

# MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL

**21724** RESOLUCION de 8 de octubre de 1985, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la publicación del IV Convenio Colectivo de las Compañías «Líneas Asmar, Sociedad Anónima» y «Compañía Marítima Zorroza, Sociedad Anónima», y su personal de flota.

Visto el texto del IV Convenio Colectivo de las Compañías «Líneas Asmar, Sociedad Anónima» y «Compañía Marítima Zorroza, Sociedad Anónima», y su personal flota, recibido en esta Dirección General de Trabajo el día 22 de mayo de 1985, suscrito por la representación de las citadas Empresas y por los trabajadores, los designados por el Comité de Flota el día 11 de mayo de 1985.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, 2 y 3, de la Ley 8/1980, de 10 de marzo, que aprobó el Estatuto de los Trabajadores, y en el 2, b), del Real Decreto 1040/1981, de 22 de mayo, sobre registro de Convenios Colectivos de trabajo, Esta Dirección General acuerda:

Primero.-Ordenar su inscripción en el Registro de Convenios de esta Dirección General.

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

Notifíquese este acuerdo a la Comisión Negociadora.

Madrid, 8 de octubre de 1985.-El Director general, Carlos Navarro López.

## CUARTO CONVENIO COLECTIVO PARA EL PERSONAL DE FLOTA DE LAS COMPAÑÍAS LÍNEAS ASMAR, S. A. Y CIA. MARITIMA ZORROZA, S. A.

El presente Convenio Colectivo ha sido firmado por los representantes designados por la Empresa, y por los trabajadores, los designados por el Comité de Flota.

### Art. 1.º.- AMBITO DE APLICACION

El presente Convenio se otorga entre las Compañías Líneas Asmar, S.A. y Compañía Marítima Zorroza, S.A. y su personal de Flota comprendido en la Ordenanza de Trabajo de la Marina Mercante.

### Art. 2.º.- VIGENCIA, PRORROGA Y DENUNCIA

El presente Convenio entrará en vigor el día 1 de Enero de 1985, cualquiera que sea la fecha de su firma, y su duración, en cuanto al articulado se refiere, será de 2 años, excepto en los artículos referentes a incremento salarial, y vacaciones.

Se considerará tácitamente prorrogado de año en año, si no lo denunciara cualquiera de las partes firmantes del mismo, con una antelación mínima de tres meses al término natural del mismo, o en su caso de las prórrogas, mediante escrito a la Autoridad competente, con copia a la otra parte firmante.

### Art. 3.º.- UNIDAD DE EMPRESA Y FLOTA

A los efectos de observancia del presente Convenio, se ratifica el principio de unidad de Empresa y Flota para todo el conjunto de los buques de las Compañías Líneas Asmar, S.A. y Compañía Marítima Zorroza, S.A., actuales y futuros.

Dada la unidad de Empresa y Flota que se considera, todos los tripulantes deberán admitir ser embarcados y/o transbordados a cualquiera de los buques de ambas Empresas.

La Empresa se compromete a solucionar a los tripulantes cualquier problema que pueda surgir, basado en los apartados cambios de Empresa que figuren en los documentos laborales y profesionales que afectan a los tripulantes.

Asimismo, la unidad de Empresa significa que, a todos los efectos de antigüedad, contratos, Seguridad Social, etc., tienen validez total y recíproca los derechos adquiridos en cualquiera de los buques de ambas Empresas.

### Art. 4.º.- VINCULACION A LA TOTALIDAD

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

Si la Autoridad laboral competente no aprobare alguna de las normas de este Convenio y esta hecho desvirtuase el contenido del mismo, a juicio de las partes, quedará sin eficacia la totalidad del Convenio, que deberá ser considerado de nuevo por las Comisiones Negociadoras.

### Art. 5.º.- COMPENSACION Y ABSORCION FUTURAS

El conjunto de condiciones pactadas en este Convenio, absorberá y compensará en cómputo anual, cualesquiera mejoras parciales que por disposición legal de carácter general o espe-

cífica para el sector, pactado o por cualquier origen que fuera, en el futuro pudieran establecerse.

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

### Art. 6.º.- PERIODO DE PRUEBA

Toda admisión de personal fijo para las actividades comprendidas en este Convenio, se considerará provisional durante un periodo de prueba variable con arreglo a la labor a que el tripulante se dedique, que no podrá ser superior al que establece la escala siguiente:

- Titulados: 4 meses
- Maestranza y Subalternos: 2 meses.

Durante dicho periodo, ambas partes pueden rescindir unilateralmente el Contrato de Trabajo, comunicándolo a la otra parte por escrito, con una antelación mínima de 8 días.

Caso de que el periodo de prueba expira en el curso de una travesía, éste se considerará prorrogado hasta que el buque toque puerto, pero la voluntad por parte del Armador de rescindir el Contrato de Trabajo por no superar el periodo de prueba, deberá ser notificado al tripulante por el Capitán dentro del plazo estipulado en el párrafo anterior de este artículo.

En caso contrario se considerará al tripulante como fijo de plantilla. En el caso que expira por voluntad del tripulante y allí ocurre en el viaje o puerto extranjero, se considerará prorrogado hasta puerto español y si el tripulante opta por desembarcar en puerto extranjero, el traslado será por cuenta del mismo.

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

Las bajas por enfermedad y accidente, interrumpen el periodo de prueba, de conformidad con la legislación vigente.

### Art. 7.º.- COMISION DE SERVICIO

Se entenderá por Comisión de Servicio, la misión profesional o cometidos especiales que, circunstancialmente, ordene la Empresa realizar a los tripulantes en cualquier lugar, así como la expectativa de embarco cuando el tripulante se encuentre fuera de su domicilio por orden de la Empresa.

En Comisión de Servicio los tripulantes devengarán el salario real que venían disfrutando en su puesto normal de trabajo, así como vacaciones de Convenio.

### Art. 8.º.- TRANSBORDO

Se entiende por transbordo al traslado del tripulante de un buque a otro de ambas Empresas, dentro del transcurso del periodo de embarco.

Existen dos clases de transbordo:

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

1.º.- No haber sido transbordado más de una vez en el periodo de embarco.

2.º.- Si el transbordo lo fuera a un buque donde las percepciones salariales resultaran inferiores a las que tenía, en condiciones homogéneas de trabajo, percibirá una cantidad equivalente a la diferencia que resulta entre el salario correspondiente al buque de origen y el que le corresponda en su nuevo destino, referido a la mensualidad en que se realice el transbordo.

b) Por iniciativa del tripulante.- Cuando por causas justificadas el tripulante así lo solicite y la Empresa proporcione el mismo.

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

### Art. 9.º.- LICENCIAS

a) Con independencia del periodo reglamentario de vacaciones, se reconoce el derecho a solicitar licencias por motivos que a continuación se enumeran:

De índole familiar, para asistir a curso o exámenes para la obtención de títulos o nombramientos superiores o cursos de carácter obligatorio, complementarios o de perfeccionamiento y capacitación en la Marina Mercante y para asuntos propios.

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

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

c) Los gastos de desplazamiento para el disfrute de las licencias, correrán por cuenta del permisionario, a excepción de los ocasionados en el supuesto de muerte del cónyuge e hijos y la del apartado 2.a) y c), que correrán por cuenta del Armador, quedando restringido el uso del derecho a desembarque y embarque a todos los puertos de Europa, Mar Mediterráneo, Mar Negro y los puertos de África, desde el paralelo de Noadibou (Port Etienne). No obstante, quedan excluidas de estas limitaciones geográficas las causas de enfermedad grave y muerte del cónyuge e hijos.

1) LICENCIAS POR MOTIVO DE INDOLE FAMILIAR

Estas licencias serán retribuidas en los siguientes casos:

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

No obstante estas plexos y atendiendo a las excepciones circunstancias que puedan concurrir en algunas situaciones justificadas, la Empresa concederá los días necesarios.

Ninguna de las licencias descritas en este apartado será acumulada a vacaciones, a excepción de las del matrimonio.

En cuanto a las licencias por nacimientos de hijos, se estará a lo siguiente:

a) El tripulante que en el momento del nacimiento se encuentre en la mar o en puerto de difícil traslado a su domicilio, podrá optar por acumular esta licencia a vacaciones.

b) No obstante el párrafo anterior, si a la llegada del buque a puerto español, la Empresa ofrece al tripulante la oportunidad de trasladarse a su domicilio por un mínimo de 6 días, y el tripulante no aceptase, perderá el derecho a esta licencia.

c) Si en el momento del nacimiento, el tripulante se encuentra de vacaciones, no tendrá derecho a esta licencia, -- salvo que le queden por disfrutar menos de 15 días, en cuyo caso podrá permanecer en su domicilio hasta quince días después del nacimiento.

Los tripulantes que disfruten las licencias previstas en este apartado percibirán su salario base.

Las licencias se empezarán a contar desde el día siguiente al de desembarcar.

2) LICENCIAS PARA ASISTIR A CURSOS, CURSILLOS Y EXAMENES

a) Cursos oficiales para la obtención de títulos o nombramientos superiores en la Marina Mercante:

Antigüedad mínima .....	2 años
Duración.....	la del curso
Salario.....	base
Num. de veces.....	retribuida 1 sola vez.
Vinculación a la Naviera.....	según O.T.M.M.
Peticiones máximas.....	6% de los puestos de trabajo.

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

b) Cursos de carácter obligatorio complementarios a los títulos profesionales.

