixtos).
- \* Limpieza de bodega y tanques altos laterales.
  - 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.

Estos trabajos tendrán la consideración económica siguiente:

- 1.- Los encuadrados en la tabla según la misma en las referencias al total. Se calculará el tanto por ciento que corresponda cuando sea parcial.
- 2.- Los trabajos especiales de limpieza de bodega tendrán la siguiente consideración económica de 400.- Ptas/hora durante la jornada y 800.- Ptas/hora sobre el valor hora extra fuera de la jornada.
- 3.- 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.

**Trabajos Especiales:**

Limpieza de tanques de agua dulce .....	35.000.-Ptas
Limpieza de tanques de lastre .....	35.000.-Ptas.
Limpieza, picado y pintado pocetes de bodega .....	5.000.-Ptas./u
Limpieza total de cajas de cadenas y cofferdams .....	25.000.-Ptas.
Picado y pintado de la caja de cadenas .....	40.000.-Ptas.
Desmontaje motor auxiliar, mantenimiento completo .....	40.000.-Ptas.
Limpieza total bajo planchas de sentinas de la máquina .....	35.000.-Ptas.
Picado y pintado sentinas de la máquina ...	35.000.-Ptas.
Limpieza de tanques de aceite más de 6 metros cúbicos .....	26.000.-Ptas.
Limpieza de tanques de combustible .....	35.000.-Ptas.
Limpieza completa del carter del motor principal .....	25.000.-Ptas.
Limpieza del interior de la galería de barridos .....	5.500.-Ptas.
Limpieza completa de conductos de humo, calderas .....	40.000.-Ptas.
Tren alternativo completo con camisa \$ u ..... unidad	80.000.-Ptas.

**Artículo 37.- CAMBIO DE HORARIO DE SALIDA, STAND-BY**

Los cambios de horario de salida se efectuarán con un mínimo de cuatro horas de antelación a la hora señalada. Si el cambio se efectuase con menos antelación se considerarán como horas extraordinarias todas las horas a partir de la hora siguiente indicada en el tablón de salida, excepto en casos de avería del buque y espera de Práctico.

Se entiende que estas horas se devengarán por todo el personal libre de servicio hasta el momento de salida.

**Artículo 38.- DELEGADO FLOTA SINDICAL**

Se acuerda en Convenio cumplir si concurren los hechos, la sentencia sobre el Recurso 3487/88 de 26 de Diciembre del Tribunal Supremo Sala de lo Social sobre Delegados Sindicales.

**Artículo 39.- CLAUSULA DE REVISION SALARIAL**

Se establece una Cláusula de Revisión Salarial para el año 1990 a partir del 6,5% en el I.P.C.

TABLA SALARIAL - AÑO 1990

CARGO	SALARIO PROFESIONAL	PROPORCIÓN P. EXTRAS	PROLONGACIÓN JORNADA	SALARIO EN VACACIONES	GRATIFICACIÓN FIANDO	FORFAIT (1)	SALARIO NAVIGANDO	VALOR FORFAIT
CAPITAN	130.101	21.684	8.239	160.024	61.028	---	221.052	---
JEFE MAQUINAS	118.602	19.767	8.239	146.608	53.282	---	199.890	---
1º OF. PUENTE	117.362	19.560	8.239	145.161	---	46.241 (42)	191.402	1.301
2º OF. PUENTE	109.251	18.209	8.239	135.699	---	39.193 (36)	174.892	1.031
1º OF. MAQ.	108.190	18.032	8.239	134.461	---	45.905 (42)	180.367	1.093
MAESTRANZA	80.978	13.496	8.239	102.713	---	29.085 (37)	132.598	808
SUBALDERNOS	75.382	12.597	8.239	96.418	---	26.075 (37)	122.493	705

(1) El forfait que se abona corresponde al número de horas señaladas en el cuadro



**DISPOSICION ADICIONAL 1a.- JUBILACION**

Se acuerda la aplicación del Real Decreto Ley 14/81 sobre jubilación anticipada de los Tripulantes en los casos en que éstos lo soliciten.

**DISPOSICION ADICIONAL 2a.- COMISION 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, 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 las Empresas al que se ponga a disposición de la Comisión de Seguridad e Higiene en cada buque la normativa y circulares vigentes en la materia.

