

Hasta la cuantía de 1.000.000 de euros, en el Director General Económico-Financiero y de Control; en el Director General de Seguridad, Organización y Recursos Humanos; en el Director General de Planificación de Capacidad y Mantenimiento de Infraestructura; en el Director General de Prestación de Servicios a Operadores; en el Director General de Proyectos, Programación y Construcción de Infraestructura; en el Secretario General y Secretario del Consejo de Administración; en el Director de Comunicación y Relaciones Externas, y en el Director General Adjunto de Compras y Contratación.

Hasta la cuantía de 600.000 euros, en el Director Gerente de la Unidad de Negocio de Telecomunicaciones Comerciales y Gestión Energética; en el Director Gerente de la Unidad de Negocio de Mantenimiento de Infraestructura Líneas Convencionales; en el Director Gerente de la Unidad de Negocio de Mantenimiento de Infraestructura Alta Velocidad; en el Director Gerente de la Unidad de Negocio de Circulación; en el Director Gerente de la Unidad de Negocio de Patrimonio y Urbanismo; en el Director Gerente de la Unidad de Negocio de Estaciones de Viajeros; en el Director Gerente de la Unidad de Negocio de Terminales de Mercancías; en el Director Gerente de la Unidad de Negocio de Proyectos y Construcción de Alta Velocidad; en el Director Gerente de la Unidad de Negocio de Proyectos, Coordinación y Construcción de Líneas Convencionales; así como en los titulares de las Direcciones Corporativas en sus respectivos ámbitos de competencia.

Hasta la cuantía de 240.000 euros, en los titulares de los restantes órganos internos de la Entidad que, adscritos o bajo la dependencia de esta Presidencia o de los respectivos titulares de las Direcciones Generales, Secretaría General y Secretaría del Consejo, Dirección de Comunicación y Relaciones Externas, Direcciones Gerencias o Direcciones Corporativas, en sus correspondientes áreas, unidades o ámbitos territoriales, sean designados mediante resolución por éstos o por la Presidencia para el ejercicio de las competencias que se delegan, según la normativa interna de niveles vigente en cada momento.

Publíquese la presente Resolución en el Boletín Oficial del Estado.

Madrid, 31 de diciembre de 2004.—El Presidente, Antonio González Marín.

1138

RESOLUCIÓN de 11 de enero de 2005, del Consejo de Administración del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, por la que se delega en el Presidente la competencia para resolver procedimientos de responsabilidad patrimonial de cuantía igual o superior a seis millones de euros.

El Consejo de Administración del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, en su sesión de 11 de enero de 2005, ha adoptado, por unanimidad y con carácter inmediatamente ejecutivo, a partir de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado», el siguiente acuerdo:

Delegar en el Presidente de la Entidad la competencia que, en virtud de lo dispuesto en el Artículo 65 de la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social, tiene atribuida para resolver los procedimientos de responsabilidad patrimonial que se inicien e instruyan al amparo de los artículos 139 y siguientes de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre.

La presente delegación no se extenderá a aquellos expedientes que se instruyan para la resolución de reclamaciones de cuantía igual o superior a seis millones de euros.

Publíquese el presente Acuerdo en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 11 de enero de 2005.—El Presidente, Antonio González Marín.

1139

RESOLUCIÓN de 11 de enero de 2005, del Consejo de Administración del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, por el que se delegan determinadas competencias en el Presidente.

El Consejo de Administración del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, en su sesión de 11 de enero de 2005, ha adoptado, por unanimidad y con carácter inmediatamente ejecutivo, el siguiente acuerdo:

Delegar en el Presidente de la Entidad Pública Empresarial, con efectos desde el 31 de diciembre de 2004, las siguientes competencias:

1. Emitir los informes que, conforme a lo previsto en la Ley del Sector Ferroviario, en sus normas de desarrollo y en el Estatuto de la Enti-

dad, hayan de ser evacuados por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, con carácter preceptivo o potestativo, a requerimiento de los órganos de cualesquiera Administraciones Públicas.

2. Aprobar los acuerdos, pactos, convenios y contratos que considere convenientes o necesarios para la realización de los fines de la Entidad, siempre que su cuantía no exceda de 6.000.000 €, así como aquellos cuyo objeto no comprenda la adquisición y enajenación de inmuebles o constitución de derechos reales.

3. Ejercer las funciones que se atribuyen al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, en cuanto al acceso a la Red Ferroviaria de Interés General, en la Ley del Sector Ferroviario y en su normativa de desarrollo, salvo las correspondientes a la aprobación de la declaración sobre la red.

4. Emitir informes con carácter previo al otorgamiento, por el Ministerio de Fomento, de las licencias de empresa ferroviaria y de las autorizaciones para prestar servicios que se hayan declarado de interés público, en los casos previstos en la Ley del Sector Ferroviario.

5. Aprobar los convenios que la entidad pública empresarial celebre con los organismos que en otros Estados miembros de la Unión Europea administren las infraestructuras ferroviarias para establecer y adjudicar capacidad de infraestructura que abarque más de una red nacional.

6. Aprobar las instrucciones y circulares necesarias para determinar, con precisión, las condiciones de operación de la infraestructura ferroviaria.

7. Aprobar las pautas que regulen el procedimiento para realizar la investigación interna de los accidentes ferroviarios que le correspondan.

8. Aprobar un informe anual que contemple todos los incidentes y accidentes producidos como consecuencia de la prestación del servicio de transporte ferroviario.

9. Aprobar un plan de contingencias que recoja las medidas necesarias para restablecer la situación de normalidad en caso de accidente, de fallo técnico o de cualquier otra incidencia que perturbe el tráfico ferroviario.

Publíquese el presente Acuerdo en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 11 de enero de 2005.—El Presidente, Antonio González Marín.

MINISTERIO DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES

1140

RESOLUCIÓN de 29 de diciembre de 2004, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el registro y publicación del laudo arbitral para el sector de Marina Mercante, por el que se establecen las disposiciones reguladoras de la estructura profesional, estructura salarial, formación profesional y económica y régimen disciplinario, en sustitución de la Ordenanza Laboral de 20 de mayo de 1969, para dicho sector.

Visto el contenido del laudo arbitral para el Sector de Marina Mercante de fecha 15 de diciembre de 2004 dictado por D. Jesús Cruz Villalón por el que se establecen las disposiciones reguladoras de la estructura profesional, estructura salarial, formación profesional y económica y régimen disciplinario, en sustitución de la Ordenanza Laboral de 20 de mayo de 1969 para dicho Sector, y del que han sido partes, de un lado, la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE) y, de otro, la Federación Estatal de Transportes, Comunicaciones y Mar de UGT y la Federación de Comunicación y Transporte de CC.OO. y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 91 en relación con la Disposición Transitoria Sexta del Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores y en el Real Decreto 1040/1981, de 22 de mayo, sobre registro y depósito de Convenios Colectivos de Trabajo,

Esta Dirección General de Trabajo, resuelve:

Primero.—Ordenar la inscripción del citado Laudo Arbitral 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, 29 de diciembre de 2004.—El Director General, Esteban Rodríguez Vera.

En Madrid, a quince de diciembre de de dos mil cuatro, Jesús Cruz Villalón, Catedrático de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social de la Universidad de Sevilla, actuando como árbitro designado por el Pleno de la Comisión Consultiva Nacional de Convenios Colectivos celebrado el 2 de junio de 2004, ha dictado el siguiente

LAUDO ARBITRAL

I. Antecedentes

Primero.—Una vez aprobada, con motivo de la reforma del Estatuto de los Trabajadores de 1994, la actual redacción de su disposición transitoria sexta, relativa al proceso de sustitución de las ya antiquísimas Ordenanzas Laborales, y una vez que los interlocutores sociales procedieron a aprobar el Acuerdo Interconfederal en materia de Ordenanzas y Reglamentaciones Laborales de 7 de octubre de 1994, la Comisión Consultiva Nacional de Convenios Colectivos (CCNCC) comenzó a abordar las funciones que en la misma le venían encomendadas. Ya en la reunión celebrada el 20 de noviembre de 1995 por el Pleno de la CCNCC, con asistencia de las representaciones sindicales y empresariales del sector, se toma en consideración el posible vacío de cobertura derivado de la derogación de la Ordenanza Laboral de la Marina Mercante, asumiendo las partes analizar la situación existente en el sector.

La CCNCC acuerda incluir, en su sesión de 15 de enero de 1996, a la Ordenanza Laboral de Marina Mercante entre aquellas cuyo proceso de sustitución negociada no está cerrado. Posteriormente, se suceden diversas reuniones relativas al proceso sustitutorio de esta Ordenanza en el seno de la CCNCC. En el Pleno de 17 de abril de 1996 se acuerda someter a arbitraje la solución de vacíos que en este sector pueda plantear la pérdida de vigencia de la Ordenanza; a ello se opuso la Asociación de Navieros Españoles a través de escrito de 13 de mayo de ese año, presentando recurso contencioso-administrativo 1582/96. De otra parte, notificado el nombramiento al árbitro, este renuncia a tal designación. Más adelante, el 15 de enero de 1997, las representaciones sindicales y empresariales acuerdan prorrogar el período de negociaciones abierto, dándose de plazo hasta el 30 de marzo de 1997, plazo que concluyó sin que se alcanzase acuerdo. A tenor de ello se procedió a la designación de un segundo árbitro en el Pleno de la CCNCC de 16 de julio de 1997, quien acepta la propuesta el 9 de septiembre de 1997. El 29 de octubre de 1997, en comparencia ante el árbitro designado, las partes le manifiestan su voluntad de nuevo de negociar la sustitución de la Ordenanza de Marina Mercante, dándose de plazo para concluir el acuerdo hasta el 30 de noviembre de 1997; a tal efecto consideran que aun es prematura la decisión de actuación arbitral, en cuanto puede continuar el proceso negociador. En su virtud el árbitro decide suspender el procedimiento arbitral. El 25 de febrero de 1999 la CCNCC requiere a las partes para que le informen acerca de la situación de las negociaciones del proceso de sustitución de la Ordenanza, convocándoseles el 10 de marzo para una reunión a celebrar el 25 de marzo del mismo año. La citada reunión se celebra el 24 de marzo de 1999, momento en el que las partes vuelven a asumir un compromiso de negociación en un corto plazo, comprometiéndose a concluir las negociaciones el 11 de julio, anunciando el Sr. Presidente que se acudiría al árbitro ya designado si fracasara definitivamente este nuevo intento negociador. Posteriormente se suceden otra serie de reuniones sin resultado de acuerdo. A la altura de marzo de 2002 el proceso de negociación se encontraba muy avanzado, salvo en lo que refiere al ámbito de aplicación del acuerdo de sustitución. A la vista de ello, el Pleno de la CCNCC en su sesión de 11 de diciembre de 2002 acuerda dejar en suspenso el tratamiento del sector, a expensas del resultado de la negociación colectiva que pueda producirse en este ámbito, dentro de un plazo razonable. En la reunión de la subcomisión de la CCNCC de 7 de marzo de 2003 se detecta que hay un estancamiento en el proceso de negociación, por lo que se emplaza a las organizaciones representativas del sector para que intenten llegar a un acuerdo antes del día 1 de junio, de lo que se da cuenta al Pleno en su reunión de 8 de mayo, recordatorio que se reitera en el pleno de 28 de mayo. En esa misma fecha, las organizaciones representativas solicitan que el anterior plazo se prorrogue hasta el 31 de julio de 2003, de lo que se da cuenta en el pleno de 4 de julio. El 30 de septiembre de 2003 se le vuelve a requerir a las partes para que informen sobre la situación del proceso sustitutorio de la Ordenanza. En el Pleno de 6 de octubre de 2003 el Presidente informa que ha recibido escrito de las partes de los que se deriva que tras un largo período de negociación no se ha llegado a ningún acuerdo, ni resulta factible que se pueda alcanzar el mismo, motivo por el que anuncia que en el próximo Pleno se incorporará el asunto a su orden del día, a los efectos de poder decidir sobre el particular.

Segundo.—En el Pleno de la CCNCC de 26 de noviembre de 2003 se acordó por mayoría, con la abstención de CEOE-CEPYME lo siguiente: 1.º Someter al Sector de Marina Mercante al proceso de arbitraje, previsto en la disposición transitoria sexta del Estatuto de los Trabajadores, tras constatar que han fracasado las negociaciones abiertas en su día; 2.º

Comunicar el anterior acuerdo a las partes afectadas, dándose a las mismas un plazo de 30 días hábiles para que, en su caso, puedan consignar de mutuo acuerdo un árbitro para actuar en el mencionado proceso, y de no ser ello posible, para que cada parte designe una terna de árbitros; 3.º Comunicar igualmente a las partes afectadas por dicho proceso, que el arbitraje sólo podría recaer sobre las siguientes materias: 1.º) estructura profesional; 2.º) estructura salarial; 3.º) promoción profesional y económica; y 4.º) poder disciplinario, pero que, en cualquier caso, existe la posibilidad de que las materias objeto de arbitraje pudieran reducirse o aumentarse, siempre que las partes estuviesen de acuerdo en tal extremo, lo que habría de ponerse igualmente en conocimiento de esta Comisión, para su puesta en conocimiento al árbitro que se designe.