Antigüedad mínima.....	sin limitación
Duración.....	la del curso
Salario.....	base
Num. de veces.....	retribuida 1 sola vez.

c) Cursos de capacitación y formación profesional de los tripulantes y adecuados a los tráficos específicos de cada Empresa.

Antigüedad mínima.....	1 año
Duración.....	la del curso
Salario.....	base
Num. de veces.....	1 sola vez
Vinculación a la Empresa.....	1 año
Peticiones máximas.....	1% de los pros. de trab.

En todas estas licencias se seguirá el orden de recepción de las peticiones hasta completar los topes establecidos. La Empresa atenderá las peticiones formuladas hasta dichos topes, pudiendo concederlas durante el periodo de vacaciones.

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

d) Cursos por necesidad de la Empresa.

Cuando alguno de los cursos de los apartados anteriores se realicen por necesidad de la Empresa, el tripulante se hallará en situación de Comisión de Servicio todo el tiempo -- que duren dichos cursos.

3) LICENCIAS PARA ASUNTOS PROPIOS

Los tripulantes podrán solicitar licencias por necesidad de atender personalmente asuntos propios que no admitan demora por un periodo de hasta 6 meses, que podrán concederse por el Armador en atención a los fundamentos que se expongan -- por el solicitante y las necesidades del servicio.

Estas licencias no tendrán derecho a retribución de ninguna clase.

Art. 108.- EXCEDENCIAS

a) VOLUNTARIA

Puede solicitarla todo tripulante que cuente al menos con dos años de antigüedad en la Empresa. Las peticiones se resolverán dentro de los 30 días siguientes a la fecha de su presentación.

El plazo mínimo para la excedencia será de seis (6) meses y el máximo de cinco (5) años.

El tiempo transcurrido en esta situación no se computará a ningún efecto.

Si el excedente, un mes antes de finalizar el plazo para el que se le concedió la excedencia, no solicitase su reintegro en la Empresa, causará baja definitiva en la misma. Si solicitase el reintegro, éste se efectuará tan pronto exista vacante en su categoría.

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

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

b) FORZOSA

En estas licencias se estará a lo que en cada momento disponga la legislación correspondiente.

Art. 110.- ESCALAFONES

La Empresa llevará obligatoriamente, de acuerdo con los artículos 69, 70, 71, 72 y 73 de la Ordenanza de Trabajo en la Marina Mercante (O.T.M.M.), un escalafón público donde figure todo el personal de la misma, con su cargo y antigüedad respetándose lo determinado en dicha Ordenanza en todos los aspectos, enviando el mismo anualmente a todos los buques, -- cuando haya sufrido variaciones.

Art. 120.- PREMIOS, FALTAS Y SANCIONES

Se estará a lo dispuesto en los artículos 173 y siguientes de la Ordenanza de Trabajo en la Marina Mercante.

Art. 130.- DIETAS Y VIAJES

a) DIETAS

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

Se percibirán dietas en los siguientes casos:

- 10.- Comisión de Servicio fuera del domicilio.
- 20.- Durante el tiempo de viaje necesario para el embarque o desembarque hasta la llegada a su domicilio.
- 30.- En la expectativa de embarque fuera del domicilio.

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

	PARA 1.985	PARA 1.986
Alojamiento .....	3.000	3.200
Desayuno.....	325	325
Comida.....	1.300	1.400
Cena.....	1.300	1.400

De estos valores, al tripulante se le abonará en nómina el (o los) correspondiente (s) al concepto que haya utilizado.

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

b) VIAJES

10).- La Empresa abonará los gastos de viaje eligiendo al tripulante el medio de transporte más idóneo, adecuado y directo, quedando excluidos los taxis de alquiler de largo recorrido, los coches de alquiler y las clases de lujo. Para los taxis de largo recorrido, se considerará como tal las -- distancias superiores a 25 kilómetros.

En caso de uso de estos medios, su utilización deberá estar justificada por falta de billete de otro tipo, urgencia de embarque o por que de su utilización se deriven mayores economías que los propios gastos. El tripulante deberá -- presentar los justificantes correspondientes a los gastos ocasionados, a fin de reintegrárselos, caso contrario no le serán abonados.

20).- Para la utilización de los taxis de largo recorrido, deberá existir previa autorización del Departamento de Personal.

30).- El tripulante al embarcar o desembarcar, podrá solicitar de la Empresa el que le sea facilitado el billete correspondiente.

La Empresa, dentro de sus posibilidades, reservará el billete prepago al tripulante en el aeropuerto que corresponde.

No obstante, si el tripulante al llegar al aeropuerto encuentra alguna dificultad para que le sea facilitado el billete en el mismo, deberá adoptar las medidas oportunas a -- fin de cumplir con la orden de embarque recibida.

Cualquier anomalía que se surja en el aeropuerto, se deberá notificar al Departamento de Personal de la Empresa, a fin de que, si es posible, sea subsanada.

Se entiende que el hecho de que, por la circunstancia que fuere, no se le pudiera facilitar el billete para embarque, no será motivo para no cumplir la orden de embarque recibida.

**EXCESO DE EQUIPAJE**

**EMBARQUE DE TRIPULANTES**

En los vuelos nacionales, la Empresa abonará el exceso de equipaje, desde el peso autorizado en el billete y hasta un límite de 30 kilos, previa justificación con la factura correspondiente.

**DESEMBARQUE DE TRIPULANTES**

Al desembarcar un tripulante, y para los vuelos nacionales, en caso de exceso de equipaje, se le abonará por los mismos kilos de exceso que al embarque, previa justificación con la factura correspondiente.

**Art. 149.- MANUTENCION**

a) La Empresa aportará la cantidad necesaria para que la alimentación a bordo sea siempre sana, variada, abundante y nutritiva, a base de productos de calidad y en perfecto estado de conservación.

b) Se formará una Comisión compuesta por el Mayor Coo y Cocinero, un titulado y supervisado por el Capitán. La Comisión será la encargada del exacto cumplimiento de las normas sobre manutención y sus funciones serán las de:

- Controlar las propuestas de pedidos, las facturas y realizar inventarios de pesos y calidades.
- Realizar el inventario de gaseaje al final de cada mes para conocer el gasto por tripulante y día.
- Establecer el cálculo de calorías y minutos.
- Vigilar que los frigoríficos y oficinas a disposición de los tripulantes contengan un surtido de alimentos básicos a juicio de la Comisión.

La Comisión vigilará diariamente la relación entre comidas preparadas y tripulantes que efectuarán las mismas, de forma que la cocina conozca con la debida antelación el número de tripulantes que va a efectuarlas.

**Art. 150.- ENTREPOT**

El Entrepot será adquirido por la Empresa y descargado de la columna correspondiente de la nómina o pagada directamente por el tripulante.

El reparto del Entrepot se efectuará por la Comisión nombrada para manutención, correspondiendo al control el Capitán del buque o persona en quien él delegue.

**Art. 160.- SALARIOS**

Los Salarios brutos anuales para cada categoría y buque, serán los fijados en los anexos 1, 2, 3 y 4.

El sueldo anual está dividido en doce (12) pagas mensuales. Las pagas extras están incluidas y prorrateadas en las mensualidades. Estos salarios se abonarán en situación de expectativa.

Los salarios constan de los siguientes conceptos: Sueldo base, Plus de Tonelaje y Gratificación de Mando para los Capitanes y Jefes de Máquinas cuando desempeñan dichos cargos.

**Art. 170.- TRABAJOS SUCIOS, PENOSOS Y PELIGROSOS**

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

**TRABAJOS QUE DEBERAN SER REALIZADOS POR PERSONAL AJENO AL BUQUE**

- Limpieza, picado o pintado del interior de la caja de cadenas.
- Limpieza, picado o pintado del interior de Sofferdams.
- Limpieza, picado o pintado del interior de tanques de lastre.
- Limpieza, picado o pintado o encalichado de tanques de agua dulce.
- Limpieza, picado o pintado bajo planchas de toda la sentina de máquinas.
- Picado con chorro de arena o chorroado.
- Limpieza de tanques de aceite o combustible.
- Trabajos de extracción de sedimentos o residuos en tanques de carga en buques petroleros.

En caso de que los mismos o parte de ellos deban realizarse en la mar por seguridad del buque o si las condiciones higiénicas así lo exigieran, se estará, en cuanto a su consideración económica, de acuerdo con la siguiente tabla. No obstante, en puerto podrán pactarse libremente cualquiera de ellos entre el Armador o sus representantes y la tripulación en el momento de su ejecución.