**3.- Funciones**

- a) Velar a bordo se cumpla con las normas de seguridad vigente.
- b) Promover la observancia de las medidas para la prevención de accidentes.
- c) La presentación a las Empresas de sugerencias, propuestas y recomendaciones, para la adopción de cualquier medida de seguridad a bordo.
- d) La comprobación y correcto funcionamiento de los aparatos para la prevención y lucha contra incendios y accidentes.
- e) Análisis de los accidentes ocurridos a bordo, haciendo las recomendaciones necesarias para evitar la repetición.
- f) La vigilancia de la ejecución de los ejercicios de seguridad reglamentarios. Los ejercicios de adiestramiento y práctica a bordo (abandono, contraincendios, emergencias, etc.) se realizarán periódicamente.
- g) Proponer la concesión de recompensas al personal que se distinga por su comportamiento o intervención en actos meritorios, así como sanciones a quien incumpla normas e instrucciones sobre seguridad.
- h) Proponer a la Empresa la adquisición de los títulos de aquellas publicaciones en materia de seguridad que deban formar parte de la biblioteca del buque.
- i) Participar junto con la Empresa en la programación de cursos sobre Seguridad.

Con objeto de interesar a toda la Tripulación en los temas relativos a la Seguridad e Higiene en los buques, las sugerencias que sobre esta materia formulen cualquier Tripulante se llevará a cabo mediante la confección de un parte por triplicado, destinándose una copia para la Comisión, otra para el interesado y la última será remitida a la Dirección de la Empresa, junto con un informe de la propia Comisión.

**Reuniones:**

La Comisión se reunirá cada mes con carácter obligatorio en sesión ordinaria y con carácter extraordinario, cuando así lo estime conveniente el Capitán por propia iniciativa o a petición razonada de los 2/3 de los Miembros de la Comisión.

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

**DISPOSICION ADICIONAL 3a.- 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 fueran 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 materias concernientes a la esfera de 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 ingerencia 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 40 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 exprese o personalmente se la 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 40 horas y de las de a su cargo, el Delegado de los Tripulantes o Miembro del Comité de Empresa de Flota darán oportuno preaviso al Capitán.

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

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 15 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.
8. Cuando la actuación del Delegado de los Tripulantes o Miembro 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.

**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 Miembros del Comité de Empresa o 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 pueda 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 reintegro 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 cincuenta Tripulantes.

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

1. Negociar y vigilar el cumplimiento del presente Convenio de 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 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 modificaciones en el 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.

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

a) Cumplimiento de las normas vigentes en materia laboral 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 o 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, aún 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 asigna en este Convenio.

8. Cualquier Miembro del Comité podrá convocar Asamblea en cualquier buque de la Empresa.

El Comité de Empresa de Flota para el cumplimiento de estas funciones se reunirá con la Dirección General 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.

En todo caso, se tendrá en cuenta, en su caso, lo establecido en la Ley Orgánica de Libertad Judicial.

#### DISPOSICION ADICIONAL 5a

El artículo 15 de este Convenio, en cuanto a jornada, cumple lo dispuesto en el Real Decreto nº 2001/83, de 29 de Julio regulador del régimen de jornada y descanso en el trabajo en la mar, de conformidad con lo dispuesto en la Disposición Final 4a del Estatuto de los Trabajadores.

#### DISPOSICION FINAL.- APLICACION 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 las mismas, a la Ordenanza de Trabajo de la Marina Mercante (O.T.M.M.) así como al conjunto de disposiciones legales vigentes, que configuran las relaciones laborales del país.

## MINISTERIO DE INDUSTRIA Y ENERGIA

**9019** *RESOLUCION de 7 de marzo de 1990, de la Dirección General de Minas y de la Construcción, por la que se acuerda publicar extracto de 44 homologaciones de materiales y maquinaria de empleo en minería.*

A los efectos procedentes, este Centro directivo ha acordado publicar extracto de las 44 resoluciones siguientes, todas ellas de fecha 19 de febrero de 1990, por las que se homologan los materiales y maquinaria relacionados a continuación, con las condiciones expresadas en el texto íntegro de cada resolución:

BHV-0965. Monitor de hidrógeno. Tipo: HM-1, fabricado por «Sieger Limited» y solicitado por Visor Internacional para labores subterráneas con nivel de peligrosidad seis.

BHV-0966. Monitor de monóxido de carbono. Tipo: BC01-R, fabricado por «Sieger Limited» y solicitado por Visor Internacional para labores subterráneas con nivel de peligrosidad seis.