En el Pleno de la CCNCC de 1 de marzo de 2004 se procedió a analizar por los asistentes las diferentes propuestas de árbitros y sistemas de arbitraje realizadas por las organizaciones representativas del sector, llegándose al acuerdo de proceder a solicitar de las referidas organizaciones que propongan de forma consensuada un árbitro para actuar en dicho proceso.

En el Pleno de la CCNCC de 2 de junio de 2004 se acordó, con la abstención de CEOE-CEPYME, la designación de este árbitro en el proceso de sustitución de la Ordenanza Laboral de Marina Mercante, en consonancia con el acuerdo adoptado por el Pleno el 26 de noviembre de 2003, antes referido. Con fecha 11 de junio el abajo firmante acepta su designación para actuar como árbitro.

Tercero.—A través de la CCNCC se solicitó tanto a la Dirección General de Trabajo como a la Subdirección General de Estadísticas Sociales y Laborales la información que pudiera ser útil a los efectos de resolver el citado arbitraje, documentación que consta en el expediente administrativo correspondiente.

En este procedimiento arbitral se han tenido hasta un total de tres comparencias con las organizaciones representativas del sector: Asociación de Navieros Españoles (ANAVE), habiendo concurrido a las mismas en su nombre y representación D. Manuel Carlier y D. Jesús Barbadiello; Federación Estatal de Transportes, Comunicaciones y Mar de UGT (FETCM-UGT), habiendo concurrido a las mismas en su nombre y representación D. Roberto Fernández López; Federación de Comunicación y Transporte de CC. OO., habiendo concurrido a las mismas en su nombre y representación D. José M.º Odrozola Zallo y D. Carmelo Aylas Martín.

La primera de las comparencias tuvo lugar el 13 de julio de 2004, en la que se verificó un primer intercambio de opiniones, aportando la representación sindical el texto escrito de un preacuerdo alcanzado en su día entre las partes, si bien no fue posible su firma definitiva por desacuerdo en lo que refiere a su ámbito de aplicación personal; la representación sindical expresó el mantenimiento de su posición favorable al citado preacuerdo, de modo que consideraba que el árbitro sólo debía resolver acerca de la discrepancia relativa al ámbito de aplicación del acuerdo. En esa misma comparencia la representación empresarial informó que estaba pendiente de celebrar su asamblea general a principios de octubre, motivo por el cual no podía expresar en ese momento cuál era su posición al respecto. En esa misma comparencia, las partes aportaron al árbitro todo un conjunto de documentación complementaria, particularmente relativa a los convenios colectivos de empresa vigentes en el sector. A propuesta del árbitro, se aceptó celebrar una nueva comparencia, una vez celebrada la asamblea general de ANAVE, al tiempo que se aceptó un compromiso de que el procedimiento debería estar concluido a finales de 2004.

La segunda de las comparencias tuvo lugar el 21 de octubre de 2004, en la que la representación empresarial presentó por escrito su propuesta. La representación sindical, de una parte manifestó su disconformidad con el texto presentado por la representación empresarial, por entender que se separaba notablemente de los borradores que había manejado en el pasado en los procesos de negociación que habían desarrollado, insistiendo en que se debería tomar como documento de referencia el preacuerdo que aportaron en la reunión precedente; de otra parte, manifestó su imposibilidad de entrar en el análisis pormenorizado del texto presentado por la representación empresarial, en la medida en que se entregaba en ese acto y no les había dado tiempo de estudiarlo a fondo; en particular, la representación de UGT expresó su total disconformidad, que no era oportuno que ellos entraran en el detalle de la propuesta empresarial, debiendo corresponderle al árbitro resolver de forma definitiva la sustitución de la Ordenanza Laboral. De su parte, la representación empresarial adujo que en ese momento se encontraban en un trámite cualitativamente diverso, de modo que lo que podrían haber aceptado en el marco de la celebración de un convenio colectivo si la otra parte aceptaba sus requerimientos, en particular los relativos al ámbito de aplicación del acuerdo, no estaban dispuestos a aceptarlos cuando se trataba de un arbitraje en el seno de la CCNCC, cuyo alcance y contenido debía de ser mucho más reducido, a los meros efectos de sustitución de la Ordenanza y particularmente en las cuatro materias indicadas por el Pleno de la CCNCC. En estos términos, se procedió por el árbitro a formular algunas preguntas aclaratorias del contenido de los respectivos documentos, así como a ofrecerle a la representación sindical la posibilidad de estudiar más a

fondo la propuesta empresarial y, en su caso, presentar una contrapropuesta de su parte. Así se acordó, al mismo tiempo que se aceptó la propuesta del árbitro de celebrar en tal caso una última reunión.

Posteriormente, este árbitro recibió diversa documentación de las partes; en particular recibió el martes 30 de noviembre el texto de la propuesta sindical anunciado, que fue enviado en esa misma fecha a la representación empresarial por vía de correo electrónico.

La tercera y última de las comparencias tuvo lugar el 2 de diciembre de 2004, donde se tuvo la oportunidad de analizar con cierto detalle el contenido de los textos presentados por ambas partes. Se constataron las diferencias entre ambas y los elementos de disconformidad y de acuerdo de cada una de las representaciones. En particular, se analizaron los desacuerdos de los textos presentados por la contraparte desde una triple vertiente: discrepancias por considerar ciertos aspectos de la propuesta como ilegales; oposición a que el árbitro resolviera sobre ciertos aspectos por entender que desbordaba el mandato arbitral efectuado por la CCNCC; desavenencias por entender que la propuesta era insuficiente y no atendía a la necesidad de cobertura de vacíos dejados por la derogación de la Ordenanza Laboral. El árbitro también aprovechó para formular algunas preguntas relativas a dudas que les suscitaban el texto y la posición de las partes al respecto. Concluidas las intervenciones de las partes, se entendió que el debate estaba agotado, las partes consideraron que no deberían aportarse textos adicionales y que correspondía ya que el árbitro dictase el laudo en el plazo previsto.

II. Fundamentos y motivación

Primero.—Este arbitraje se sustancia en el marco previsto por la disposición transitoria 6.ª del Estatuto de los Trabajadores, en los términos establecidos en su apartado cuarto: «Si la comisión informase negativamente sobre la cobertura, y existiesen partes legitimadas para la negociación colectiva en el ámbito de la Ordenanza, la comisión podrá convocarlas para negociar un convenio colectivo o acuerdo sobre materias concretas que elimine los defectos de cobertura. En caso de falta de acuerdo en dicha negociación, la comisión podrá acordar someter la solución de la controversia a un arbitraje». En estos términos se trata de dictar un laudo arbitral por medio del cual se proceda a dar cobertura normativa a los posibles vacíos provocados por la derogación de la Ordenanza Laboral de Marina Mercante, aprobada en su día por la Orden Ministerial de 20 de mayo de 1969 (BOE 1 de julio).

Por ello, ha de partirse de que procedemos a efectuar un arbitraje que resuelve un conflicto de interés, en el que básicamente la resolución lo es en equidad. Ahora bien, al mismo tiempo debe precisarse que, aunque no se trate de un arbitraje en Derecho, concurren importantes condicionamientos jurídicos, que deben ser muy tenidos en cuenta en estos instantes, de modo que el marco jurídico en el que se inserta el laudo delimita importantes fronteras que se valoran como inexcusables y que es conveniente describir a los efectos de justificar el contenido en puntos centrales de esta resolución.

Segundo.—En efecto, en primer lugar, el acuerdo de la CCNCC de sometimiento de la cuestión a arbitraje, unida a la designación de este árbitro, es taxativa en el sentido de que cuatro son los contenidos institucionales que debe abordar este arbitraje: 1.ª) estructura profesional; 2.ª) estructura salarial; 3.ª) promoción profesional y económica; y 4.ª) poder disciplinario. Necesariamente han de regularse estos cuatro contenidos y exclusivamente estos cuatro contenidos. Para verificarse cualquier tipo de ampliación o disminución en los citados contenidos debería haberse producido algún tipo de acuerdo entre las organizaciones representativas del sector. Comoquiera que ningún acuerdo se ha producido sobre el particular, no cabe alteración al respecto por parte de este árbitro.

De ello deriva, que este árbitro no puede en modo alguno incorporar las propuestas de las partes que refieran a contenidos institucionales diversos a los cuatro ya mencionados. Así, a título de ejemplo, en algunos pasajes de la propuesta sindical se atiende al régimen jurídico del tiempo de trabajo, que no pueden tomarse en consideración en el momento de dictar el laudo arbitral. A mayor abundamiento, existen normas estatales específicas sobre la materia que permiten interpretar que no se verifica vacío de cobertura en esta materia relativa al tiempo de trabajo: RD 1561/1995, de 21 de septiembre, modificado por RD 285/2002, de 22 de marzo, así como el RD 525/2002, de 14 de junio. Diverso es que sea necesario abordar algún contenido de esta materia en la medida en que ello tenga efecto reflejo sobre alguna de las cuatro materias encomendadas, particularmente la relativa a la estructura salarial.

De otra parte, el mandato de regulación de esas cuatro materias no puede ser ficticio o vacío, en el sentido de que se trate de una regulación sin contenido real, al extremo que la redacción no comporte fijación del correspondiente régimen jurídico. Tal sucede, a título de ejemplo, con la propuesta empresarial en lo que refiere a la estructura salarial, que no

pasa en la práctica de ir más allá de lo estipulado por el Estatuto de los Trabajadores, sin establecer especialidad alguna en lo que afecta al sector de la marina mercante.

Tercero.—De otra parte, se trata de un laudo que, por su propia naturaleza, ha de proceder a establecer el régimen jurídico de los vacíos normativos surgidos a partir de la derogación de la Ordenanza Laboral de referencia, sin que pueda abordarse contenidos ya cubiertos por otras normas aplicables al sector de referencia.

Así, por ejemplo, ambas partes coinciden en considerar vigente, en situación de ultraactividad, el IV Convenio General de la Marina Mercante, aprobado por Resolución de la Dirección General de Trabajo de 7 de mayo de 1982 y publicado en el Boletín Oficial del Estado de 24 de junio de 1982. En estos términos, ha de considerarse que los contenidos normativos de dicho Convenio Colectivo siguen vigentes en estos momentos, de modo que no es necesario proceder a alterar o sustituir lo pactado en dicho Convenio. Ahora bien, ha de indicarse inmediatamente a continuación que precisamente en dicho Convenio General se aprecia que justamente el mismo en líneas generales no viene a regular las cuatro materias apuntadas por la CCNCC, al tiempo que la propia Comisión al individualizar éstas es la que interpreta que es ahí donde se aprecia un evidente vacío de cobertura, que es el que requiere de la intervención por vía arbitral. Asimismo, ha de advertirse que tal vacío no queda cubierto por la disposición final del Convenio Colectivo, a tenor del cual se verifica una remisión a la Ordenanza Laboral de la Marina Mercante para lo no previsto en el mismo Convenio; de lo contrario se estaría burlando el designio de la disposición transitoria 6.ª de proceder a la definitiva derogación de la citada Ordenanza y simultáneamente cubrir los vacíos normativos dejados por la misma.

Aun cuando existe un considerable número de Convenios Colectivos de empresa, la CCNCC ha interpretado que ello resulta insuficiente, de modo que teniendo presente lo pactado en dichos convenios empresariales perviven los vacíos de cobertura. De un lado perviven, desde el instante en que dichos Convenios tienden a no regular algunas de las cuatro materias objeto aquí de cobertura. De otro lado, por cuanto que pueden existir o surgir en el futuro empresas en el sector sin negociación propia, que requieran de la correspondiente cobertura.

Eso sí, ha de advertirse que la regulación contenida en este laudo arbitral no tiene carácter vinculante respecto a lo que pudiera estipularse en cualquier otra norma estatal o convenio colectivo, aunque no sea dispositiva respecto de lo pactado en contrato de trabajo. Ello obliga a establecerlo expresamente en el presente laudo, al mismo tiempo que carece de todo valor o significado que la regulación del laudo se remita a los convenios colectivos para que procedan a regular cualquier concreta institución; esto último no supondría sino dejación por parte del laudo de la obligación de establecer el régimen jurídico de las materias de referencia.

Cuarto.—Una de las cuestiones más discutidas entre las partes es la relativa al ámbito personal de aplicación de este laudo. Defiende la representación de los trabajadores que no debe efectuarse diferenciación alguna sobre el particular, en tanto que la representación empresarial pretende que ello sea de exclusiva aplicación a los trabajadores nacionales y comunitarios, con implícita exclusión de los extracomunitarios. Por su parte, la representación empresarial entiende que el laudo debería ser aplicable únicamente a nacionales españoles y de otros Estados miembros de la Unión Europea.