**TRABAJOS QUE DEBERAN REALIZARSE POR LA DOTACION DEL BUQUE Y QUE TIENEN LA CONSIDERACION DE TRABAJOS SUCIOS, PENOSOS Y PELIGROSOS**

- Trabajos en el interior de la caja de cadenas y limpieza necesaria para la realización de los mismos.
- Trabajos en el interior de Sofferdams y limpieza necesaria para la realización de los mismos.
- Trabajos en el interior de tanques de lastre a agua dulce y limpieza necesaria para la realización de los mismos.
- Trabajos bajo planchas de la sentina de máquinas, cámara de bombas y calderas y limpieza necesaria para la realización de los mismos.
- Limpieza completa del interior del értar del motor principal.
- Limpieza o trabajos sin limpieza del interior de la galería de barridos.
- Limpieza del interior de conductos de humo, calderas y calderetas.
- Trabajos en el interior de tanques de aceite y/o combustible.
- Trabajos en el interior de conductos de humo y calderas.
- Trabajos en la mar ocasionados por averías del propulsor principal.
- Limpieza de sentinas cerradas de bodegas.
- Trabajos en cuadros eléctricos a alta tensión.
- Pintado a pistola en recintos cerrados.
- Encalichado o cementado en recintos cerrados.
- Trabajos de interiores por debajo de y/e por encima de 450 (las bodegas no frigoríficas se consideran como exteriores).
- En la mar, subida a alturas superiores a 1,5 metros en palos, siempre que sea necesario para la seguridad del buque. En caso contrario estará totalmente prohibido.
- Estiba de cadena en caja de cadenas cuando se haya de parar a la mar en el interior de la misma.
- Recepciones o fiestas oficiales en las que el servicio a la preparación estén a cargo del personal de fondo (salvo en buques de pasaje o mixtos).
- Uso de productos químicos, siempre y cuando que, en el envase, figure la condición de peligrosidad e identificación con la clásica "calavera".

**LIMPIEZA DE BODEGAS Y TANQUES ALTOS LATERALES**

**BUQUES DE CARGA SECA**

**Transporte de grano y semillas a granel**

La limpieza de bodegas y tanques altos laterales será siempre, en cualquier circunstancia, obligatoria para la tripulación.

La consideración económica de la limpieza de bodegas y tanques altos laterales en este transporte, será la siguiente:

	PARA 1.985	PARA 1.986
BUQUE "MAGDALENA DEL MAR".....	86.000	88.000
BUQUE "MARQUÉS DE BOLARQUE".....	76.000	80.000
BUQUE "PALOMA DEL MAR".....	76.000	80.000

**Transporte de Minerales**

La limpieza de bodegas y tanques altos laterales será siempre, en cualquier circunstancia, obligatoria para la tripulación y tendrá la consideración de sucia o penosa.

La consideración económica de la limpieza de bodegas y tanques altos laterales, será la siguiente:

	PARA 1.985	PARA 1.986
Se abonará hora/hombre si existe programa en el trabajo.....Pta.,	303	328
Se abonará hora/hombre si la limpieza se realiza fuera de la jornada de trabajo.....Pta.,	303	328
Se abonará hora/hombre si es considerado sucio o penoso.....Pta.,	303	320
Sin embargo, en caso de que se den las tres circunstancias, sólo se abonarán por las tres.....Pta.,	769	807

Estas cantidades se abonarán única y exclusivamente cuando el trabajo se realice en el interior de las bodegas y/o tanques y durante el tiempo que dura esta situación de trabajo en el interior. Cuando la limpieza se realice desde el exterior, con mancuernas, "gumbeles", etc., no se abonarán estas cantidades.

**BUQUES PETROLEROS**

I.- Los trabajos de extracción de sedimentos o residuos en tanques de carga en buques petroleros, cuando estos trabajos deben realizarse navegando, se considerarán sucios, penosos o peligrosos.

Sólo tendrán dicha consideración cuando se realicen en el interior de los tanques y por el tiempo que permanezcan en dicho interior, no así cuando la limpieza se realice desde el exterior con mancuernas, "gumbeles", etc.

II.- Será obligatorio que se realicen por la tripulación cuando el buque está navegando, por seguridad del mismo. No será obligatorio su realización por parte de la tripulación cuando la limpieza se haga en puerto.

**III.- Consideraciones económicas**

- Cuando se efectúe la limpieza en la mar, se abonará como hora extra.
- Si la limpieza se pacta en puerto para que la realice la tripulación, se estará a lo pactado.

**SEGURIDAD E HIGIENE DE ESTOS TRABAJOS**

Todos estos trabajos se deberán realizar en las máximas condiciones de seguridad e higiene que deberán ser convenidas entre el Jefe del Departamento y los tripulantes afectados, no pudiendo, en ningún caso, convenirse condiciones inferiores a las recogidas en las Reglamentaciones Técnicas vigentes, Ordenanzas y Convenios Internacionales.

Para cada uno de estos trabajos se dotará a los tripulantes de prendas de protección personal y equipos necesarios que se establezcan para realizarlos sin riesgo o fatiga excesiva. El cumplimiento de estas condiciones será inexcusable para la realización de los trabajos.

Para determinar las condiciones de realización de los trabajos penosos o peligrosos se podrá recurrir a asesoramiento técnico de terceras personas.

La falta de estas medidas no se podrá compensar económicamente.

Si no existiese acuerdo entre el Armador o sus representantes y los tripulantes que deban realizar los trabajos, sobre la adopción de tales medidas, no se obligará a efectuarlos en tanto no se pronuncie la Autoridad Laboral sobre las medidas a adoptar.

	De 12.001 a 20.000 TRB		De más de 25.000 TRB	
	1.985	1.986	1.985	1.986
Picado y pintado total del interior de la caja de cadenas.....	36.600	38.600	48.400	51.000
Picado y pintado total del interior de cofferdams....	36.600	38.600	48.400	51.000
Picado y pintado o encañichado de tanques de agua dulce de hasta 100 m3....	33.400	35.200	33.400	35.200
Picado y pintado o encañichado de tanques de agua dulce de más de 100 m3....	45.400	47.900	45.400	47.900
Picado y pintado total del interior de tanques de lastre de hasta 500 m3.....	26.700	28.200	26.700	28.200
Picado y pintado total del interior de tanques de lastre de 500 m3 a 2000 m3...	40.000	42.200	40.000	42.200
Picado y pintado total del interior de tanques de lastre mayores de 2.000 m3...	53.400	56.300	53.400	56.300
Limpieza bajo planchas de toda la sentina de máquinas.....	53.400	56.300	83.300	87.900
Limpieza de tanques de aceite o combustible.....	20.000	21.100	31.600	33.300
Limpieza completa en el interior de tanques de servicio de aceite.....	25.000	26.400	36.600	38.600
Picado y pintado de toda la sentina de máquinas...	76.700	80.900	100.100	105.600
Limpieza total de la caja de cadenas.....	23.300	24.600	34.700	36.600
Limpieza total del interior de cofferdams.....	20.000	21.100	32.000	33.800
Limpieza completa y encañichado de tanques de agua dulce de hasta 100m3.	24.000	25.300	24.000	25.300
Limpieza completa y encañichado de tanques de agua dulce de más de 100m3	33.400	35.200	33.400	35.200
Limpieza completa del interior de tanques de lastre de hasta 500 m3.....	29.400	31.000	29.400	31.000
Limpieza completa del interior de tanques de lastre de 500 a 2.000 m3.....	42.800	45.100	42.800	45.100
Limpieza completa del interior de tanques de lastre de más de 2.000 m3..	56.000	59.000	56.000	59.000
Limpieza bajo planchas de la sentina de máquinas...	2.300pp	2.400pp	2.700pp	2.800
Limpieza completa del Cáster del Motor Principal...	5.000pp	5.300pp	5.000pp	5.300
Limpieza completa de conductos de humo, calderas y calderetas.....	53.400	56.300	66.700	70.600
xx Limpieza completa del interior de la galería de barridos en Motor B&W..	26.700	28.700	26.700	28.200
xx Limpieza completa del interior de la galería de barridos del Motor Sulzer 6RD-68.....	30.700	32.400	30.700	32.400
xx Limpieza completa del interior de galería de barridos en Motor Sulzer 9RND-9C.....	40.000	42.200	40.000	42.200

pp.- (por persona o tripulante)

Cuando las limpiezas sean parciales, se valorará porcentualmente el trabajo de limpieza efectuado.

xx.- Proporcional al número de cilindros, en el caso de limpieza parcial.

**Art. 189.- TRABAJOS ESPECIALES**

Tienen consideración de trabajos especiales aquellos cuya realización, en condiciones normales, no es obligatorio para los tripulantes, por corresponder dichos trabajos a trabajadoras de tierra.

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

Son trabajos especiales:

a).- Transporte de víveres para el consumo de la tripulación, así como pertrechos. No será considerado trabajo especial la distribución y estiba de víveres y pertrechos en paños y qambusa, cuando aquellos hayan sido depositados al cargo del buque por personal ajeno a la dotación del mismo.

Estos trabajos deberán ser realizados por todo el personal del buque no sujeto a guardias y disponible en esos momentos.

b).- Aquellos otros que, por las peculiaridades de los mismos con relación al buque, puedan pactarse entre Empresa y sus tripulantes.

**Art. 190.- HORAS EXTRAORDINARIAS**

a).- Las horas extraordinarias serán de libre ofrecimiento por parte del Armador o sus representantes y la prestación de las mismas será siempre voluntaria por parte del tripulante, salvo en los siguientes supuestos:

1º.- Los trabajos de fondeo, atraque y desatraque, enmendadas, apertura y cierre de escotillas y arranche.

2º.- En la mar, siempre que las necesidades de la navegación lo exijan para llevar a buen fin el viaje iniciado por el buque, y en puerto cuando la programada salida del buque lo requiera.

3º.- Atención a la carga, y las operaciones necesarias para que el buque pueda realizar la carga y descarga. En estos casos se utilizará estrictamente el personal necesario.

4º.- Aprovisionamiento, siempre y cuando por tener el buque que zarpar inmediatamente, no pueda realizarse en jornada normal.