BHV-0967. Monitor de oxígeno. Tipo: B01-R, fabricado por «Sieger Limited» y solicitado por Visor Internacional para labores subterráneas con nivel de peligrosidad seis.

BGZ-0968. Batería. Tipo: 30T-188/36T-188, fabricado y solicitado por TRARIASA para labores subterráneas con nivel de peligrosidad tres; para mayores niveles cumplimentando ITC 09.0.03.

BGN-0969. Cofre de tajo (suplemento). Tipo: SW/02, fabricado y solicitado por «Dowty Meco, Sociedad Anónima», para labores subterráneas con nivel de peligrosidad tres; para mayores niveles cumplimentando ITC 09.0.03.

BDG-0970. Cabrestante. Tipo: CEHZ 360/73/250, fabricado y solicitado por «Talleres Zitron, Sociedad Anónima», para labores subterráneas con nivel de peligrosidad cero o minas sin clasificar.

BDG-0971. Cabrestante para transporte de personal. Tipo: CEHZ-180/29/315, fabricado y solicitado por «Talleres Zitron, Sociedad Anónima», para labores subterráneas con nivel de peligrosidad cero o minas sin clasificar.

BHK-0972. Cable eléctrico. Tipo: CSR (N x S) UNE 22561, fabricado y solicitado por «Cables Pirelli, Sociedad Anónima», para labores subterráneas con nivel de peligrosidad seis.

BHK-0973. Cable eléctrico. Tipo: CSF y CSFt (N x S) UNE 22561, fabricado y solicitado por «Cables Pirelli, Sociedad Anónima», para labores subterráneas con nivel de peligrosidad seis.

BHK-0974. Cable eléctrico para mina. Tipo: DH1N 0,6/1 KV (3 x S<sub>1</sub> + 3 x S<sub>2</sub>/3E + 3 x 2,5)F, fabricado y solicitado por «Cables Pirelli, Sociedad Anónima», para labores subterráneas con nivel de peligrosidad seis.

BHK-0975. Cable eléctrico mina. Tipo: DH10N 3,6/6 KV (3 x 50 + 3 x 10 + 3 x 2,5P + 1 x 6D), fabricado y solicitado por «General Cable Cía., Sociedad Anónima», para labores subterráneas con nivel de peligrosidad seis.

BGZ-0976. Prolongador doble. Tipo: PRD 5/16 a. 250 V, fabricado y solicitado por «Promining, Sociedad Anónima», para labores subterráneas con nivel de peligrosidad tres; para mayores niveles cumplimentando ITC 09.0.03.

BDG-0977. Cabrestante para transporte de personal. Tipo: CEHZ 150/46/180, fabricado y solicitado por «Talleres Zitron, Sociedad Anónima», para labores subterráneas con nivel de peligrosidad cero o minas sin clasificar.

BGM-0978. Estación transformadora. Tipo: TEK 1-218, fabricado por SAIT y solicitado por «Promining, Sociedad Anónima», para labores subterráneas con nivel de peligrosidad tres; para mayores niveles cumplimentando ITC 09.0.03.

BHV-0979. Detector de monóxido de carbono. Tipo: Emcor MK III, fabricado por «M. S. A. Britain, Ltd.», y solicitado por «M. S. A. Española, Sociedad Anónima», para labores subterráneas con nivel de peligrosidad seis.

BDS-0980. Luminaria. Tipo: HF ... fabricado y solicitado por «Carandini, Sociedad Anónima», para labores subterráneas con nivel de peligrosidad cero o minas sin clasificar.

BGO-0981. Motor asíncrono trifásico. Tipo: dWT 280 y dWTV 280, fabricado y solicitado por «Davi, Sociedad Anónima», para labores subterráneas con nivel de peligrosidad tres; para mayores niveles cumplimentando ITC 09.0.03.

BGH-0982. Electrohidráulica. Tipo: PDL 625-Z, fabricado y solicitado por «Talleres Zitron, Sociedad Anónima», para labores subterráneas con nivel de peligrosidad tres; para mayores niveles cumplimentando ITC 09.0.03.

BGX-0983. Motor diesel. Tipo: Skoda 2S 110 CO fabricado por Skoda y solicitado por «Emcor, Sociedad Anónima», para labores subterráneas con nivel de peligrosidad tres; para mayores niveles cumplimentando ITC 09.0.03.