A juicio de este árbitro no concurre razón suficiente para excluir del ámbito de aplicación del presente laudo a los trabajadores extracomunitarios.

Para tal conclusión, se ha tomado en consideración el criterio establecido por nuestro Tribunal Constitucional, que entiende que la igualdad o desigualdad de trato en la titularidad y ejercicio de los derechos y libertades dependerán de la libre voluntad del Tratado o la Ley. Que no hay Tratado ni Ley que establezcan la igualdad de trato entre nacionales y extranjeros para el acceso a un puesto de trabajo, pero sí lo hay para la titularidad y ejercicio de los derechos laborales una vez producida la contratación, con excepciones (STC 107/1984, de 23 de noviembre; 130/1995, de 11 de septiembre; 95/2000, de 10 de abril; 34/2004, de 8 de marzo). En este laudo no se está resolviendo sobre materias relativas al acceso a un puesto de trabajo, sino a los derechos laborales una vez producida la contratación. Quiere ello decir que este laudo no puede introducir diferencias de tratamiento más allá de las habilitadas o de las impuesta por los Tratados y la Ley.

Entre esas excepciones se encuentra la recogida en la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, en cuya disposición adicional 15.ª se procede a crear el registro especial de buques y empresas navieras situado en el territorio de la Comunidad Autónoma Canaria. En concreto, su apartado siete dispone que las condiciones laborales y de Seguridad Social de los trabajadores no nacionales españoles se regularán por la legislación a la que libremente se sometan las partes. Ahora bien, ello no compromete la conclusión precedente respecto de la inclusión del ámbito de aplicación personal de este laudo de

los trabajadores extracomunitarios, por las siguientes razones. En primer lugar, este laudo se ha de aplicar a todos los buques de abanderamiento español, se encuentren o no inscritos en el registro especial, por lo que no cabe atender a la propuesta de la representación empresarial de excluir en todo caso a los extracomunitarios. En segundo lugar, la disposición adicional objeto de comentario ha sido corregida o cuando menos matizada a partir de la Ley de acompañamiento de 1999, en el sentido de que la posibilidad de exclusión de la legislación laboral común y específica nacional de la marina mercante de los trabajadores extracomunitarios enrolados en los buques inscritos en el registro especial de Canarias sólo es viable respecto de los que realicen tráfico internacional; pues en el caso de que lo hagan en buques que realicen exclusivamente navegaciones de cabotaje insular se exige, para que el enrolamiento venga unido al permiso de trabajo, que acrediten que la jornada de trabajo, descanso, tiempo de embarque, condiciones salariales y seguridad social son las legalmente exigibles para la contratación de trabajadores españoles; en otros términos, para el tráfico de cabotaje insular se establece la regla de la igualdad de trato de los extracomunitarios (artículo 20 de la Ley 55/1999, de 29 de diciembre, BOE 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social; así como del artículo 79.1.d del RD 864/2001, de 20 de julio, BOE 21 de julio, Reglamento de ejecución de la Ley sobre derechos y libertades de los extranjeros en España). En tercer lugar, la disposición adicional 15.^a de la Ley de Puertos y Marina Mercante ni impone ni autoriza a que por vía de laudo se procedan a establecer diferencias de condiciones de trabajo para los no nacionales; se limita a presuponer que la regulación es uniforme para todos y, a la luz de ello, autoriza a que las partes por vía de pacto individual se puedan separar de la misma cuando se trata de nacionales extracomunitarios. En cuarto lugar, lo que sí viene a autorizar esta disposición adicional es que, con independencia de lo que se diga aquí respecto del ámbito de aplicación personal del laudo, por vía de pacto los trabajadores extracomunitarios enrolados en buques que realicen transportes internacionales se regulen por otra legislación, de modo que podrían excluirse de lo dispuesto en el presente laudo. En quinto lugar, los contenidos recogidos en el presente laudo, por razón de las materias a las que abarca y por el alcance de su regulación, a juicio de este árbitro no justifican para establecer una diferencia de tratamiento entre nacionales y extranjeros extracomunitarios.

Igualmente, es correcta la alegación formulada por la representación sindical de que el cometido de este árbitro es el de proceder a establecer una regulación sustitutoria de la Ordenanza Laboral, al efecto de evitar vacíos de cobertura; por ello, en la medida en que el ámbito personal de aplicación de la Ordenanza lo era para todos los trabajadores sin distinción por razón de nacionalidad, este árbitro no se encuentra facultado para alterar ese ámbito personal de aplicación, pues de lo contrario dejaría sin cobertura de regulación el régimen de condiciones de trabajo en las cuatro materias encomendadas en lo que afecta a los trabajadores extracomunitarios. Diferente es que, insistimos, con posterioridad a lo dispuesto en este laudo, las empresas inscritas en el registro especial hagan uso de las posibilidades que les abre el apartado 7 de la disposición adicional 15.^a de la Ley de Puertos.

Alega igualmente la representación empresarial la existencia de este tipo de diferenciaciones en las condiciones de trabajo en lo que afecta a la Marina Mercante en las legislaciones nacionales de otros países de la Unión Europea, habiéndose considerado por parte del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas que tales diferenciaciones no atentan al Derecho Comunitario y, en particular, no inciden sobre la prohibición de ayudas públicas que provoquen distorsiones en la competencia, ni se opone a la política social comunitaria atendida por el antiguo art. 117 del Tratado, actualmente arts. 136 ss: «Un régimen de un Estado miembro, como el aplicable al ISR, que permite someter los contratos de trabajo celebrados con marineros nacionales de terceros países, sin domicilio habitual o residencia en dicho Estado, a condiciones de trabajo y de retribución a las que no se aplica el Derecho de este Estado miembro y son claramente menos favorables que las de los marineros nacionales de este mismo Estado miembro, no constituye una ayuda de Estado en el sentido del apartado 1 del artículo 92 del Tratado y que el artículo 117 del Tratado no se opone a la aplicación de dicho régimen» (STJCE de 17 de marzo de 1993, asuntos acumulados C-72/91 y C-73/91, Slogan Neptum Schifffahrts). Ahora bien, de esa sentencia lo que se deduciría es que el registro especial de Canarias contemplado en nuestra vigente Ley de Puertos es compatible con el Derecho Comunitario, pero nada más. El que tal registro especial sea conforme con el Derecho Comunitario, no implica que desde la normativa comunitaria se esté obligando al establecimiento de tales diferencias de tratamiento, ni tampoco que la imposición de la igualdad de trato desde el Derecho nacional pueda considerarse contraria al propio Derecho Comunitario.

Distinto es que el asunto se analice desde la perspectiva de oportunidad, en el sentido de que al existir tales diferencias en otros países euro-

peos, la legislación española de no permitir las provoque costes laborales más elevados en los buques de abanderamiento español y, con ello, situaciones de necesidad de competir mercantilmente en desventaja con esos otros Estados. Ahora bien, debe tenerse en cuenta que tal valoración ha de efectuarse en relación con los concretos contenidos de este laudo y, desde esa perspectiva, no puede concluirse que el régimen jurídico contenido en el mismo desemboque en una diferencia de costes de las aludidas. De un lado, ha de tenerse en cuenta una vez más el objetivo de cobertura de vacíos encomendado a este laudo, que no establece costes directos a las empresas, ni en lo que refiere a la cuantía del salario ni a la extensión del tiempo de trabajo, ni siquiera son relevantes los costes indirectos derivados del presente laudo. De otro lado, este laudo por su carácter supletorio no se impone sobre lo que se pueda pactar en otras normas, particularmente en los convenios colectivos, que serían los instrumentos más relevantes, junto con la Ley, en lo que afecta a esas posibles situaciones de competencia desleal. Por último, reiteramos que este laudo no puede, ni de hecho lo hace, derogar ni limitar el alcance de lo permitido por la disposición adicional 15.^a de la Ley de Puertos.

Por todo lo anterior, entendemos que el ámbito personal de aplicación del presente laudo no debe fijar exclusiones de ningún tipo, particularmente por lo que refiere a los trabajadores extracomunitarios.

Quinto.—Lo resuelto en este arbitraje, como no podría ser de otro modo, ha de atenerse al principio de jerarquía normativa, lo que implica que no puede establecerse condiciones de trabajo contrarias a las estipuladas en la legislación laboral común. Debe establecerse, pues, las especialidades que se consideren oportunas para el sector, partiendo de las normas imperativas establecidas legalmente. En particular, en algunos momentos de la redacción de las propuestas formuladas por las partes afectadas se contienen remisiones expresas a la regulación de esa materia contenida en la legislación estatal. A nuestro juicio, esas remisiones no comportan innovación alguna, pues este laudo no es instrumento hábil para declarar que sea de aplicación lo regulado legalmente; más aún, ese tipo de remisiones en ciertos momentos puede inducir a error, por lo que se estima que deben evitarse, salvo que sea imprescindible para sucesivamente completar lo establecido legalmente.

Sexto.—Un último elemento que limita el carácter de arbitraje en equidad del presente laudo, es que el mismo ha de respetar el principio de congruencia. Quiere ello decir que, más allá de lo que pueda estimar oportuno este árbitro, el mismo se ve imposibilitado de establecer un régimen jurídico que implique más de lo solicitado por una de las partes y menos de lo concedido por la otra parte.

Séptimo.—A partir de los condicionantes legales previamente apuntados, que fijan los límites del contenido del laudo, este árbitro ha de resolver en equidad. Eso sí, con vistas a que su criterio no sea exclusivamente personal, debe indicarse que al efecto de buscar la solución más razonable para el sector, se han tomado en consideración una serie de textos que, sin ser vinculantes para el mismo, se entiende que podían constituir un elemento referencial útil para poder decidir al respecto. Entre ellos, destacamos los siguientes: los contenidos de otros laudos dictados previamente en el presente proceso sustitutorio de las Ordenanzas Laborales, los textos de los Convenios Colectivos de Empresa vigentes en el sector, el contenido de la Ordenanza misma a la que se sustituye en la medida en que se considere que el paso del tiempo no ha provocado una pérdida de adaptación a los importantes cambios producidos en nuestro sistema de relaciones laborales y en la modernización de nuestras empresas a un régimen de mayor competitividad y productividad.

Del mismo modo, aun cuando se ha tenido en cuenta el texto del preacuerdo entre las partes en procesos negociales precedentes, el mismo no puede constituir un referente obligado para este árbitro. No puede constituirlo tomando en consideración la doctrina del Tribunal Supremo relativa a la ausencia de vinculabilidad de los acuerdos parciales alcanzados en el curso de la negociación colectiva, teniendo presente que lo admitido en el curso de esa negociación estaba siempre condicionado a la firma final del texto y, sobre todo, a que la naturaleza de este procedimiento arbitral es cualitativamente diversa de la verificada en un proceso negociado, concurriendo una solución de continuidad entre su fracaso y la resolución por vía arbitral.

DISPOSICIÓN ARBITRAL

Se establece el régimen jurídico del sector de la Marina Mercante que figura en el Anexo, en lo que refiere a estructura profesional, estructura salarial, promoción profesional y económica, y poder disciplinario, en sustitución de la Ordenanza Laboral de 20 de mayo de 1969 para dicho sector.

El presente Laudo, de carácter vinculante y de obligado cumplimiento, puede ser recurrido por las partes ante la sala de lo social de la Audiencia Nacional.

Por el Secretario de la Comisión Consultiva Nacional de Convenios Colectivos se procederá a notificar el Laudo a las partes, remitiéndose un ejemplar a la Dirección General de Trabajo del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales para su depósito, registro y publicación en el Boletín Oficial del Estado, conforme a lo dispuesto en el Real Decreto 1040/1981, de 22 de mayo.

ANEXO

Laudo arbitral para el sector de Marina Mercante

CAPÍTULO I

Normas de Configuración

Artículo 1. *Ámbito funcional y personal de aplicación.*

1. El presente Laudo regula las condiciones mínimas de trabajo en la Marina Mercante, en lo que refiere a estructura profesional, estructura salarial, promoción profesional y económica, así como poder disciplinario.

2. Será de aplicación a las relaciones laborales de quienes presten sus servicios en los buques mercantes abanderados en España, sin distinción alguna de carácter personal, en particular sin exclusión alguna por razón de la nacionalidad del trabajador enrolado.

Artículo 2. *Ámbito temporal.*

1. El presente Laudo entrará en vigor el próximo 1 de enero de 2005 y tendrá vigencia indefinida.

2. El mismo podrá ser derogado, total o parcialmente, por acuerdo contenido en Convenio Colectivo General del sector para el conjunto de los buques mercantes abanderados en España, celebrado conforme a lo establecido en el título III del Estatuto de los Trabajadores.