5º.- Atención a Autoridades en puerto y trabajos similares de ineludible realización.

b).- No se computarán como horas extraordinarias, aunque se efectúen fuera de la jornada normal, las realizadas en los casos siguientes:

- Cuando el que ejerce el mando del buque para soportar a otros barcos o personas en peligro, sin perjuicio de los derechos que la legislación reconoce a los tripulantes en los casos de hallazgo y salvamento.

- Cuando el que ejerce el mando del buque las considere necesarias o urgentes durante la navegación para la seguridad del mismo, de las personas a bordo o del cargamento.

- En los casos de ejercicios periódicos prescritos para la Seguridad de la Vida Humana en la Mar.

- Cuando lo exijan las formalidades aduaneras, la cuarentena y otras disposiciones sanitarias.

c).- El valor de las horas extras, será el especificado en el anexo núm. 5.

**Art. 200.- BAJAS POR ENFERMEDAD PROFESIONAL O ACCIDENTE LABORAL**

Si un tripulante sufre un accidente laboral o enfermedad profesional y debe ser hospitalizado, durante el tiempo que dure la hospitalización la Empresa complementará hasta el 100 por 100 de la base de Cotización reguladora que sirva para determinar la indemnización correspondiente de la Seguridad Social y devengará vacaciones de Convenio.

Una vez terminada su hospitalización o en las bajas por estas causas que no necesiten de la misma, se estará a lo dispuesto en la legislación vigente.

**Art. 219.- MERCANCÍAS EXPLOSIVAS, TOXICAS O PELIGROSAS**

Se estará a lo que determine la O.T.M.M. sobre esta materia.

**Art. 229.- ZONAS DE GUERRA**

Cuando el buque haya de partir hacia una zona de guerra efectiva, así definida por las compañías de seguros y el Ministerio de Asuntos Exteriores, la tripulación tendrá derecho:

a) A no partir en esa viaje, siendo el tripulante, en este caso, transbordado a otro buque. Caso de que no sea posible el transbordo inmediato, el tripulante disfrutará de las vacaciones que le correspondan o, en su defecto, de permiso vacacional sin que, por ello, pierda ninguno de los derechos en la Empresa, no pudiéndose mantener al tripulante en esta situación por un período superior a un mes, transcurrido el cual, pasará el tripulante a disfrutar de condiciones similares a las de expectativa de embarco.

b) Por carga o descarga de un buque en zona de guerra, se abonará una prima especial de Pts. 150.000 a cada uno de los miembros de la tripulación que permanezca a bordo en aquellos momentos.

c) Durante la permanencia en zona de guerra, la Empresa complementará el Seguro de Vida hasta las cantidades siguientes:

Por Invalidez permanente, hasta..... Ptas. 6.000.000 Ptas.  
Por muerte, hasta..... Ptas. 4.000.000 Ptas.

#### Art. 239.- PERMANENCIA EN LUGARES INSALUBRES Y EPIDEMICOS

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

Los tripulantes de los barcos que escalen en dichos puertos, entpuertos, bahías y radas o que deben realizar evacuaciones o desambos por ríos de lugares declarados insalubres y epidémicos, además de la adopción de todos los medios preventivos precisos en orden a garantizar la sanidad a bordo, percibirán como compensación a la permanencia en dichos lugares durante la estancia, un incremento del 50 por 100 sobre el salario profesional más trienios.

#### Art. 240.- SEGURO DE VIDA

El Seguro establecido por la Empresa, garantizará los siguientes capitales:

Muerte..... Ptas. 2.000.000  
Incapacidad Profesional Total y Permanente Ptas. 2.000.000  
Muerte por accidente..... Ptas. 2.000.000

Para tener derecho a las indemnizaciones anteriormente mencionadas, se estará a lo dispuesto en las Condiciones Generales y Particulares de las Pólizas suscritas con las Compañías Aseguradoras.

Estos capitales surtirán efecto a partir del día 1 de Agosto, fecha en que vence la póliza actual.

#### Art. 250.- PÉRDIDA DE EQUIPAJE A BORDO

En caso de pérdida de equipaje a bordo por cualquier miembro de la tripulación, no imputable al o a los perjudicados, debida a naufragio, incendio o cualquier otro accidente, la Empresa abonará como compensación las cantidades siguientes:

a) 130.000 Pesetas por pérdida total.  
b) Por pérdida parcial se abonará a juicio del Capitán una vez oído el interesado.

En el caso de que por la Empresa se abona indemnización de vestuario o se faciliten uniformes, se reducirán las indemnizaciones por pérdida de equipaje en un 20 por 100.

En el caso de fallecimiento del tripulante, esta cantidad le será abonada a sus herederos.

#### Art. 260.- ROPA DE TRABAJO

La ropa de trabajo y calzado será suministrado por la Empresa, siendo en cada caso la adecuada y necesaria para cada Departamento, y ajustándose siempre a las normas de seguridad. En el caso de Oficiales, se incluirán dos "Kakis" por año.

#### Art. 270.- LAVANDERÍA Y CONTROL DE ARTICULOS DE LIMPIEZA

En concepto de lavandería y artículos de limpieza, se abonarán las siguientes cantidades:

	PARA 1.985	PARA 1.986
Lavandería.....	13.700	14.500
Artic. Limpieza.....	3.700	3.900

Para percibir estas cantidades, deberá efectuarse el cambio de ropa semanalmente.

#### Art. 280.- SERVICIOS RECREATIVOS Y CULTURALES

La Empresa dotará a todos sus buques de 2 aparatos de TV, y dos de radio, salvo en los buques de una sola cámara que estarán dotados de un aparato de TV y otro de radio siendo por cuenta de aquella todos los gastos de instalación, reparación y mantenimiento.

Los buques dispondrán de una asignación anual de 55.000,- pesetas.

Esta cantidad se empleará en la compra de juegos recreativos y libros para Biblioteca del buque que podrán ser utilizados por todos los tripulantes, debiendo remitir al efectuar alguna compra contra este fondo, la factura correspondiente al Departamento Administrativo.

#### Art. 290.- FAMILIARES ACOMPAÑANTES

Se entiende por familiar acompañante, aquel que cuando salga el buque a viaje, parta al mismo debidamente enrolado.

Todo el personal de flota puede solicitar de la Empresa directamente o a través del Capitán, ser acompañado por la esposa o hijo mientras se encuentra embarcado.

La Empresa admitirá la solicitud hasta los límites que constituyen el uso y costumbre dentro de la misma, y sin que, en ningún caso, pueda sobrepasarse el marco de las normas establecidas para el buque por SEVINAR. En todo momento se dará prioridad a aquellas personas (Garantías, Técnicos, Sobrecargos, etc.) que por necesidades de la Empresa deban embarcar en el buque.

Iguemente acompañará certificado médico, actualizado cada año, al embarcar.

No podrán ser enroladas mujeres que se encuentren en estado de gestación, hijas menores de 8 años en viajes superiores a dos días sin escalas y, en ningún caso, el familiar que esté aquejado de cualquier enfermedad.

El Capitán, de acuerdo con las circunstancias y sin sobrepasar en ningún caso los límites, establecerá un turno de embarco en el que siempre será preferencia, dentro del año, a tripulantes que no haya sido acompañado ninguna vez en el mismo periodo. Iguemente y en el supuesto de que, cubierto el límite, un tripulante solicitara ser acompañado, el familiar que más tiempo lleva embarcado ocupará su puesto a la vez que petición, y siempre que el peticionario, no haya sido acompañado en un plazo no inferior a los seis meses.

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

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

La manutención de la esposa o familiar acompañante, será por cuenta de la Empresa.

#### Art. 300.- CORRESPONDENCIA

Los Capitanes deberán exponer en los tabloneros de A nuncios las direcciones postales de los Consignatarios o Agentes de los puertos donde el buque vaya a hacer escala próximamente, o indicar si el buque sale a órdenes.

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

Cuando el buque se encuentre en puerto extranjero, las cartas remitidas por los tripulantes serán entregadas para su franqueo al consignatario.

#### Art. 310.- NATALIDAD

El tripulante fijo en la Empresa, percibirá la cantidad de 12.000 pesetas, por nacimiento de cada hijo. Será requisito formal para el abono indicado la presentación del Libro de Familia o certificado de inscripción en el Registro Civil.

#### Art. 320.- PUESTOS EN TIERRA

La Empresa dará trato preferente a los tripulantes fijos de su flota sobre el personal ajeno a ella al objeto de ocupar plazas. Dichas preferencias en el trato incluyen la espera para los casos en que el tripulante se halle embarcado.

#### Art. 330.- ALUMNOS

Los Alumnos de cualquier especialidad percibirán, y con independencia de la ayuda familiar a que tuvieran derecho, durante el tiempo que estén embarcados, una gratificación por doce mensualidades, en las que se encuentran incluidos y mejorados todos sus conceptos retributivos, según tabla de salarios.

Los Alumnos tendrán el régimen de jornada establecida para los Oficiales, y ésta deberá limitarse estrictamente a la necesaria para su completa formación profesional, abonándoseles los trabajos excepcionales que sobrepasen la situación anterior de jornada laboral como horas extraordinarias.

El Alumno que lleve embarcado un mínimo de 8 meses, se le abonará el viaje de desembarco, hasta un importe de 30.000 Ptas. Caso de que el importe del viaje sea superior a la cantidad mencionada, la diferencia será por cuenta del interesado.

Iguemente al Alumno que desembarca por fin de prácticas en puerto español se le abonarán los gastos, llevando como mínimo 3 meses a bordo del mismo barco.