BHK-0985. Cable eléctrico minas. Tipo: Plaslant Minas 3,6/6 KV y 1,8/3 KV, fabricado y solicitado por «Fercable, Sociedad Anónima», para labores subterráneas con nivel de peligrosidad seis.

BHK-0986. Cable eléctrico para mina. Tipo: Don 0,6/1 KV (3 x S<sub>1</sub> + a x S<sub>2</sub>)F, fabricado y solicitado por «Fercable, Sociedad Anónima», para labores subterráneas con nivel de peligrosidad seis.

BHK-0987. Cable eléctrico minas (brupeno). Tipo: Minas DM2N 0,6/1 KV (a x S<sub>1</sub> + b x S<sub>2</sub>)F, fabricado y solicitado por «Fercable, Sociedad Anónima», para labores subterráneas con nivel de peligrosidad seis.

BHK-0988. Cable eléctrico para minas. Tipo: DH1N 0,6/1 KV (3 x S<sub>1</sub> + S<sub>2</sub>/3), fabricado y solicitado por «Fercable, Sociedad Anónima», para labores subterráneas con nivel de peligrosidad seis.

BHE-0989. Bastidor metálico deslizante. Tipo: EBD-340, fabricado y solicitado por EMEINSA para labores subterráneas con nivel de peligrosidad seis.

BHK-0990. Cable eléctrico. Tipo: Plaslant Minas 0,6/1 KV, fabricado y solicitado por «Fercable, Sociedad Anónima», para labores subterráneas con nivel de peligrosidad seis.

BGN-0991. Cofre de tajo. Tipo: K2/4S, fabricado por SAIT y solicitado por «Promining, Sociedad Anónima», para labores subterráneas con nivel de peligrosidad tres; para mayores niveles cumplimentando ITC 09.0.03.

BGN-0992. Celda de alta tensión (suplemento). Tipo: FHT 200 A, fabricado por SAIT y solicitado por «Promining, Sociedad Anónima», para labores subterráneas con nivel de peligrosidad tres; para mayores niveles cumplimentando ITC 09.0.03.

BGN-0993. Cofre de tajo (suplemento). Tipo: Jal-160 «d» -...-, fabricado y solicitado por ALLASA para labores subterráneas con nivel de peligrosidad tres; para mayores niveles cumplimentando ITC 09.0.03.

BDS-0994. Luminaria. Tipo: DEW, fabricado y solicitado por «Nortem, Sociedad Anónima», para labores subterráneas con nivel de peligrosidad cero o minas sin clasificar.

BHV-0995. Monitor de oxígeno. Tipo: BO.1, fabricado por «Sieger Limited» y solicitado por Visor Internacional para labores subterráneas con nivel de peligrosidad seis.

BGR-0996. Relé i/d. Tipo: SR 1, fabricado por «Sieger Limited» y solicitado por Visor Internacional para labores subterráneas con nivel de peligrosidad tres; para mayores niveles cumplimentando ITC 09.0.03.

BHV-0997. Monitor de temperatura/humedad. Tipo: TH 1, fabricado por «Sieger Limited» y solicitado por Visor Internacional para labores subterráneas con nivel de peligrosidad seis.

BGX-0998. Motor diesel. Tipo: Skoda 6S 110 CO, fabricado por Skoda y solicitado por «Emcor, Sociedad Anónima», para labores subterráneas con nivel de peligrosidad tres; para mayores niveles cumplimentando ITC 09.0.03.

BGN-0999. Celda de alta tensión. Tipo: D-400, fabricado por SAIT y solicitado por «Promining, Sociedad Anónima», para labores subterráneas con nivel de peligrosidad tres; para mayores niveles cumplimentando ITC 09.0.03.

BDJ-1000. Locomotora diesel. Tipo: CHL 30G, fabricado por «Schoma Locomotiven» y solicitado por «Mecaminas, Sociedad Anónima», para labores subterráneas con nivel de peligrosidad cero o minas sin clasificar.

BGO-1001. Motor asíncrono trifásico. Tipo: Serie dWT 225 y dWTV 225, fabricado y solicitado por «Davi, Sociedad Anónima», para labores subterráneas con nivel de peligrosidad tres; para mayores niveles cumplimentando ITC 09.0.03.

BGO-1002. Motor asíncrono trifásico. Tipo: Serie dWT 250 y dWTV 250, fabricado y solicitado por «Davi, Sociedad Anónima», para labores subterráneas con nivel de peligrosidad tres; para mayores niveles cumplimentando ITC 09.0.03.