Artículo 3. *Naturaleza y eficacia del Laudo.*

1. El presente Laudo ha sido dictado conforme a lo establecido en la Disposición Transitoria Sexta del Estatuto de los Trabajadores, a tenor de las facultades otorgadas por esta disposición a la Comisión Consultiva Nacional de Convenios Colectivos y al árbitro designado por la misma.

2. Su contenido sustituye en su totalidad lo dispuesto por la Ordenanza Laboral para la Marina Mercante, aprobada por Orden Ministerial de 20 de mayo de 1969 (BOE 1 de julio).

3. Lo dispuesto en este Laudo tiene carácter supletorio respecto de lo que se disponga en Convenio Colectivo, cualquiera que sea su ámbito sectorial o empresarial de aplicación, de forma que lo dispuesto en tales Convenios Colectivos será siempre de aplicación preferente respecto de lo contemplado en el presente Laudo.

4. Para el caso de falta de regulación por vía de convenio colectivo, lo dispuesto en el Laudo regirá como vinculante para los contratos de trabajo celebrados por los trabajadores y empresarios incluidos en su ámbito de aplicación. Sus reglas tendrán carácter imperativo, como normas de derecho necesario, no pudiendo los trabajadores disponer válidamente a través de pacto contractual, antes o después de su adquisición, de los derechos reconocidos en el presente Laudo.

5. La prohibición de disposición de derechos contemplada en el apartado anterior se entiende sin perjuicio de lo dispuesto en la disposición adicional 15.ª de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante; del artículo 20 de la Ley 55/1999, de 29 de diciembre (BOE 30 de diciembre), de medidas fiscales, administrativas y del orden social; así como del artículo 79.1.d del RD 864/2001, de 20 de julio (BOE 21 de julio), Reglamento de ejecución de la Ley sobre derechos y libertades de los extranjeros en España.

6. Serán respetadas las condiciones económicas y de cualquier otra clase que fueran más beneficiosas disfrutadas a título individual que las establecidas en este Laudo.

CAPÍTULO II

Estructura salarial

Artículo 4. *Definición.*

1. El salario vendrá conformado por la totalidad de las percepciones económicas de los trabajadores, en dinero o en especie, por la prestación profesional de los servicios laborales de los mismos.

2. Estará integrado por el salario base y por los complementos salariales.

3. Tendrán el carácter de percepciones extrasalariales y, por tanto, no tendrán la consideración de salario, las cantidades percibidas por el

trabajador en concepto de indemnizaciones o suplidos por los gastos realizados como consecuencia de su actividad laboral, las prestaciones e indemnizaciones de la Seguridad Social y las indemnizaciones correspondientes a traslados, suspensiones o despidos.

Artículo 5. *Salario Base y complementos salariales.*

1. El salario base viene constituido por la retribución fijada por unidad de tiempo, que corresponde a cada trabajador en razón de su pertenencia a un determinado grupo o categoría profesional.

2. Tendrán la consideración de complementos salariales, cuando menos, las siguientes percepciones económicas: el complemento por antigüedad, el complemento UMS, el complemento por trincaje y las pagas extraordinarias.

3. La cuantía tanto del salario base como de los complementos salariales vendrá establecida en contrato de trabajo, salvo que se encuentre fijada a través de convenio colectivo.

4. Alternativamente a la diferenciación entre salario base y complementos salariales, podrá pactarse la inclusión de todos los conceptos salariales en un salario global, que incluya todos los conceptos retribuíbles antes referidos durante el período de embarque.

Artículo 6. *Complemento por antigüedad.*

Los trabajadores percibirán, como complemento por antigüedad, un aumento salarial periódico por cada tres años de servicio en la empresa, que no será inferior al 2,5 % de su salario base, pudiendo fijarse un tope máximo de trienios a percibir.

Artículo 7. *Complemento UMS.*

En los buques donde exista sistema de máquina desasistida (UMS), se abonará a los trabajadores que se encuentren en situación de disponibilidad por los trabajos que pudieran originarse un complemento denominado «plus UMS», sin perjuicio de que se le abone la retribución correspondiente a las horas efectivamente trabajadas durante ese período de disponibilidad.

Artículo 8. *Trincaje.*

En los buques donde los tripulantes realicen operaciones de trincaje y destrincaje, se deberá abonar a quienes realicen estas operaciones un complemento específico por tal concepto.

Artículo 9. *Pagas extraordinarias.*

1. Se abonarán dos pagas extraordinarias al año, en los meses de junio y diciembre, cuyo devengo se producirá en el semestre natural correspondiente.

2. La cuantía de cada una de ellas será, como mínimo, equivalente a una mensualidad del salario base de cada trabajador, o la parte proporcional correspondiente para los casos de incorporación a la empresa en el transcurso del semestre.

Artículo 10. *Otros complementos salariales.*

En materia de trabajos sucios, penosos y peligrosos, de mercancías explosivas, tóxicas o peligrosas, de zonas de guerra, de permanencia en lugares insalubres y epidémicos, así como de otros trabajos especiales, se estará a lo dispuesto en el IV Convenio General de la Marina Mercante de 1982 (BOE 24 de junio de 1982).

Artículo 11. *Horas extraordinarias.*

1. Serán consideradas horas extraordinarias, a los efectos del presente laudo, todas aquellas que se trabajen en exceso sobre la jornada ordinaria pactada o, en su defecto, sobre la prevista en la legislación vigente.

2. La retribución de las horas extraordinarias será, como mínimo, equivalente al valor de la hora ordinaria de trabajo efectivo.

Artículo 12. *Situaciones singulares.*

1. Servicio activo. Se entenderá que se encuentra en esta situación el trabajador cuando esté a bordo del buque en el desempeño de sus funciones habituales, o bien desde que salga de su domicilio para la prestación de servicios encontrándose previamente en expectativa de embarque. Se tendrá derecho a la percepción íntegra del salario, conforme a lo dispuesto en los artículos precedentes.

2. Comisión de servicio. Se entenderá por comisión de servicio la misión de trabajo profesional que ordene la empresa al tripulante en cual-

quier lugar, distinta a la situación normal de embarcado en los buques de la empresa, incluyendo expresamente a estos efectos las misiones desempeñadas en los buques en construcción. Los tripulantes en comisión de servicio devengarán el salario real que venían disfrutando en su último puesto de trabajo en servicio activo.

3. Expectativa de embarque. Se considera expectativa de embarque la situación del tripulante que se encuentra en su domicilio, procedente de una situación distinta a la de embarque o comisión de servicio, disponible y a las órdenes de la empresa. La expectativa de embarque dura hasta el día anterior en que el trabajador salga de su domicilio para la prestación de servicios. Durante la expectativa de embarque el tripulante percibirá, como mínimo, el salario base y el complemento de antigüedad. En ningún caso se podrá mantener al tripulante en esta situación por un tiempo superior a 30 días, pasando a partir de este momento a la situación de comisión de servicios.

4. Permisos y licencias con derecho a salario. En esta materia se estará a lo dispuesto en el IV Convenio General de la Marina Mercante de 1982. Cuando en atención al mismo tenga derecho a ser retribuido percibirá el salario equivalente a la situación de servicio activo.

Artículo 13. *Percepciones extrasalariales.*

En materia de dietas, manutención, entrepot, compensación por pérdida de equipaje a bordo, mejora de Seguridad Social por enfermedad profesional o accidente laboral, seguro de accidentes, natalidad y otras percepciones extrasalariales se estará a lo dispuesto en el IV Convenio General de la Marina Mercante de 1982 (BOE 24 de junio de 1982).

CAPÍTULO III

Clasificación profesional

Artículo 14. *Estructura profesional.*

1. Sin perjuicio del respeto de las categorías profesionales existentes en cada empresa, se establecen los siguientes grupos profesionales:

- a) Capitán
- b) Oficiales
- c) Maestranza
- d) Subalternos

2. La relación de categorías que se establece en los artículos sucesivos tiene carácter enunciativo, sin que implique la obligatoriedad de tener cubiertas todas y cada una de ellas.

3. En los contratos de trabajo deberá figurar el grupo o categoría profesional del trabajador, o bien, en su caso, el régimen de polyvalencia funcional pactado entre las partes.

4. Bajo la dirección del Capitán o persona en quien éste delegue, el trabajador se encuentra obligado a realizar el trabajo convenido, así como cualesquiera otras tareas profesionalmente equivalentes. Ello se efectuará sin menoscabo de su dignidad profesional y sin perjuicio de su formación y promoción profesional.

5. Con independencia de lo anterior y de los grupos profesionales establecidos en la presente clasificación profesional, para la realización de cualquiera de las actividades encomendadas a bordo deberá estarse, en su caso, en posesión de las titulaciones académicas o profesionales exigidas legalmente al efecto para ejercer la prestación laboral correspondiente.

6. En todo caso, y para todos los grupos profesionales, cualquiera de los tripulantes del buque deberá realizar, en aquellas situaciones que el Capitán considere de necesaria urgencia o peligro, funciones distintas a las habituales de su grupo o categoría, y acudir en aras a la cooperación que debe existir en beneficio de personas y bienes.

7. El tripulante estará obligado a obedecer a su superior jerárquico en el ejercicio regular de sus facultades directivas, sin perjuicio de que las órdenes e instrucciones recibidas, una vez cumplidas, pudieran ser objeto de inmediata reclamación. Si la urgencia del trabajo lo permitiera, podrá el tripulante manifestar su disconformidad con la ejecución del mismo a su superior jerárquico o, en su ausencia, al inmediato responsable. Si alguna orden dada por un superior implicara la realización, por parte del subordinado, de una tarea que éste considere no incluida en sus tareas habituales, el subordinado podrá exigir que dicha orden le sea comunicada por escrito, sin perjuicio de que esto, por razones de urgencia, pueda realizarse con posterioridad al cumplimiento de la orden.

Artículo 15. *Capitán.*

Es quien, en posesión de los títulos correspondientes, dirige, coordina y controla todas las actividades que se realizan a bordo, siendo responsable de la seguridad del buque, tripulación, cargamento, navegación y organiza-

ción del trabajo a bordo, así como de la conservación y operatividad del mismo, adoptando las medidas legales al objeto de que a bordo se observe el grado de conducta requerido, debiendo cumplir las leyes, reglamentos y normas existentes, siendo representante del Armador frente a terceros.

Artículo 16. *Oficiales.*

1. Pertenecen a este grupo todos aquellos tripulantes que, para el desempeño de sus funciones profesionales, necesitan estar en posesión del título correspondiente, con las atribuciones para cada caso establecidas legalmente.

2. Se entienden incluidos en los mismos, entre otros, los siguientes: oficial de puente y cubierta, oficial de máquinas, oficial radio electrónico, sobrecargo e Inspector.

Artículo 17. *Maestranza.*

1. Se considera como tal a todo aquel personal que ejerce funciones o realiza trabajos a bordo que exigen una acusada competencia práctica o especialización.

2. Se entienden incluidos en los mismos, entre otros, los siguientes: conmaestre, calderero, fontanero, bombero, electricista, mayordomo, cocinero, gambucero, ropero y azafato.

Artículo 18. *Subalternos.*

1. Son aquellos tripulantes que desempeñan a bordo cometidos que requieren determinados conocimientos, sin llegar a los exigidos para la Maestranza.

2. Se entienden incluidos en los mismos, entre otros, los siguientes: marinero, camarero, ayudante de cocina.

Artículo 19. *Escalafones.*

En materia de escalafones se estará a lo dispuesto en el IV Convenio General de la Marina Mercante de 1982 (BOE 24 de junio de 1982).

CAPÍTULO IV

Promoción profesional y económica

Artículo 20. *Promoción profesional.*

1. Los ascensos dentro del sistema de clasificación profesional se producirán conforme al régimen general que se establezca entre la empresa y los representantes de los trabajadores en la misma.

2. En todo caso los ascensos se producirán teniendo en cuenta la formación, méritos, antigüedad del trabajador, así como las facultades organizativas del empresario.

3. Los criterios de ascenso en la empresa se acomodarán a reglas comunes para los trabajadores de uno y otro sexo.

4. En orden a fomentar la promoción profesional del personal de plantilla de las empresas, cuando éstas tengan la necesidad de contratar trabajadores para cubrir vacantes, tendrán en cuenta las posibilidades profesionales de sus trabajadores.

5. Si como consecuencia de la movilidad funcional se realizasen funciones superiores a las del grupo profesional o nivel retributivo por un período superior a seis meses durante un año o a ocho durante dos años, el trabajador podrá reclamar el ascenso o la consolidación del superior nivel retributivo, si a ello no obsta el sistema de ascenso establecido conforme a los apartados precedentes.

Artículo 21. *Promoción económica.*

1. En materia de promoción económica se estará a lo dispuesto en los artículos precedentes, particularmente a lo establecido en los artículos 6 y 19 del presente Laudo.

2. Si como consecuencia de la movilidad funcional se realizasen funciones superiores a las del grupo o nivel retributivo, con independencia de su duración en el tiempo, se tendrá derecho en todo caso a percibir la diferencia salarial correspondiente durante la ejecución de tales funciones superiores.