#### Art. 340.- CATEGORIAS PROFESIONALES

Las categorías profesionales dentro de la Empresa, se agruparán de la siguiente forma:

##### SUBALTERNOS:

- 1ª Categoría.- Marinero, Engrasador, Ayudante de Cocina y Primer Camarero.
- 2ª Categoría.- Mozo, Limpiador, Segundo Camarero y Marmitón.

##### MAESTRANZA:

- 1ª Categoría.- Contramaestre, Calderero, Bombero, Primer Cocinero, Electricista, Mecánico y Carpintero.
- 2ª Categoría.- Segunda Cocinero y Ayudante de Bombero.

##### TITULADOS DE P.P.M.P. Y OFICIALES

Iguel que la C.T.M.M. con la salvedad de que se crea el puesto de 4º Oficial, para aquellos tripulantes que posean un título de carrera no náutica (ATS, Partitos, etc.).

**Art. 350.- CUADROS DE TRIPULACION**

Se deberán cumplir siempre los cuadros mínimos de tripulación que exijan en cada momento las Autoridades competentes.

No obstante, la Empresa deberá adecuar sus cuadros de tripulaciones a las necesidades específicas de cada buque, teniendo en cuenta el grado de automatización de los mismos.

En estos momentos, las tripulaciones de los buques de la Empresa, serán los siguientes:

CARGOS	BUQUES				
	RUSARIO DEL MAR	PALOMA DEL MAR	MAGDALENA DEL MAR	MARQUES DE BOLARQUE	
<b>CUBIERTA</b>	<b>Normal</b>	<b>Autom.</b>			
CAPITAN.....	1	1	1	1	1
1º OFICIAL...	1	1	1	1	1
2º OFICIAL...	1	1	1	1	1
3º OFICIAL...	1	1	1	1	1
4º OFICIAL...	-	-	-	-	-
OFICIAL RADIO	1	1	1	1	1
CONTRAMAESTRE	1	1	1	1	1
CARPINERO...	-	-	-	-	-
BOMBERO.....	1	1	1	1	1
AYTE. SOMBERO	-	1	-	-	-
MARINERO.....	5	3	5	3	4
MOZO.....	2	4	2	3	3
<b>MAQUINAS</b>					
JEFE MAQUINAS	1	1	1	1	1
1º OFICIAL...	1	1	1	1	1
2º OFICIAL...	2	2	2	2	2
3º OFICIAL...	1	1	1	1	1
4º OFICIAL...	-	-	-	-	-
CALDERETERO..	1	1	1	1	1
MECANICO.....	2	-	2	-	2
ELECTRICISTA..	1	-	1	-	1
ENGRASADOR...	4	3	4	4	3
LIMPIADOR.....	1	-	1	-	2
<b>FONDA</b>					
1º COCINERO..	1	1	1	1	1
2º COCINERO..	-	-	-	-	-
AYTE. COCINA..	1	-	1	-	1
1º CAMARERO..	1	1	1	1	1
2º CAMARERO..	1	1	1	1	1
MARMITON.....	1	1	1	1	1
	33	27	33	29	32

**Art. 360.- VACANTES**

Cuando un buque salga de puerto español con la falta de algún tripulante, por causas achacables a la Empresa, el sueldo correspondiente a esta vacante, será repartido y percibido por aquellos tripulantes de su Departamento, que se vean afectados por la misma.

Se considera causa achacable a la Empresa, cuando conozca la situación producida, con una antelación mínima de 4 días, antes de la salida del buque a viaje.

Cuando estando el buque en navegación, se produzca una baja por enfermedad, accidente o cualquier otra causa ajena a la voluntad de la Empresa, no dará lugar al abono de la vacante.

No obstante el párrafo anterior, si con una antelación de cuatro días para España, seis días en Europa y ocho días para el resto del mundo, el desembarque del tripulante afectado, es conocida esta circunstancia en la Empresa y por ello hubiera dado tiempo suficiente para el envío del relevo al puerto de desembarque del tripulante que causa baja y no se efectúa, a partir del desembarque del mismo, se comenzará a abonar la vacante.

Si el desembarque del tripulante se efectúa con premura y materialmente es imposible el poder proveer el relevo, durante la travesía correspondiente hasta el próximo puerto de escala del buque, no será de aplicación el abono de dicha vacante.

Se exceptúa al personal de guardia de esta condición que percibirá la vacante siempre que cubra la misma.

Si una vez conocida esta situación, la Empresa adopta todos los medios necesarios usuales (teléfono, telegrama, etc.) para que el relevo llegue a tiempo antes de la salida del buque, y aún en estas circunstancias el mismo no se presentase a bordo, se considerará causa ajena a la voluntad de la Empresa.

Si el buque por razón de su navegación y tráfico debiera quedar fondeado y como consecuencia de ello no se pudiesen efectuar embarques y desembarques, durante el tiempo en que permanezca en esta situación no dará lugar al abono de la vacante que se hubiera producido, por ser causa ajena a la voluntad de la Empresa.

Igualmente, si como consecuencia de recalar en cualquier puerto en que no estén permitidos los cambios de tripulación, caso Nigaria, no se pueda enviar el relevo, no dará lugar al abono de vacante.

Cuando un tripulante al que se le ha dado orden de embarque y sin causa justificada no se presente a bordo del buque que se le asigne, la Empresa procederá en consecuencia.

Dado el espíritu de esta cláusula, que es la de evitar que la Empresa disminuya la tripulación mínima exigida

a conveniencia, todas las situaciones que se produzcan deberán ser estudiadas y razonadas en cada caso.

**Art. 370.- TRABAJOS EN CATEGORIA SUPERIOR**

Los trabajos en categoría superior, darán derecho al salario correspondiente a dicha categoría.

El desempeño de cargos superiores durante un mínimo de 120 días continuados a 150 alternos, darán derecho a consolidar la categoría desempeñada, aunque nunca podrán ser interrumpidos, por estas causas, los ascensos que por antigüedad correspondan a otros tripulantes.

Si el tripulante, una vez consolidada la categoría, y esta misma se le ofreciera en buque distinto al que se la consolidó, y por propia voluntad se negara a ocuparla, percibirá el salario correspondiente a la plaza que ocupe.

No se podrá negar por tres veces a ocupar la plaza ofrecida, y caso de rechazarla, perderá la consolidación en la categoría.

**Art. 380.- OFICIALES RADIOTELEGRAFISTAS**

Todo Oficial Radiotelegrafista se requerirá por los principios generales de su cargo, y estará considerado como 2º Oficial.

El Oficial Radiotelegrafista que esté en posesión del título de Primera Clase, y con posterioridad a esta titulación preste servicios a la Empresa durante tres años consecutivos, ascenderá a Primer Oficial Radiotelegrafista.

**Art. 390.- ROTATIVIDAD**

La Empresa procurará la rotación entre los diversos buques de su flota, de todos los tripulantes. A este efecto y con carácter prioritario, procurará la reconversión de los tripulantes, mediante los cursos necesarios, para que puedan ocupar los puestos de mayor afinidad en todos los buques.

**Art. 400.- CAPACITACION Y ENTRENAMIENTO**

La Empresa promoverá entre los tripulantes, las campañas de capacitación a bordo para todos aquellos puestos que lo requieran, de tal forma que en estas condiciones el tripulante pueda ocuparse en exclusiva de su propia formación.

Cualquier tiempo empleado en el periodo de capacitación y entrenamiento por cualquier tripulante, en ningún caso dará derecho a percepción de horas extraordinarias.

**Art. 410.- FONDO DE ASISTENCIA SOCIAL**

Continúa en vigor el Fondo de Asistencia Social, formado el 1 de Enero de 1978, y con la cuantía de cotización de 160 Ptas. mensuales por trabajador y el doble por parte de la Empresa.

Dado el fin que se pretende con la formación de este fondo, ningún tripulante que cause baja en la Empresa, por la causa que fuere, tendrá derecho a la devolución de lo cotizado.

**Art. 420.- NUPCIALIDAD**

Por el concepto de Nupcialidad, se le abonará al tripulante un premio de veinticinco mil pesetas (25.000 Ptas) brutas.

**Art. 430.- AYUDA MINUSVALIDOS**

Todo aquel tripulante fijo en la Empresa, que tenga a su cargo un hijo minusválido y así lo acredite, recibirá una ayuda que consistirá en cinco mil (5.000) pesetas brutas mensuales.

**Art. 440.- SERVICIO DE LANCHAS**

Los servicios de lanchas en los buques fondeados, atracados a monoboyas o similares, serán distribuidos con conceptos de racionalidad y suficiencia. En los casos en los que el buque pueda poner el horario de lanchas, se cubrirán todos los relevos de guardia y la entrada y salida del personal sujeto a jornada.

Se cubrirán con taxis o autobuses, las comunicaciones con el centro urbano bien comunicado más próximo al puerto de estancia, en los casos en que sea preciso.

Si por causas no achacables al tripulante, éste no pudiera regresar a bordo, la Empresa se hará cargo de los gastos razonables y justificados que su estancia en tierra origine.

**Art. 450.- JORNADA DE TRABAJO**

La Jornada semanal será de 40 horas de trabajo efectivo y su distribución será la siguiente:

La jornada efectiva para todo el personal, será de 8 horas diarias de lunes a sábado (a.l.), al haber efectuado la compensación de 4 horas del sábado a la mañana por aplicación del Real Decreto 2001/83, y del trabajo de 4 horas del sábado tarde.

Los sábados, domingos y festivos, han sido compensados en su totalidad, absorbiéndose parte en vacaciones y el resto en el salario.

Durante los domingos y festivos, no se harán otros trabajos que los estrictamente necesarios de guardia, fonda y

aquellos otros casos de fuerza mayor, como pueden ser: manobras por entradas y salidas de puerto y averías que interrumpen la marcha del buque.

El tiempo empleado en cualquier otro trabajo no es tratamente necesario, será pagado como horas extras, y para su realización deberá haber conformidad por parte del interesado, así como tendrán consideración de horas extras, las realizadas en manobras o averías que superen los límites del ratio laboral normal.

El personal de guardia y fondo, así como los trabajos por causa de fuerza mayor, se aborarán, durante los domingos y festivos, con los importes correspondientes a los días señalados en el anexo nº 7.

#### Art. 469.- VACACIONES

El régimen general de vacaciones y descansos para el personal de Flota, será como sigue:

68,5 días por cada 114 días de embarque, es decir, que por cada 1,662 días de embarque, corresponde 1 día de descanso/vacaciones.

a).- El desembarco por vacaciones, podrá efectuarlo la Empresa desde los 90 días de embarque y hasta los 150 días de embarque.

b).- A partir de los 150 días de embarque continuo, al tripulante se le contabilizará un día de vacaciones remuneradas por cada día que exceda de los mismos.

No obstante el párrafo anterior, la Empresa no incurrirá en penalidad, en aquellos casos demostrables de dificultad y/o imposibilidad de desembarque o embarque del relevo, por causas ajenas a la misma, siempre y cuando en los 90 días anteriores a los 150 no haya habido posibilidad de efectuar el relevo.

c).- La petición expresa del tripulante de alargar la campaña por más de los días expresados, no dará derecho a percibir este exceso.

d).- La Empresa podrá proceder al embarque de sus tripulantes con 12 (doce) días de antelación a la fecha de terminación de sus vacaciones y descansos, quedando los días no disfrutados a favor del tripulante para su disfrute, acumulándose necesariamente al periodo siguiente.

e).- Al tripulante, al desembarcar, que así lo solicite, se enviará a su domicilio el 70% del importe neto que le corresponde por este periodo.

f).- Las expectativas de embarque (periodo comprendido entre la finalización de las vacaciones y descansos hasta el embarque del tripulante), se considerarán a cuenta de los días de vacaciones y descansos que correspondan a la campaña de embarque siguiente.

No obstante el párrafo anterior, no se podrá tener al tripulante en esta situación, un periodo superior a 5 (cinco) días cumplido al cual, pasará a la situación estricta de expectativa.

#### Art. 470.- TRIENIOS

Los trienios serán de igual importe para todos los tripulantes de la Empresa, y el mismo será el expresado en el anexo nº 6.

#### Art. 480.- HORAS DE EXPECTATIVA

Son horas de expectativa las que el tripulante, estando el buque en puerto, deba permanecer a bordo si se dan las circunstancias de estar libre de servicio, el buque no va a salir a la mar y permanece a bordo en contra de su voluntad, no realizando ningún trabajo específico.

El tablón de anuncios se colocará con un mínimo de antelación de ocho horas, pudiendo tener un margen de error de tres horas, sin que éstas devenguen horas de expectativa.

Se tendrá derecho al cobro de horas de expectativa por causas directamente imputables al buque y/o a la Empresa.

Si fuese por causas de fuerza mayor, imputable o no al buque por lo que se origine la demora, el tripulante no tendrá derecho al devengo de horas de expectativa.

El valor de la hora de expectativa será el 50 por 100 del de la hora extra normal.

#### Art. 490.- APLICACION DE LA O.T.M.M.

En todo lo no previsto en este Convenio, seguirán aplicándose las condiciones de trabajo vigentes en cada momento en la Empresa, remitiéndose para lo no establecido en la misma, a la Ordenanza de Trabajo de la Marina Mercante (O.T.M.M.) así como al conjunto de disposiciones legales vigentes, que configuren las relaciones laborales del país.

#### DISPOSICION ADICIONAL - ACTIVIDAD SINDICAL

Norma 1.- El tripulante o tripulantes que resulten elegidos como representantes delegados, ejercerán sus funciones sindicales representativas con toda libertad durante el tiempo para el que fueran elegidos, a salvo siempre de sus obligaciones de trabajo.

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

1. Expresar con entera libertad sus opiniones en las materias concernientes a la esfera de representación sindical.

2. Reunirse con el resto de la tripulación para deliberar sobre temas de actividad sindical.

3. Promover las acciones a que haya lugar para la defensa de los derechos o del interés sindical de sus representantes.

4. Ser protegido contra cualquier acto de usurpación, abuso, o ingerencia que afecte al ejercicio de su función.

5. Interrumpir su actividad laboral en el buque cuando las exigencias de su representación sindical impongan una intervención directa e ineludible para intentar solucionar cualquier problema que afecte a los intereses de los tripulantes, previo aviso al Capitán a través de su Jefe de Departamento.

Norma 2.- El Delegado de los tripulantes o miembro del Comité de Empresa de Flota dispondrá de una reserva de hasta 40 horas laborales retribuidas mensuales para el ejercicio de su actividad en los siguientes casos:

1. Asistencia a Congresos, Asambleas, Consejos, Comités y/o reuniones en su caso y, en general, a cualquier clase de reuniones a que fueran convocados por su Sindicato.

2. Participación en seminarios, cursos o actividades de carácter formativo sindical, promovidos por el Sindicato al que pertenecan o cuando exprese o personalmente se le convoque.

3. Actos de gestión que deban realizarse por encargo de su Sindicato o por razón de sus obligaciones específicas.

Para la utilización de las 40 horas y de las de su cargo el Delegado de los tripulantes o miembros del Comité de Empresa de Flota darán oportuno preaviso al Capitán.

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

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

1. Vigilar el estricto cumplimiento de las normas laborales reglamentarias o pactadas, especialmente las relativas a jornada, vacaciones y horas extraordinarias.

2. Integrarse en las Comisiones sobre Manutención a bordo y Seguridad e Higiene.

3. No ser trasladado contra su voluntad en tanto dura el ejercicio de sus cargo sindical.

4. Caso de que una vez finalizadas sus vacaciones existiese la imposibilidad de incorporar a un Delegado de los tripulantes a aquel en que fue elegido y se previera dicha imposibilidad por un periodo de tiempo superior a 15 días, excepcionalmente la Empresa podrá disponer de él para otro buque por un tiempo limitado comprometiéndose a reincorporarlo al buque del que es Delegado a la primera oportunidad.

5. Convocar la asamblea del buque por propia iniciativa o cuando se lo solicite un tercio de la tripulación.

6. Ser informado por el Capitán de todas las sanciones impuestas por faltas muy graves.

7. Utilizar todos los servicios de impresión, comunicación y oficinas de a bordo para el desarrollo de sus funciones sindicales si fuera necesario previa autorización del Capitán que procurará concederla si no perjudica el normal desarrollo de los servicios y necesidades del buque y dando preferencia a los servicios oficiales.

Aquellas comunicaciones que afecten a ambas partes correrán a cargo de la Empresa, las que sean únicas y exclusivamente de carácter sindical, correrán a cargo de los tripulantes.

8. Cuando la actuación de Delegado de los tripulantes o miembro del Comité de Empresa de Flota realice fuera del centro de trabajo, suponga gestión en defensa de los intereses de sus representantes en el buque, y se ejerza ante la Empresa o ante la Autoridad Laboral previa citación de ésta, se considerará que se encuentra en situación asimilada a la Comisión de Servicio, percibiendo la totalidad de los devengos que le correspondiere percibir de haber prestado su actividad laboral.

9. Criterio de excepción en los trasbordos para el delegado de los tripulantes.

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

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

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

Norma 5.- Durante la estancia del buque en puerto o, aprovechando el servicio de enlace con tierra establecido por el buque caso de estar fondeado, los representantes de los sindicatos legalmente constituidos y una vez acreditada su condición ante el Capitán u Oficial de guardia, podrán efectuar visita a bordo a fin de cumplir sus misiones y siempre que ello no obste el cumplimiento de las guardias y turnos de trabajo.