CAPÍTULO V

Régimen disciplinario

Artículo 22. *Facultades disciplinarias.*

1. Los trabajadores podrán ser sancionados por la dirección de la empresa en virtud de incumplimientos laborales en atención a las obligaciones asumidas a través de la celebración del contrato de trabajo, de

acuerdo con la graduación de faltas y sanciones que se establecen en el presente Laudo.

2. Tales incumplimientos laborales se clasificarán en faltas leves, graves y muy graves.

Artículo 23. *Faltas leves.*

Se consideran faltas leves las siguientes:

1. Las faltas de puntualidad no justificadas, siempre que de ello no se derive perjuicio objetivamente apreciable para el servicio y relacionado con las funciones del tripulante, en cuyo caso se considerará falta grave.

2. Abandonar el trabajo sin que medie autorización o motivo justificado, siempre que de ello no se derive perjuicio objetivamente apreciable para el servicio y relacionado con las funciones del tripulante, en cuyo caso se considerará falta grave.

3. Las discusiones a bordo con los compañeros de trabajo que alteren la normal convivencia en el buque.

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

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

6. La trasgresión leve de la normativa sobre prevención de riesgos laborales.

7. Descuidos en la conservación de los materiales, útiles y herramientas que el tripulante tenga a su cargo.

Artículo 24. *Faltas graves.*

Se consideran faltas graves las siguientes:

1. Las faltas de puntualidad no justificadas reiteradas en el período de tres meses, así como aquellas que conlleven perjuicio objetivamente apreciable para el servicio.

2. La negligencia o descuido en el trabajo que afecte sensiblemente a la buena marcha del mismo.

3. La desobediencia a las órdenes recibidas de los superiores en materia relacionada con el servicio.

4. La reincidencia en la comisión de tres faltas leves en el período de 60 días.

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

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

7. La trasgresión grave de la normativa sobre prevención de riesgos laborales.

Artículo 25. *Faltas muy graves.*

Se consideran faltas muy graves:

1. Hacer desaparecer, inutilizar, destrozar o causar desperfectos intencionadamente en materiales, útiles, herramientas, maquinaria, aparatos, instalaciones, mercancías que se transporten, enseres y documentos.

2. La embriaguez habitual o toxicomanía en acto de servicio, si repercuten negativamente en el trabajo o alteran la normal convivencia a bordo.

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

4. La simulación de accidente o enfermedad.

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

6. La ausencia de a bordo no estando franco de servicio, sin permiso del superior jerárquico respectivo.

7. No cumplir la orden de embarque sin causa grave que lo justifique, en más de una ocasión durante un período de 6 meses.

8. Quedarse en tierra por su culpa al salir el buque a la mar, durante su período de embarque.

9. Causar accidentes graves por negligencia o imprudencia inexcusable.

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

11. Los malos tratos de palabra u obra y la falta grave de respeto y consideración a los superiores, así como a los compañeros y subordinados.

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

13. El abuso de autoridad por parte de los superiores respecto a los tripulantes que les estén subordinados.

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

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

16. La inobservancia muy grave de la normativa sobre seguridad y salud en el buque que afecte directamente a la integridad física de las personas, seguridad y deterioro de las instalaciones o dependencias del mismo.

17. El incumplimiento de las funciones específicas de los puestos de trabajo cuando con ello se ocasione un perjuicio grave.

18. La imprudencia o negligencia en actos de servicio, si implicase riesgo de accidente para él o sus compañeros o peligro de avería para las instalaciones del buque, así como la negligencia grave que ocasione mal estado de los elementos de seguridad.

19. El acoso por razón de origen racial o étnico, religión o convicciones, discapacidad, edad u orientación sexual al capitán, a los tripulantes o a cualquier otro a bordo.

Artículo 26. *Sanciones.*

1. Por la comisión de faltas leves podrá imponerse alguna de las siguientes sanciones:

- amonestación verbal
- amonestación por escrito
- suspensión de empleo y sueldo de hasta dos días

2. Por la comisión de faltas graves podrá imponerse alguna de las siguientes sanciones:

- inhabilitación por un período no superior a 1 año para ascensos profesional
- suspensión de empleo y sueldo hasta 45 días

3. Por la comisión de faltas muy graves podrá imponerse alguna de las siguientes sanciones:

- suspensión de empleo y sueldo de hasta 3 meses
- inhabilitación de hasta 2 años para el ascenso profesional
- despido

4. Internamente dentro de cada relación de sanciones correspondiente a cada uno de los niveles de faltas, no se seguirá orden de prelación alguno, pudiéndose imponer indistintamente cualquier sanción de las que según la calificación de la falta se señalan.

Artículo 27. *Procedimiento sancionador.*

1. Las faltas que sean merecedoras de sanción serán impuestas por el Capitán o la dirección de la empresa, habiéndose de comunicar cuando la imponga el Capitán a la dirección de la empresa. Además, se deberá notificar por escrito en todo caso al delegado de buque o representantes del personal, junto con una sucinta explicación de los hechos que han motivado la sanción. No obstante, la comunicación a la representación de los trabajadores se omitirá en aquellos casos en los que de forma expresa y por escrito así lo solicite el trabajador afectado. En caso de no existir a bordo delegado de buque, la comunicación se realizará directamente al Comité de Empresa.

2. Las sanciones consistentes en el despido o en la suspensión de empleo y sueldo, salvo que la continuidad en la actividad profesional afecte objetivamente a la convivencia a bordo, serán efectivas sólo desde el momento en que el trabajador sea desembarcado en puerto español. En todo caso, los gastos necesarios para la llegada hasta su domicilio correrán de cuenta de la empresa, que deberá adelantarlos. En los casos en que el buque no tenga previsto tocar puerto español en al menos el plazo de un mes, la sanción sólo será efectiva desde el día siguiente al de la fecha de su llegada a territorio español, incumbiendo igualmente a la empresa la obligación de adelantar los gastos necesarios para la llegada del trabajador a su domicilio.

3. Los plazos de prescripción establecidos legalmente, a los efectos de presentación por los trabajadores de las correspondientes reclamaciones frente a las sanciones impuestas, comenzarán a computarse a partir de que los mismos se encuentren desembarcados en territorio español.

1141

RESOLUCIÓN de 10 de enero de 2005, de la Secretaría de Estado de Inmigración y Emigración, sobre delegación de competencias, en materia de ingreso, traslado, baja y prórroga de estancia en los Centros de Migraciones.

El Real Decreto 1600/2004, de 2 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, determina en su artículo 7 la asunción por parte de la Dirección General de Integración de los Inmigrantes, de las competencias que en materia de atención e integración de inmigrantes, refugiados y colectivos asimilados venía ejerciendo el

ANEXO IV

A los exclusivos efectos de la determinación del concepto de trabajos especiales, definidos en el artículo 9 del presente Convenio, y como consecuencia del desdoble del Taller Eléctrico e Instrumentación en dos talleres, se contienen a continuación las definiciones siguientes:

Instrumentista.—Lee e interpreta planos, croquis, instrucciones y manuales en castellano de elementos o piezas mecánicas, relativos a instrumentos de medida, regulación y control y, repara, calibra y engrasa válvulas de control, circuitos eléctricos, electrónicos, hidráulicos y neumáticos, referentes a la instrumentación y control, así como conjuntos parciales o totales de instrumentos a montar o reparar. En equipos de control e instrumentación ajusta el funcionamiento mecánico, eléctrico, electrónico, hidráulico y neumático, localizando y reparando defectos. Realiza el mantenimiento programado de todo tipo de instrumentos de medidas eléctricas, electrónicas, galvanométricas, electrodinámicas, ópticas y neumáticas, para lo cual usa toda clase de aparatos y herramientas necesarias.

Monta, ajusta y pone a punto todo tipo de instalaciones (salvo lo que corresponda a otros talleres, como bandejas, etc.) de medida, regulación y control, simple o automático de temperaturas, presiones, caudales, niveles, analizadores de gas, poder calorífico, vacío, viscosidad, combustión, ácidos o alcalinidad de fluidos, etc.: también monta, calibra, repara y pone a punto los instrumentos de tipo mecánico, eléctrico, electrónico, neumático, electrodinámico, con sus circuitos de transmisión, empleando herramientas adecuadas e instrumentos «patrones» como analizadores de circuitos y de lámparas electrónicas, etc.

Comprueba la hermeticidad de las uniones de las líneas de instrumentos para detectar averías. Controla, siguiendo órdenes concretas, la automatización de las distintas regulaciones, efectuando comparaciones periódicas entre la lectura de los gráficos e indicación de los aparatos de la instalación con las obtenidas con los aparatos de comprobación, corrigiendo los defectos.

Ajusta y repara los equipos de mandos (como electroválvulas) y sistemas de alarma y fuentes de alimentación Vutronic, para lo cual emplea las herramientas apropiadas.

Cambia las cintas, tampones, etc., y realiza el engrase de todos los tipos de aparatos mediante aceites especiales. Cubre de su puño y letra las fichas de revisión y verificación de cada instrumento reparado para la correcta marcha del servicio.

Electricista.—Es el Operario capacitado en todas las operaciones y cometidos siguientes: Leer e interpretar planos y croquis de instalaciones y máquinas eléctricas y de sus elementos auxiliares y, de acuerdo con ellos, montar y reparar estas instalaciones y máquinas, ejecutar los trabajos que se requieren para la colocación de líneas aéreas y subterráneas de conducción de energía a baja y alta tensión, llevar a cabo bobinados y reparaciones de motores de corriente alterna y continua, transformadores y demás aparatos eléctricos. Hacer el secado de motores y aceites de transformadores, montar y reparar baterías de acumulador. Montar, revisar y reparar equipos de alimentación.

21018 *RESOLUCIÓN de 17 de noviembre de 2006, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el registro y publicación de la sentencia de 28 de septiembre de 2006, de la Sala de lo Social de la Audiencia Nacional, sobre impugnación de laudo arbitral, para el Sector de la Marina Mercante.*

Visto el fallo de la sentencia de fecha 28 de septiembre de 2006 dictada por la Sala de lo Social de la Audiencia Nacional, recaída en el procedimiento n.º 0000036/2005 seguido por demanda de Naviera Pinillos, S.A. y ANAVE contra Federación Estatal de Transportes, Comunicación y Mar de UGT; Federación de Comunicación y Transporte de CC.OO. y Ministerio Fiscal sobre impugnación de laudo arbitral.

Y teniendo en consideración los siguientes

Antecedentes de hecho

Primero.—En el Boletín Oficial del Estado de 21 de enero de 2005 se publicó la resolución de la Dirección General de Trabajo de fecha 29 de diciembre de 2004 en la que se resolvía inscribir en el Registro Central de Convenios Colectivos de Trabajo y publicar en el Boletín Oficial del Estado el Laudo Arbitral para el Sector de Marina Mercante de 15 de diciembre de 2004 dictado por D. Jesús Cruz Villalón por el que se establecían las disposiciones reguladoras de la estructura profesional, estructura salarial, formación profesional y económica y régimen disciplinario, en

sustitución de la Ordenanza Laboral de 20 de mayo de 1969 para dicho Sector.

Fundamentos de Derecho

Primero.—La actuación administrativa antedicha fue realizada de conformidad con lo dispuesto en el artículo 91 en relación con la disposición Transitoria Sexta del Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores y en el Real Decreto 1040/1981, de 22 de mayo, sobre registro y depósito de Convenios Colectivos de trabajo.

Segundo.—De conformidad con lo establecido en el artículo 164.3 del Real Decreto Legislativo 2/95, de 7 de abril, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Procedimiento Laboral, cuando la sentencia sea anulatoria en todo o en parte del Convenio Colectivo impugnado y éste hubiera sido publicado, también se publicará en el Boletín Oficial en que aquél se hubiere insertado.

Esta Dirección General de Trabajo resuelve:

Primero.—Ordenar la inscripción de la sentencia de la Audiencia Nacional de fecha 28 de septiembre de 2006 recaída en el procedimiento n.º 0000036/2005 relativo al Laudo Arbitral para el Sector de Marina Mercante.

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

Madrid, 17 de noviembre de 2006.—El Director General de Trabajo, Raúl Riesco Roche.

21019 *RESOLUCIÓN de 14 de noviembre de 2006, del Instituto de Mayores y Servicios Sociales, por la que se hace pública la suscripción de una Adenda al Convenio de colaboración con la Federación Española de Municipios y Provincias.*

Con fecha 10 de octubre de 2006, se suscribió la addenda al Convenio de colaboración firmado el 26 de mayo de 2006, entre el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, Instituto de Mayores y Servicios Sociales y la Federación Española de Municipios y Provincias, para la implantación de transportes públicos accesibles en las líneas de autobuses urbanos, que fue objeto de publicación en el BOE n.º 159 de 5 de julio de 2006.

El objeto de dicha adenda es desarrollar un proyecto para favorecer la accesibilidad en el transporte por autobús, en las líneas regulares de carácter urbano, durante el ejercicio 2006, en los servicios públicos de dicho transporte dependientes de las Corporaciones Locales que soliciten su adhesión a la adenda.

Por lo anterior, y en virtud de las competencias conferidas por el Real Decreto 1600/2004, de 2 de julio,

Esta Dirección General resuelve:

Poner a disposición de las entidades interesadas el texto de la citada Adenda en la sede central del Instituto de Mayores y Servicios Sociales (IMSERSO), Subdirección General de Gestión, c/ Ginzo de Limia, 58-28029 Madrid, Tel.: 91 3638833 (<http://www.seg-social.es/imserso>).

Lo que se hace público para general conocimiento.

Madrid, 14 de noviembre de 2006.—El Director General del Instituto de Mayores y Servicios Sociales, Ángel Rodríguez Castedo.

21020 *ORDEN TAS/3682/2006, de 27 de octubre, por la que se registra la Fundación Social Macia Veny Veny, como de asistencia e inclusión social y de cooperación al desarrollo, y se procede a su inscripción en el Registro de Fundaciones Asistenciales.*

Por Orden se clasifica y registra la Fundación Social Macia Veny Veny:

Vista la escritura de constitución de la Fundación Social Macia Veny Veny, instituida en C'an Pastilla (Baleares).

Antecedentes de hecho

Primero.—Por el Patronato de la Fundación fue solicitada la inscripción de la Institución en el Registro de Fundaciones.

Segundo.—La Fundación fue constituida mediante escritura pública; otorgada ante el Notario de Palma de Mallorca, don José Andrés Herrero de Lara, el 1 de abril de 2005, con el número 1.595 de su protocolo y subsanada por otra otorgada ante el Notario de Palma de Mallorca, don Víctor Alonso-Cue-

Audiencia Nacional

(Sala de lo Social, Sección 1ª) Sentencia num. 76/2006 de 28 septiembre

 (Sentencia confirmada o inadmisión de recurso contra la misma)

[AS\2006\3133](#)



CONVENIOS COLECTIVOS: nulidad de laudo arbitral: pronunciamiento no sometido a arbitraje: clasificación profesional.

Jurisdicción: Social

Procedimiento 36/2005

Ponente: Excm. Sra. Concepción Rosario Ureste García

La Sala de lo Social de la Audiencia Nacional **estima parcialmente** la demanda formulada sobre impugnación de laudo arbitral en los términos que se recogen en los fundamentos de derecho de la sentencia.

Madrid, a veintiocho de septiembre de dos mil seis.

La Sala de lo Social de la Audiencia Nacional compuesta por los Sres. Magistrados citados al margen y

EN NOMBRE DEL REY

ha dictado la siguiente

SENTENCIA

En el procedimiento 0000036/2005 seguido por demanda de Naviera Pinillos SA y ANAVE contra Fed. Estatal Transportes, Comunicación y Mar de UGT (FETCMUGT); Fed. Comunicación y Transporte de CC OO y Ministerio Fiscal sobre impugnación laudo arbitral. Ha sido Ponente la Ilma. Sra. Dª Concepción Rosario Ureste García.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO

Según consta en autos, el día 7 de marzo de 2005 se presentó demanda por Naviera Pinillos SA contra Asociación de Navieros Españoles (ANAVE), Fed. Estatal Transportes, Comunicación y Mar de UGT (FETCMUGT); Fed. Comunicación y Transporte de CC OO y Ministerio Fiscal. sobre impugnación laudo arbitral.

SEGUNDO

La Sala acordó el registro de la demanda y designó ponente, con cuyo resultado se señaló el día

18 de mayo de 2005 para los actos de intento de conciliación y, en su caso, juicio, al tiempo que se accedía a lo solicitado en los otrosies de prueba.

TERCERO

En fecha 13 de mayo de 2005 se solicitó por D. Rafael Delgado Delgado, Procurador, representante de Anave la acumulación a los presentes autos de los registrador con el nº 70/05, dando lugar a la providencia de la misma fecha en la que no se accede a dicha acumulación, debiéndose estar a la fecha de celebración de la vista acordada para el día 18 de mayo.

CUARTO

En comparecencia celebrada en tal fecha se designó nuevo ponente, acordándose asimismo la acumulación solicitada y el archivo provisional postulado por las partes hasta el 15.09.2005.

QUINTO

Por escrito de 209.2005 la dirección letrada de la Naviera Pinillos solicitó la reanudación de las actuaciones, lo cual se efectuó por providencia de 6.09.05 acordando designar nuevo ponente de las mismas y la celebración de la vista en fecha 29.11.2005. La misma petición de continuación del procedimiento se instó por parte de ANAVE en la precedente resolución.

SEXTO

En fecha 23-11-05 en escrito conjunto, las partes solicitaron el archivo provisional hasta el 22-06-06, siendo acordado en providencia de tal día y el correlativo desarchivo en fecha 17-06-06 ante la petición efectuada por los actores en dicho sentido, celebrándose la vista pertinente el día 20-9-06.

SÉPTIMO

Llegado el día y la hora señalados tuvo lugar la celebración del acto del juicio, previo intento fallido de avenencia, alegándose en dicho acto en primer término el error material de las comunicaciones al referirse a impugnación de laudo en materia electoral y la excepción de falta de legitimación activa de la codemandante Naviera Pinillos, practicándose en fase probatoria prueba documental e interrogatorio de parte, con el resultado que aparece recogido en el acta levantada al efecto.

Resultando y así se declaran, los siguientes

HECHOS PROBADOS

PRIMERO

Por [Resolución de 26 de abril de 2001 \(RCL 2001, 1218\)](#) de la Dirección General de Trabajo se dispuso la inscripción, registro y publicación (BOE 2205.2001) del acuerdo sobre el texto refundido de las normas sustitutorias de la [Ordenanza de trabajo de las Embarcaciones de Tráfico interior de Puertos \(RCL 1969, 1683\)](#) , según lo previsto en el [Acuerdo de Cobertura de Vacíos de 28 de abril de 1997 \(RCL 1997, 1441\)](#) .

SEGUNDO

La Comisión Consultiva Nacional de Convenios Colectivos, en su reunión de 26.11.2003 (Acuerdo Pleno núm. 111), acordó por mayoría, con la abstención de la representación de CEOE-CEPYME, que el sector de la **Marina Mercante** se sometiese al proceso de arbitraje, ante la constatación del fracaso de las negociaciones abiertas en su día entre ANAVE y los sindicatos CC OO y UGT en orden a la sustitución de la derogada [Ordenanza de la Marina Mercante \(RCL 1969, 1259\)](#) , dando a las partes afectadas un plazo de 30 días para la designación de un árbitro, comunicándoles igualmente que, en principio, el arbitraje sólo podría recaer sobre las siguientes materias: 1º) estructura profesional; 2º) estructura salarial; 3º) promoción profesional y económica y 4º) poder disciplinario, existiendo, en cualquier caso, la posibilidad de reducir o aumentar tales materias, siempre que las partes estuvieren de acuerdo y lo pusieren en conocimiento de dicha Comisión.

TERCERO

En el procedimiento arbitral tuvieron lugar hasta tres comparecencias con las organizaciones representativas del sector, en fechas 13.07.2004, 21.10.2004 y 2.12.2004, dándose su contenido por reproducido, y previamente al acuerdo de la Comisión Consultiva diversas reuniones entre las partes negociadoras (3.4.03, 11.4.03, 29.04.03, 13.05.03 y 17.06.03) que dieron lugar a borradores de acuerdo de sustitución de la Ordenanza, que finalmente no fueron aprobados, pero a cuyos textos, obrantes en el Expediente remitido por dicha Comisión, nos remitimos expresamente, destacando que relacionan los complementos de los arts. 5.2 a 8 del Laudo dentro del capítulo relativo a la estructura salarial, aludiendo a la misma salvedad que ahora recoge el Laudo –la posibilidad de pactos de salario global–.

CUARTO

El laudo arbitral para el sector de **Marina Mercante** fue publicado en el [BOE de 21 de enero de 2005 \(RCL 2005, 136 \)](#) ; en el mismo se establecen disposiciones reguladoras de la estructura profesional, estructura salarial, formación profesional y económica y régimen disciplinario, en sustitución de la [Ordenanza Laboral de 20 de mayo de 1969 \(RCL 1969, 1259 \)](#) (BOE 5.07.1969) para dicho sector. Los respectivos contenidos se dan por reproducidos, transcribiéndose en sede de fundamentación jurídica los preceptos impugnados.

QUINTO

La empresa Naviera Pinillos, SA se dedica al transporte marítimo de mercancías tanto a nivel nacional como internacional, **marina mercante** , formando parte como asociada y miembro del Comité Directivo de la Asociación de Navieros de España (ANAVE), habiendo participado en las diferentes reuniones de la comisión negociadora. El convenio colectivo de Naviera Pinillos, SA fue aprobado en fecha 30 de junio de 2004 ([BOP de Las Palmas de 25.08.2004 \[LEG 2004, 5843 \]](#)); por su parte, el IV Convenio General de la **Marina Mercante** se había publicado en [BOE de 24.06.1982 \(RCL 1982, 1646 \)](#) .

SEXTO

Los subalternos cobran el complemento de trincaje por subir, complemento regulado en el convenio de la naviera codemandante.

Se han cumplido las previsiones legales.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO

La precedente relación de hechos probados se infiere de la prueba documental practicada en los presentes autos, documental e interrogatorio de parte, valorada de conformidad con lo prevenido en el art. 97 [TRLPL \(RCL 1995, 1144, 1563 \)](#) ; en concreto el desglose de cada uno de los ordinales relacionados es el que sigue: el HP 1º se infiere del doc. 6 aportado por la empresa Naviera Pinillos, el HP 2º del doc. 7 del ramo de prueba de CC OO y del expediente remitido por la Comisión Consultiva Nacional de Convenios Colectivos, el ordinal 3 del mismo expediente y del propio Laudo impugnado, aportado en los diferentes ramos probatorios, el 4º del doc. 5 de la Naviera, 1 y 2 de CC OO y restantes ramos, el 5 de los docs. 1 y 3 de la Naviera, 4 a 6 de CC OO e interrogatorio de parte, y el 6º del mismo interrogatorio.

SEGUNDO

La demanda formulada por la empresa Naviera Pinillos, SA insta se dejen sin efecto los arts. 1 a 3 de las normas de configuración, arts. 5 a 8 de la estructura salarial, art. 15 de la clasificación profesional, arts. 20 a 21 de la promoción profesional y económica y art. 26 de régimen disciplinario, del [Laudo Arbitral Obligatorio para el Sector de la Marina Mercante \(RCL 2005, 136 \)](#) , por entender que no son ajustados a derecho y suponen una extralimitación del Árbitro en el ejercicio de sus funciones. Por la legal representación de la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE) también se

formuló demanda de impugnación frente al Laudo relacionado solicitando su nulidad parcial, concretamente de los arts. 5.2, 6, 7, 14.7 y 27.

TERCERO

Con carácter previo al examen del fondo debatido, deviene preciso analizar la excepción de falta de legitimación activa de la Naviera Pinillos, SA opuesta por la legal representación de las codemandadas en el acto del juicio oral, por entender que dicha codemandante está asociada a ANAVE y tiene Convenio Colectivo en vigor. A la legitimación activa para impugnar un convenio colectivo se refiere el art. 163 del [texto procesal \(RCL 1995, 1144, 1563\)](#) señalando que cuando se fundamente la impugnación en su ilegalidad, corresponde a los sindicatos y asociaciones empresariales interesadas, siendo la doctrina jurisprudencial la que examina este concepto distinguiendo a tal fin tres niveles de relación con el objeto del proceso, así lo recoge la sentencia del Tribunal Supremo de fecha 28.10.2004 ([RCUD 1943/03 \[RJ 2005, 1313\]](#)), si bien referida a una asociación profesional de trabajadores–, que a su vez sintetiza la doctrina constitucional de la siguiente forma: «... a) Uno primero consistente en un interés genérico y abstracto en preservar la aplicación del derecho en un determinado sentido, pero sin que ello influya en la esfera de intereses propios de quien lo ejercita, que queda fuera del ámbito de la legitimación pues nadie, ni tampoco un Sindicato, puede comparecer en un proceso "como un guardián abstracto de la legalidad". b) Un segundo nivel calificado por el interés en defender un derecho que sí atañe de forma directa al ámbito de actuación de la persona física o jurídica que actúa, puesto que la solución que se dé al pleito afecta a la esfera de derechos que le son propios, en cuyo caso estamos ante la defensa de un interés legítimo y por ello legitimador. c) Un tercer nivel, que es el propio de la legitimación en su sentido tradicional que es el que manifiesta quien se atribuye la condición de titular del derecho subjetivo que se halla discutido en el pleito». La resolución reseñada entiende que estarán legitimados para actuar y defenderse en juicio quienes se hallan en relación con el objeto del proceso en cualesquiera de los dos niveles últimos citados, «quedando excluido el primero por cuanto la defensa del derecho en general constituye un objeto demasiado vago y abstracto como para obtener su actuación por medio del proceso judicial. La legitimación del segundo nivel citado deviene de la existencia de un "vínculo o conexión entre la organización que acciona y la pretensión ejercitada" – [STC 210/1994, de 11 de julio \(RTC 1994, 210\)](#) – traducido en la existencia de un interés en sentido propio derivado de aquella conexión, "interés que ha de entenderse referido en todo caso a un interés en sentido propio, cualificado o específico, y que doctrinal y jurisprudencialmente viene identificado en la obtención de un beneficio o la desaparición de un perjuicio en el supuesto de que prospere la acción intentada y que no necesariamente ha de revestir un contenido patrimonial. Esto es, tiene que existir un vínculo especial y concreto entre el sindicato (sus fines y actividad, etc.) y el objeto del debate en el pleito de que se trate" ([STC 89/2003, de 19 de mayo \[RTC 2003, 89\]](#))».