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

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

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

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

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

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

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

1. Negociar y vigilar el cumplimiento del Convenio.
2. Ser informado por la Dirección de la Empresa:
  - a) Semestralmente, sobre la evolución general del Sector económico al que pertenece la Empresa, sobre la evolución de los negocios y la situación de la producción y evolución probable del empleo en la Empresa.
  - b) Anualmente, conocer y tener a su disposición el balance, la cuenta de resultados, la memoria y, en el caso de que la Empresa revista la forma de sociedad por acciones o participaciones, de cuantos documentos se den a conocer al Consejo de Administración.
  - c) Con carácter previo a su ejecución por la Empresa sobre las reestructuraciones de plantilla, venta y puesta en situación de fuera de servicio o cambio de bandera de los buques y sobre los planes de formación profesional de la Empresa.
  - d) En función de la materia de que se trate:
    1. Sobre la implantación o revisión de sistemas de organización del trabajo y cualquiera de sus posibles consecuencias.
    2. Sobre la fusión, absorción o modificación del estatus jurídico de la Empresa, cuando ello suponga cualquier incidencia que afecte al volumen de empleo.
    3. El empresario facilitará al Comité de Empresa de Flota el modelo o modelos de contrato de embarque que habitualmente utilice, cuando legitimado el Comité para efectuar las reclamaciones oportunas ante la Empresa y, en su caso, ante la Autoridad Laboral competente.
    4. En lo referente a las estadísticas sobre el índice de absentismo y sus causas, los accidentes de trabajo y enfermedades profesionales y sus consecuencias, los índices de siniestralidad, el movimiento de ingresos y cesas y los ascensos.
3. Ejercer una labor de vigilancia sobre las siguientes materias:
  - a) Cumplimiento de las normas vigentes en materia laboral y de Seguridad Social, así como el respeto de los pactos, condiciones o usos de Empresa en vigor, formulando, en su caso, las acciones legales oportunas ante la Empresa y los Organismos o Tribunales competentes.
  - b) La calidad de la docencia y de la efectividad de la misma en los centros de formación y capacitación de la Empresa.
4. Participar como reglamentariamente se determine, en la gestión de obras sociales; establecidas en la Empresa en beneficio de los trabajadores o de sus familiares.
5. Colaborar, con la Dirección de la Empresa para conseguir el cumplimiento de cuantas medidas acordadas por ambas partes procuren el mantenimiento y el incremento de la productividad de la Empresa.
6. Los miembros del Comité de Empresa de Flota, y éste en su conjunto, observarán sigilo profesional en todo lo referente a los apartados a) y c) del punto 1 de esta norma, aún después de dejar de pertenecer al Comité de Empresa de Flota y en especial en todas aquellas materias sobre las que la Dirección señala expresamente el carácter reservado. Esta obligación de sigilo se extenderá a los expertos que asesoren al Comité.
7. Aquellas otras que se le asigne en este Convenio.
8. Cualquier miembro del Comité podrá convocar asambleas en cualquier buque de la Empresa.
 

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

## A D D E N D U M

### REGLAMENTO - FONDO DE ASISTENCIA SOCIAL

#### PREAMBULO

En los acuerdos de aplicación y desarrollo del Convenio General para el personal de la Marina Mercante que suscribieron las compañías LINEAS ASMAR, S.A., y CIA. MARITIMA ZORROZA, S.A., y su personal de mar para el año 1.978, en su artículo 13 se creó un FONDO DE ASISTENCIA SOCIAL, cuya finalidad persegua con ceder determinadas prestaciones al personal de flota de ambas Compañías.

Transcurridos los cuatro años que en el citado artículo nº 13 se establecieron para crear los fondos necesarios, procede se efectúe el oportuno Reglamento del Fondo de Asistencia Social para el buen funcionamiento del mismo.

#### DEFINICION

Es un fondo previsto por los tripulantes y Empresa en la proporción de 1 : 2 respectivamente, y que se establece cuantitativamente de acuerdo con el Convenio de Empresa vigente en cada momento. Tiene como fin el proporcionar créditos personales a los tripulantes de las Empresas Líneas Asmar y Marítima Zorroza, de acuerdo con el presente Reglamento.

#### DERECHO DE SOLICITUD DE CREDITO

Sólomente podrán beneficiarse del mismo los tripulantes que lo soliciten y que sean hijos, en cualquiera de las dos Empresas Líneas Asmar y Marítima Zorroza, con una antigüedad mínima de 1 año.

#### CUANTIA MAXIMA

La cuantía máxima de préstamo a conceder será de 800.000 pesetas (OCHOCIENTAS MIL PESETAS).

Los créditos se concederán, siempre que el Fondo de Asistencia Social disponga de efectivo.

#### INTERESES DE LOS CREDITOS CONCEDIDOS

Todos los créditos que se concedan estarán sujetos al pago de intereses sobre la cantidad concedida. El tipo de interés anual queda fijado en el 10 %.

#### DEVOLUCION DE CREDITOS

Todos ellos se reintegrarán de nuevo al fondo por abonos mensuales en el plazo máximo de 2,5 años, con un periodo de carencia de 2 meses.

#### FORMA DE SOLICITARLO

Por escrito dirigido a nuestras oficinas, indicando en el sobre "Fondo de Asistencia Social". El escrito o solicitud de crédito deberá contener los siguientes requisitos:

- 1) Nombre del solicitante
- 2) Cantidad que solicita
- 3) Motivo para el que se solicita y estimación de su necesidad.
- 4) Aportación de documentación y/o pruebas del motivo y/o necesidad de su solicitud.

#### RECEPCION DE SOLICITUDES

En las Oficinas de Madrid, Departamento de Personal.

#### PRIORIDADES EN LAS CONCESIONES DE SOLICITUDES DE CREDITO

La valoración de las prioridades y de las cantidades que se concedan se realizará de acuerdo con los criterios siguientes:

- 1) Importancia de la justificación y su urgencia
- 2) Gastos de enfermedad o accidente no abonables por el I.S.M.
- 3) Adquisición de la vivienda.
- 4) Excedencia forzosa sin remuneración.
- 5) Estudios propios o de los hijos.
- 6) Viajes necesarios.
- 7) Adquisición de artículos necesarios.
- 8) Adquisición de artículos no necesarios.

En cada uno de los casos anteriores se tendrán en cuenta, una vez establecidas las anteriores prioridades, las siguientes situaciones:

- a) Casados, según el nº de hijos.
- b) Antigüedad en la Empresa.
- c) Orden de recepción de las solicitudes.

#### RENOVACION DE CREDITOS

No podrá obtenerse un nuevo Crédito hasta pasados 3 años de la concesión del anterior, con la excepción de los casos que se consideren de carácter grave y urgente.

#### COMISION GESTORA PARA LA CONCESION DE PRESTAMOS

La Comisión Gestora estará compuesta por tres miembros de la Oficina (Sres. Callaja, González y Bru) y por tres representantes de las tripulaciones, que deberán ser elegidos de en



tre los miembros del comité de empresa, (que en este caso son Sr. Astudillo, Sr. Bispo y Sr. Elizaguirre).

Una vez recibida en el Departamento de Personal las solicitudes de préstamo se comunicarán por telegrama a los tres miembros elegidos por las tripulaciones. En el plazo máximo de 10 días los tres miembros elegidos deberán contestar dando su opinión. En caso de no recibirse contestación, la decisión de la concesión o no concesión del préstamo se tomará por acuerdo de la mayoría recibida.

Los miembros elegidos por las tripulaciones podrán cambiarse cuando así lo estimen oportuno las mismas.

#### CONTABILIZACION DEL FONDO

Se llevará a cabo por el Departamento Financiero de la Sociedad, que anualmente realizará el Estado de Cuentas, que se enviará a los buques.

### CUADRO DE SALARIOS PARA 1.985

#### PETROLEROS Y OBOS EN SERVICIO DE PETROLEROS

ANEXO NUM. 1

CATEGORIAS PROFESIONALES	SUELDO BASE PROFESIONAL	PLUS TONELAJE	GRATIFICACION MANDO	TOTAL BRUTO MENSUAL	TOTAL BRUTO ANUAL
CAPITAN	124.000	181.216	22.000	327.216	3.926.592
CAPITAN ADJUNTO	124.000	181.216	- - -	305.216	3.662.592
JEFE MAQUINAS	117.000	178.676	19.000	314.676	3.776.112
JEFE MAQUINAS ADJUNTO	117.000	178.676	- - -	295.676	3.548.112
1º OFICIAL	100.000	138.824	- - -	238.824	2.865.888
2º OFICIAL	89.000	102.174	- - -	191.174	2.294.088
3º OFICIAL	84.000	83.478	- - -	167.478	2.009.736
4º OFICIAL	82.000	61.130	- - -	143.130	1.717.560
MAESTRANZA 1º	75.000	48.130	- - -	123.130	1.477.560
MAESTRANZA 2º	69.000	45.780	- - -	114.780	1.377.360
SUBALTERNOS 1º	67.000	41.302	- - -	108.302	1.299.624
SUBALTERNOS 2º	66.000	38.484	- - -	104.484	1.253.808
ALUMNOS	35.000	- - -	- - -	35.000	420.000

### CUADRO DE SALARIOS PARA 1.985

#### OBOS EN CARGA SECA

ANEXO NUM. 2

CATEGORIAS PROFESIONALES	SUELDO BASE PROFESIONAL	PLUS TONELAJE	GRATIFICACION MANDO	TOTAL BRUTO MENSUAL	TOTAL BRUTO ANUAL
CAPITAN	124.000	155.179	22.000	301.179	3.614.148
CAPITAN ADJUNTO	124.000	155.179	- - -	279.179	3.350.148
JEFE MAQUINAS	117.000	152.709	19.000	288.709	3.464.508
JEFE MAQUINAS ADJUNTO	117.000	152.709	- - -	269.709	3.236.508
1º OFICIAL	100.000	121.518	- - -	221.518	2.658.216
2º OFICIAL	89.000	91.539	- - -	180.539	2.166.468
3º OFICIAL	84.000	70.818	- - -	154.818	1.857.816
4º OFICIAL	82.000	52.745	- - -	134.745	1.616.940
MAESTRANZA 1º	75.000	39.034	- - -	114.034	1.368.408
MAESTRANZA 2º	69.000	39.025	- - -	108.025	1.296.300
SUBALTERNOS 1º	67.000	37.024	- - -	104.024	1.248.288
SUBALTERNOS 2º	66.000	34.400	- - -	100.400	1.204.800
ALUMNOS	35.000	- - -	- - -	35.000	420.000