El problema de legitimación también se abordaba en la ST del TS de fecha 15.03.2004 ([RC 60/2003 \[RJ 2004, 4389\]](#)), argumentando que el citado art. 163, 1 a) del [TRLPL \(RCL 1995, 1144, 1563\)](#) no condiciona la legitimación activa a la circunstancia de que la Asociación demandante tuviera personalidad jurídica anterior a la fecha de constitución de la Comisión Negociadora del Convenio Colectivo que se impugna, siendo en todo caso distintas la legitimación para formar parte de la Comisión Negociadora de la exigida para impugnar el Convenio; subrayando así mismo que la legitimación en esta modalidad procesal está sometida a prescripciones específicas, y esa misma Sala en sentencia de 15 de febrero de 1993 ([recurso 715/91 \[RJ 1993, 1164\]](#)), ha indicado que «está desde luego interesada en la impugnación por quedar sus representados incluidos en el campo de aplicación del Convenio y por afectar el mismo a las posibilidades de negociación estatutaria de la propia demandante», mientras que la de 15 de octubre de 1996 ([recurso 1383/95 \[RJ 1996, 7764\]](#)), reconocía legitimación activa «a aquellas Asociaciones de empresas interesadas en la impugnación por estar sus representados incluidos en el ámbito de aplicación del Convenio».

Si bien el interés que se predica por la parte codemandante al oponerse a la excepción alegada resulta de su conexión con la litis deducida y por mor de la precedente doctrina, sin embargo el mismo se encuentra debidamente canalizado conforme a derecho por la Asociación también demandante (ANAVE), de la que es asociada y miembro de su Comité Directivo, contando además con convenio de empresa (el convenio colectivo de Naviera Pinillos, SA fue aprobado en fecha 30 de junio de 2004, [BOP de Las Palmas de 25.08.2004 \[LEG 2004, 5843\]](#)), más sin que de la misma se

predique la naturaleza de Asociación requerida por la norma aplicable (art. 163 TRLPL) –en el acto del juicio oral se hizo referencia tan sólo a la existencia de ese convenio y de otros 17 más de otras tantas sociedades–, en relación con la doctrina jurisprudencial –STS del fecha 21 de marzo de 2002 ([RC 516/2001 \[RJ 2002, 3812\]](#)): «Las premisas relativas a la regulación de la capacidad y legitimación convencionales de las asociaciones empresariales de las que debe partir nuestro razonamiento en la resolución del caso se pueden reducir a dos. Una de ellas consiste en que no todas las asociaciones de empresarios están habilitadas por la Ley para intervenir en las relaciones laborales. De acuerdo con la disposición derogatoria de la [Ley Orgánica de Libertad Sindical \(RCL 1985, 1980\)](#) , y con reiterada jurisprudencia de la que son exponentes las [sentencias de 25 de enero de 1999 \(RJ 1999, 1022\)](#) y de [23 de julio de 1999 \(RJ 1999, 6843\)](#) , tal condición la ostentan no las asociaciones de empresarios acogidas a la legislación común de asociaciones, sino sólo las asociaciones empresariales acogidas a la normativa especial de asociaciones profesionales que forman la [Ley 19/1977 \(RCL 1977, 727\)](#) y el [RD 873/1977 \(RCL 1977, 877\)](#) »–, consideraciones que conllevan la estimación de tal excepción y la declaración de falta de legitimación activa de la empresa Naviera Pinillos, SA, que a su vez implica que el examen de la litis quede circunscrito al suplico interpuesto por ANAVE, quien en el acto del juicio oral y tras ratificar su demanda manifestó respecto de la acumulación su adhesión en lo coincidente con la demanda formulada; de otro modo, deviene vedado el análisis de las impugnaciones que excedan de lo planteado por esta Asociación.

CUARTO

La resolución del fondo debatido, delimitada según lo acabado de señalar a la impugnación de los arts. 5.2, 6, 7, 14.7 y 27 del Laudo arbitral para el sector de [Marina Mercante](#) , publicado en el [BOE de 21 de enero de 2005 \(RCL 2005, 136\)](#) , en esencia requiere determinar el contenido y cumplimiento del mandato, del acuerdo adoptado por la Comisión Consultiva Nacional de Convenios Colectivos, en su reunión de 26.11.2003 (Acuerdo Pleno núm. 111), sobre sometimiento al proceso de arbitraje de dicho sector, ante la constatación del fracaso de las negociaciones abiertas en su día entre ANAVE y los sindicatos CC OO y UGT en orden a la sustitución de la derogada Ordenanza de la [Marina Mercante](#). Este arbitraje sólo podría recaer sobre las siguientes materias: 1º) estructura profesional; 2º) estructura salarial; 3º) promoción profesional y económica y 4º) poder disciplinario, existiendo, en cualquier caso, la posibilidad de reducir o aumentar tales materias, siempre que las partes estuvieren de acuerdo y lo pusieren en conocimiento de la Comisión (circunstancia que no consta en la litis).

El laudo arbitral para el sector de [Marina Mercante](#) definitivamente dictado fue publicado en el BOE de 21 de enero de 2005; en el mismo se establecen disposiciones reguladoras de la estructura profesional, estructura salarial, formación profesional y económica y régimen disciplinario, en sustitución de la [Ordenanza Laboral de 20 de mayo de 1969 \(RCL 1969, 1259\)](#) (BOE 5.07.1969) para dicho sector, de forma que el debate estriba en determinar si los preceptos impugnados por la Asociación demandante resultan incardinables en las materias objeto de arbitraje, ó si el laudo ha resuelto puntos no sometidos a su decisión, pues en definitiva los motivos de nulidad alegados por la parte actora giran en torno a la extralimitación que denuncia del árbitro en aquellos preceptos (laudo «ultra vires»). Cabe recordar en este momento la ST dictada por el TS el 19.10.1998 ([RC 1469/1997 \[RJ 1998, 8907\]](#)), en su fundamento de derecho 2º: «Como ya se ha expuesto, el laudo arbitral dictado, lo fue al amparo de la disposición transitoria sexta del [Estatuto de los Trabajadores \(RCL 1995, 997\)](#) , norma que ordena que en caso de falta de acuerdo en la negociación, la comisión (Consultiva Nacional de Convenios Colectivos) podrá acordar someter la solución de la controversia a un arbitraje. Es éste, en principio, un arbitraje obligatorio cuya legitimidad dentro del marco constitucional es manifestación de la necesidad de resolver el estado excepcional que se produce como consecuencia de la confluencia de tres elementos: a) necesidad de poner fin al ya lento proceso de derogación de las Ordenanzas Laborales. Estas normas fueron instrumento idóneo en un sistema de relaciones laborales en el que el derecho a la negociación colectiva aparecía negado en principio, y posteriormente restringido en la medida en que, aun siendo posible, no se reconocía la libertad sindical. Pero tal forma de regulación de la relación de trabajo, es conceptualmente incompatible con el sistema de relaciones laborales preconizado y protegido por la [Constitución \(RCL 1978, 2836\)](#) , al garantizar el derecho de la negociación colectiva en el ámbito laboral (artículo 37.1), al tiempo que se reconoce el derecho de libertad sindical, por lo que la derogación de las ordenanzas era obligada para el total desarrollo del marco constitucional de relaciones laborales. b)

Falta de regulación (cobertura) en los convenios colectivos de un sector determinado, de derechos y obligaciones desarrollados hasta el presente en la correspondiente Ordenanza que ha quedado derogada, circunstancia constatada por la Comisión Consultiva Nacional de Convenios Colectivos de participación institucional, sindical y empresarial. c) Necesidad absoluta de cubrir el vacío normativo que se produce, una vez fracasadas las negociaciones que precedieron a la decisión de someter las discrepancias al arbitraje. Este conjunto de circunstancias, de carácter excepcional, legitiman este arbitraje, pues recuérdese que la [Sentencia del Tribunal Constitucional de 8 abril 1981 \(RTC 1981, 11\)](#) proscribía el arbitraje obligatorio establecido en el artículo 25, b) del [Real Decreto-Ley de 4 marzo 1977 \(RCL 1977, 490\)](#) por no concurrir los elementos justificativos de la restricción que al derecho de negociación pueden establecerse sin afectar al contenido constitucional del artículo 37 de la Constitución. En el caso de los laudos como el enjuiciado en el presente supuesto –amparados en el mandato de la disposición transitoria sexta del Estatuto de los Trabajadores– resulta patente la existencia de esos elementos justificativos de la restricción del derecho de negociación colectiva. Derecho que, como todos, ha de tener unos límites racionales. Llegada a la conclusión expuesta, es evidente que el laudo emitido en cumplimiento de tal forma de arbitraje ha de tener forzosamente la eficacia jurídica de los Convenios Colectivos, como, por otra parte se deduce del artículo 91 del Estatuto de los Trabajadores. Conclusión que, en el caso de autos, aparece reforzada por el hecho de haber sido aceptado por ambas partes el que se realizara arbitraje y el nombre del árbitro, hecho determinante de que este arbitraje, obligatorio en su inicio, adquiriera perfiles característicos del voluntario». Resulta también interesante en orden a la resolución de la litis el fundamento 5º del mismo pronunciamiento al expresar: «La resolución de la cuestión de fondo exige recordar que este tipo de laudos resuelven un conflicto de intereses (o de regulación, como son designados por un sector de la doctrina). No se dictan en interpretación de una norma jurídica preexistente, sino que configuran una norma nueva que se crea a fin de sustituir la estatal que se deroga. Y, careciendo la Jurisdicción de competencia para la solución de los conflictos de esta índole, la revisión judicial de los pronunciamientos del laudo dictado, ha de limitarse a la comprobación de la existencia de una posible extralimitación por el árbitro respecto de las facultades que le fueron conferidas, haber sobrepasado topes legales de derecho necesario o la infracción de los "requisitos y formalidades establecidos al efecto" (artículo 91 del Estatuto de los Trabajadores)».

QUINTO

El primer grupo de las materias afectado es el atinente a la «Estructura Salarial», concretamente los arts. 5.2, 6 y 7, sobre salario base y complementos salariales, precisándose que en el suplico de la demanda formulada por ANAVE no se incluye la petición de nulidad del art. 8 del mismo laudo (aunque al mismo se refiera el cuerpo de dicha demanda). El punto 2 del art. 5 dispone que «Tendrán la consideración de complementos salariales, cuando menos las siguientes percepciones económicas: el complemento por antigüedad, el complemento UMS, el complemento por trincaje y las pagas extraordinarias», mientras que el art. 6 regula dicho complemento por antigüedad –«Los trabajadores percibirán, como complemento por antigüedad, un aumento salarial periódico, por cada tres años de servicio en la empresa, que no será inferior al 2, 5% de su salario base, pudiendo fijarse un tope máximo de trienios a percibir»–; por su parte, el art. 7 establece que: «En los buques donde exista sistema de máquina desasistida (UMS), se abonará a los trabajadores que se encuentren en situación de disponibilidad por los trabajos que pudieran originarse un complemento denominado "plus UMS", sin perjuicio de que se le abone la retribución correspondiente a las horas efectivamente trabajadas durante el período de disponibilidad».