## CUADRO DE SALARIOS PARA 1.985

## "MARQUES DE BCLARQUE"

ANEXO Nº -3-

CATEGORIAS PROFESIONALES	SUELDO BASE PROFESIONAL	PLUS TONELAJE	GRATIFICACION MANDO.	TOTAL BRUTO MENSUAL	TOTAL BRUTO ANUAL
CAPITAN	124.000	152.535	22.000	298.535	3.582.420
CAPITAN ADJUNTO	124.000	152.535	- - -	276.535	3.318.420
JEFE MAQUINAS	117.000	150.177	19.000	286.177	3.434.124
JEFE MAQUINAS ADJUNTO	117.000	150.177	- - -	267.177	3.206.124
1º OFICIAL	100.000	119.575	- - -	219.575	2.634.900
2º OFICIAL	89.000	89.952	- - -	178.952	2.147.424
3º OFICIAL	84.000	68.733	- - -	152.733	1.832.796
4º OFICIAL	82.000	51.551	- - -	133.551	1.602.612
MAESTRANZA 1ª	75.000	38.033	- - -	113.033	1.356.396
MAESTRANZA 2ª	69.000	38.076	- - -	107.076	1.284.912
SUBALTERNOS 1ª	67.000	36.110	- - -	103.110	1.237.320
SUBALTERNOS 2ª	66.000	33.520	- - -	99.520	1.194.240
ALUMNOS	35.000	- - -	- - -	35.000	420.000

## CUADRO DE SALARIOS PARA 1.985

## "MAGDALENA DEL MAR"

ANEXO NUM.-4-

CATEGORIAS PROFESIONALES	SUELDO BASE PROFESIONAL	PLUS TONELAJE	GRATIFICACION MANDO	TOTAL BRUTO MENSUAL	TOTAL BRUTO ANUAL
CAPITAN	124.000	116.151	22.000	262.151	3.145.812
CAPITAN ADJUNTO	124.000	116.151	- - -	240.151	2.881.812
JEFE MAQUINAS	117.000	119.626	19.000	255.626	3.067.512
JEFE MAQUINAS ADJUNTO	117.000	119.626	- - -	236.626	2.839.512
1º OFICIAL	100.000	84.867	- - -	184.867	2.218.404
2º OFICIAL	89.000	66.567	- - -	155.567	1.866.804
3º OFICIAL	84.000	60.756	- - -	144.756	1.737.072
4º OFICIAL	82.000	42.695	- - -	124.695	1.496.340
MAESTRANZA 1ª	75.000	31.105	- - -	106.105	1.297.260
MAESTRANZA 2ª	69.000	23.959	- - -	92.959	1.115.508
SUBALTERNOS 1ª	67.000	23.500	- - -	90.500	1.086.000
SUBALTERNOS 2ª	66.000	19.343	- - -	85.343	1.024.116
ALUMNOS	35.000	- - -	- - -	35.000	420.000

## ANEXO Nº 5

## VALOR HORAS EXTRAS 1.982

CATEGORIAS	PRECIO
1º OFICIAL	650
2º OFICIAL	570
3º OFICIAL	508
4º OFICIAL	490
MAESTRANZA 1ª	439
MAESTRANZA 2ª	423
SUBALTERNOS 1ª	405
SUBALTERNOS 2ª	387
ALUMNOS	137

Sobre estos importes se incrementará un 15 por 100 en servicio de Petroleros y un 5 por 100 por cada trienio.

## ANEXO Nº 6

TRINIENIOS
3.293

PARA TODAS LAS CATEGORIAS

## VALOR DE MÓDULOS

## ANEXO Nº 7

CATEGORIAS	PETROLEOS Y OBOS EN SERVICIO DE PETROLEROS	MARQUES DE BOLARQUE Y OBOS EN CARGA SECA	MAGDALENA DEL MAR
1º OFICIAL	859	747	747
2º OFICIAL	791	688	688
3º OFICIAL	722	628	628
4º OFICIAL	655	570	570
MAESTRANZA 1º	588	512	512
MAESTRANZA 2º	521	453	453
SUBALTERNOS 1º	450	392	392
SUBALTERNOS 2º	384	334	334

## MINISTERIO DE INDUSTRIA Y ENERGIA

**21725** *RESOLUCION de 30 de agosto de 1985, del Registro de la Propiedad Industrial, por la que se dispone el cumplimiento de la sentencia dictada por la Audiencia Territorial de Madrid, declarada firme, en el recurso contencioso-administrativo número 176/1981, promovido por «Pag Presswerk AG.», contra acuerdos del Registro de 2 de noviembre de 1979 y 2 de octubre de 1980. Expediente de marca internacional número 441.011.*

En el recurso contencioso-administrativo número 176/1981, interpuesto ante la Audiencia Territorial de Madrid por «Pag Presswerk AG.», contra resoluciones de este Registro de 2 de noviembre de 1979 y 2 de octubre de 1980, se ha dictado con fecha 27 de marzo de 1984, por la citada Audiencia, sentencia, declarada firme, cuya parte dispositiva es como sigue:

«Fallamos: Que, estimando el recurso contencioso-administrativo interpuesto por el Procurador don Rafael Rodríguez Montaut, en nombre y representación de «Pag Presswerk AG.», contra los acuerdos del Registro de la Propiedad Industrial de fechas 2 de noviembre de 1979 y 2 de octubre de 1980, éste desestimatorio del recurso de reposición contra aquél, debemos declarar y declaramos que ha lugar a lo solicitado, concediendo la protección de la marca número 441.011, también para la clase 6.ª, además de las ya concedidas para la 11 y 19 por haber prestado el consentimiento la marca oponente; sin costas.»

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

Lo que comunico a V. S. para su conocimiento y efectos. Dios guarde a V. S. muchos años.

Madrid, 30 de agosto de 1985.—El Director general, Julio Delicado Montero-Ríos.

Sr. Secretario general del Registro de la Propiedad Industrial.

**21726** *RESOLUCION de 30 de agosto de 1985, del Registro de la Propiedad Industrial, por la que se dispone el cumplimiento de la sentencia dictada por la Audiencia Territorial de Madrid, declarada firme, en el recurso contencioso-administrativo número 541/1982, promovido por «Promotora de Hipermercados, Sociedad Anónima», contra acuerdos del Registro de 20 de mayo de 1981 y 16 de febrero de 1982.*

En el recurso contencioso-administrativo número 541/1982, interpuesto ante la Audiencia Territorial de Madrid por «Promotora de Hipermercados, Sociedad Anónima», contra resoluciones de este Registro de 20 de mayo de 1981 y 16 de febrero de 1982, se ha dictado, con fecha 2 de noviembre de 1984, por la citada Audiencia, sentencia, declarada firme, cuya parte dispositiva es como sigue:

«Fallamos: Que estimando el presente recurso contencioso-administrativo interpuesto por la Entidad «Promotora de Hipermercados, Sociedad Anónima», contra la resolución del Registro de la Propiedad Industrial de fecha 20 de mayo de 1981, confirmada en reposición por la de 16 de febrero de 1982, por la cual fue denegada la marca número 939.093, denominativa «PRYCA», solicitada por la Entidad actora para distinguir productos de la clase segunda del Nomenclátor Oficial (colores, barnices, lacas, pinturas, etc.), debemos declarar y declaramos tales resoluciones contrarias a derecho, y, en su consecuencia, las anulamos y debemos declarar y declaramos que procede la concesión de la citada marca. Y sin costas.»

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

Lo que comunico a V. S. para su conocimiento y efectos.

Dios guarde a V. S. muchos años.

Madrid, 30 de agosto de 1985.—El Director general, Julio Delicado Montero-Ríos.

Sr. Secretario general del Registro de la Propiedad Industrial.

**21727** *RESOLUCION de 30 de agosto de 1985, del Registro de la Propiedad Industrial, por la que se dispone el cumplimiento de la sentencia dictada por la Audiencia Territorial de Madrid, declarada firme, en el recurso contencioso-administrativo número 1.130/1978, promovido por «Société Gerard-Fortier, Sociedad Anónima», contra acuerdos del Registro de 16 de mayo de 1977 y 8 de febrero de 1979.*

En el recurso contencioso-administrativo número 1.130/1978, interpuesto ante la Audiencia Territorial de Madrid por «Société Gerard-Fortier, Sociedad Anónima», contra resoluciones de este Registro de 16 de mayo de 1977 y 8 de febrero de 1979, se ha dictado, con fecha 14 de junio de 1982, por la citada Audiencia, sentencia, declarada firme, cuya parte dispositiva es como sigue:

«Fallamos: Que estimando el recurso contencioso-administrativo interpuesto por «Société Gerard-Fortier, Sociedad Anónima» contra las resoluciones del Registro de la Propiedad Industrial de 16 de mayo de 1977, por la que se concedió el registro de la marca número 750.375, «Jeff Banks», y de 8 de febrero de 1979, por la que fue desestimado el recurso de reposición promovido frente a la anterior, debemos anular y anulamos las expresadas resoluciones impugnadas, por su desconformidad a derecho, dejando, en consecuencia, sin efecto, la concesión del registro de la referida marca; sin imposición de costas.»

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

Lo que comunico a V. S. para su conocimiento y efectos.

Dios guarde a V. S. muchos años.

Madrid, 30 de agosto de 1985.—El Director general, Julio Delicado Montero-Ríos.

Sr. Secretario general del Registro de la Propiedad Industrial.