Considera la parte demandante que la extralimitación denunciada del citado art. 5.2 resulta contraria a la dicción del art. 26.3 del [Estatuto de los Trabajadores \(RCL 1995, 997\)](#), que remite a la negociación colectiva o en su caso al contrato individual, lo cual se vulnera con el carácter obligatorio de los complementos que relaciona, invocando al efecto el [Acuerdo de cobertura de Vacíos \(RCL 1997, 1441\)](#) en tanto no imponía la existencia de los mismos. Mas, contrariamente a lo postulado, los conceptos debatidos forman parte integrante de la denominada estructura salarial, materia ésta encomendada expresamente por las partes al árbitro designado y aceptado por las mismas, quien se ha pronunciado sobre dichos conceptos salariales específicos del sector –en el caso del complemento UMS ó en el de trincaje– y con relación a la antigüedad (respecto del que son ajenas las alegaciones relativas a que pueda estar en desuso) y las pagas extras, dentro de la cobertura de la DT6ª del ET y con la modalización de la negociación colectiva a que se refería el TS en la última

sentencia reseñada, pues, no se olvide, el laudo impugnado y, previamente, la decisión de sometimiento al arbitraje tienen tras de sí un amplio período de tiempo durante el cual los negociadores no lograron alcanzar el pertinente acuerdo y para desbloquear la situación se someten al repetido arbitraje; e igualmente resulta clarificador el pasaje del pronunciamiento antedicho del Alto Tribunal cuando expresa lo que sigue: «Pero el problema crucial en este punto no es el de la naturaleza jurídica de dicha retribución. Al árbitro se le confirieron facultades para decidir acerca de la estructura salarial. Y este concepto se delimita cuando se fijan los distintos elementos que lo componen. Así, decidió el árbitro que el suministro de carbón formaría parte de la estructura salarial, en decisión prudente y conservadora de los derechos que los beneficiarios habían ostentado hasta la derogación de la Ordenanza que lo establecía y atendiendo precisamente a la función básica de este tipo de arbitrajes, que tienen por objeto el tránsito no traumático de una a otra situación. No era por tanto una decisión que pueda calificarse, ni de arbitraria, ni "ultra vires", por lo que no puede ser revisada en vía jurisdiccional al haber ejercitado el árbitro sus facultades dentro de los límites que le fueron otorgados».

A ello se adiciona la circunstancia de que en las diferentes reuniones mantenidas y borradores elaborados se desglosan dichos complementos dentro del capítulo relativo a la estructura salarial, aludiendo a la misma salvedad que ahora recoge el Laudo –la posibilidad de pactos de salario global (punto 4 de dicho art. 5)– y amén de su naturaleza o carácter supletorio respecto de lo que se disponga en Convenio Colectivo, cualquiera que sea su ámbito sectorial o empresarial de aplicación, de forma que lo dispuesto en tales convenios colectivos será siempre de aplicación preferente con relación a lo contemplado en este Laudo (art. 3.3). En la [Ordenanza de la Marina Mercante \(RCL 1969, 1259\)](#) se regulaba dentro del apartado «Retribuciones» el complemento personal de antigüedad –en cuantía del 5% por cada trienio sobre el módulo que también fijaba– y las Pagas extraordinarias. Decae, en consecuencia, este motivo de impugnación.

SEXTO

El tenor literal del también impugnado art. 14.7 –incardinado en el Capítulo sobre «Clasificación Profesional»– es el que sigue: «El tripulante estará obligado a obedecer a su superior jerárquico en el ejercicio regular de sus facultades directivas, sin perjuicio de que las órdenes e instrucciones recibidas, una vez cumplidas, pudieran ser objeto de inmediata reclamación. Si la urgencia del trabajo lo permitiera, podrá el tripulante manifestar su disconformidad con la ejecución del mismo a su superior jerárquico o, en su ausencia, al inmediato responsable. Si alguna orden dada por un superior implicara la realización, por parte del subordinado de una tarea que éste considere no incluida en sus tareas habituales, el subordinado podrá exigir que dicha orden le sea comunicada por escrito, sin perjuicio de que esto, por razones de urgencia, pueda realizarse con posterioridad al cumplimiento de la orden».

La línea de argumentación vertida por la parte actora en este punto sostiene, en esencia, que el ejercicio regular del poder directivo del empresario del art. 20 del [ET \(RCL 1995, 997\)](#) no es materia que pueda formar parte del ámbito de la clasificación profesional, y más en concreto se infringe dicha norma al exigirse la emisión de las instrucciones de forma escrita. Las codemandadas combaten esa posición entendiendo que no se ha acreditado ni ilegalidad de tal punto ni extralimitación, además de la existencia anterior de los cambios documentados.

La petición verificada se circunscribe a dicho apartado 7 del art. 14 del [Laudo \(RCL 2005, 136\)](#), en cuanto se aborda una materia propia del poder de dirección empresarial –que queda limitado ó constreñido ante la exigencia de comunicaciones por escrito y las eventuales consecuencias sancionadoras derivadas de su incumplimiento–, y no de la materia de clasificación profesional, y esto es así en cuanto efectivamente el contenido de este punto 7 no había sido encomendado en el mandato arbitral, no es materia propia de la Clasificación Profesional, excede del contenido propio o inherente a la misma (art. 22 ET), ni, por último, tampoco se trataba con esa naturaleza en los borradores precedentes; por su parte la Ordenanza a la que se da sustitución tampoco la integra en el apartado correspondiente a la Clasificación del Personal. De esta manera, siendo que lo regulado en este concreto apartado resulta incardinable en el denominado poder directivo empresarial, en la dirección y control de la actividad laboral y los límites inherentes a ella (art. 20 ET) y, se insiste, esta materia no fue objeto del arbitraje impugnado, ha de concluirse la concurrencia de extralimitación y

correlativa declaración de nulidad del art. 14.7 del Laudo combatido en demanda, con independencia de otras consideraciones acerca de la preexistencia de la obligación de documentación escrita respecto de las órdenes (diario de navegación), ó su consideración como garantía mínima, por cuanto la razón de la necesaria erradicación del laudo trae causa de la inexistencia de soporte en el mandato de arbitraje.

SÉPTIMO

En último lugar resulta impugnado el art. 27, sobre Procedimiento sancionador, del mismo [laudo arbitral \(RCL 2005, 136\)](#) . En él se dispone lo siguiente:

«1. Las faltas que sean merecedoras de sanción serán impuestas por el Capitán o la dirección de la empresa, habiéndose de comunicar cuando la imponga el Capitán a la dirección de la empresa. Además, se deberá notificar por escrito en todo caso al delegado de buque o representantes del personal, junto con una sucinta explicación de los hechos que han motivado la sanción. No obstante, la comunicación a la representación de los trabajadores se omitirá en aquellos casos en los que de forma expresa y por escrito así lo solicite el trabajador afectado. En caso de no existir a bordo delegado de buque, la comunicación se realizará directamente al Comité de Empresa. 2. Las sanciones consistentes en el despido o en la suspensión de empleo y sueldo, salvo que la continuidad en la actividad profesional afecte objetivamente a la convivencia a bordo, serán efectivas sólo desde el momento en que el trabajador sea desembarcado en puerto español. En todo caso, los gastos necesarios para la llegada hasta su domicilio correrán de cuenta de la empresa, que deberá adelantarlos. En los casos en que el buque no tenga previsto tocar puerto español en al menos el plazo de un mes, la sanción sólo será efectiva desde el día siguiente al de la fecha de su llegada a territorio español, incumbiendo igualmente a la empresa la obligación de adelantar los gastos necesarios para la llegada del trabajador a su domicilio. 3. Los plazos de prescripción establecidos legalmente, a los efectos de presentación por los trabajadores de las correspondientes reclamaciones frente a las sanciones impuestas, comenzará a computarse a partir de que los mismos se encuentren desembarcados en territorio español».

Sostiene el demandante que la obligación de notificar por escrito las faltas al delegado de buque o representante del personal (apartado 1) va más allá de los arts. 58 y 64.1.7ª del [ET \(RCL 1995, 997\)](#) y art. 17.5 del [Acuerdo de Cobertura de Vacíos \(RCL 1997, 1441\)](#) ya citado; que concurre la misma infracción en el apartado 2 al confundir la aplicación de la sanción con su ejecución material, vulnerando los arts. 55.1 y 60.2 del ET y extralimitándose al diferir la ejecución material de las sanciones y exigir el adelanto de determinadas cantidades en algunos supuestos, que lo aleja de un laudo de equidad. Finalmente se cuestiona la legalidad del apartado 3 de este art. 27 al regular los plazos de prescripción, por entender que se infringen los arts. 59.3 ET, 103.1 y 114.1 [LPL \(RCL 1995, 1144, 1563\)](#) con el establecimiento del dies a quo del plazo de caducidad cuando el trabajador se encuentre desembarcado en territorio español.

Si se recuerda una vez más el mandato arbitral, en este extremo lleva por rúbrica «Poder disciplinario», en el cual resultan incardinables las facultades disciplinarias, la descripción de las correlativas faltas y su prescripción y el procedimiento sancionador mismo, cuestiones éstas que aborda el correspondiente capítulo del [Laudo \(RCL 2005, 136\)](#) , que tan sólo se impugna, como se ha adelantado, en lo atinente al procedimiento sancionador, subrayando especialmente el cómputo prescriptivo. Las diferentes cuestiones abordadas por el Árbitro en este precepto, además de su naturaleza inherente o propia del poder disciplinario empresarial, cuya regulación completa alcanza también al proceso de ejecución de las sanciones y a los correlativos cómputos del plazo de prescripción y caducidad de acciones, muestra en su contenido una prevalente conservación de la regulación precedente (en la Ordenanza se establece igualmente el peculiar cómputo del dies a quo en razón a las especiales características del sector de la **Marina Mercante**, diferenciando si el tripulante ha de ser repatriado), además de otras garantías, combatidas por el actor que ya se habían abordado en los borradores preexistentes dentro de esta misma materia), y que sin embargo no se revelan «ultra vires», ni sobrepasan los límites de derecho necesario, razones que imponen el mantenimiento de la decisión del árbitro, que, recuérdese una vez más, resuelve en equidad un conflicto de intereses.

Quizás el punto más discutible de este apartado es el relativo al abono de los gastos hasta la llegada al domicilio, a cargo de la empresa, en cuanto no tiene la naturaleza propia del procedimiento sancionador, pero sí que recoge una modalización ó limitación ó consecuencia negativa de índole económica derivada del ejercicio mismo del poder disciplinario, poder disciplinario sometido sin mayor precisión ni exclusión al arbitraje, y que desde la perspectiva de la Ordenanza objeto de sustitución se contemplaba como una consecuencia económica de la repatriación o reintegración al puerto de embarque (art. 95), «cualquiera que sea... la causa de la extinción de la relación jurídico-laboral», de manera que aquí también cabe predicar la decisión prudente y conservadora, adoptada por el Árbitro, de los derechos que los beneficiarios habían ostentado hasta la derogación de la Ordenanza que lo establecía, en línea con el Convenio OIT núm. 23 invocado por las partes codemandadas sobre Repatriación de la Gente del Mar (ratificado por España el 23.2.1931), y que, por consiguiente, no puede ser declarada nula como postula la demanda.

Las consideraciones expresadas conducen a la estimación parcial de la demanda formulada por ANAVE, y correlativa declaración de nulidad parcial del [Laudo impugnado \(RCL 2005, 136\)](#) , que se circunscribe al art. 14.7 del mismo, manteniendo el resto de sus disposiciones; en su virtud,

Vistos los preceptos legales citados y demás de general y pertinente aplicación,

FALLAMOS

En la demanda formulada por Naviera Pinillos SA y ANAVE sobre impugnación laudo arbitral frente a Federación Estatal de Transportes, Comunicaciones y Mar de UGT (FETCMUGT), Federación de Comunicación y Transporte de CC OO y Ministerio Fiscal la Sala: 1º.–Estima la excepción de falta de legitimación activa opuesta por las codemandadas respecto de la demandante Naviera Pinillos, SA, quedando imprejuzgada la demanda interpuesta por esta empresa. 2º.–Estima parcialmente la demanda formulada por la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE), declarando la nulidad del art. 14.7 del Laudo Arbitral de 15 de diciembre de 2004, publicado en el [BOE de 21.01.2005 \(RCL 2005, 136\)](#) , y manteniendo el resto de lo pronunciamientos de dicho laudo. 3º.–Acuerda la comunicación de esta resolución a la Dirección General de Trabajo, a los pertinentes efectos.

Notifíquese la presente sentencia a las partes advirtiéndoles que contra la misma cabe Recurso de Casación ante la Sala Cuarta del Tribunal Supremo, que podrá anunciarse ante esta Sala en el plazo de diez días hábiles desde la notificación, pudiendo hacerlo mediante manifestación de la parte o de su Letrado al serle notificada, o mediante escrito presentado en esta Sala dentro del plazo arriba señalado.

Al tiempo de personarse ante la Sala del Tribunal Supremo, el Recurrente, si no goza del beneficio de Justicia gratuita, deberá acreditar haber hecho el depósito de 300,51 euros previsto en el art. 227 de la [Ley de Procedimiento Laboral \(RCL 1995, 1144, 1563\)](#) , en la cuenta corriente del Tribunal Supremo Sala de lo Social número 2410, del Banco Español Crédito, oficina de la C/ Urbana Barquillo, 49-28004 Madrid.

Llévese testimonio de esta sentencia a los autos originales e incorpórese la misma al libro de sentencias.

Así por nuestra sentencia lo pronunciamos, mandamos y firmamos.