

19667 RESOLUCION de 20 de agosto de 1987, del Organismo Nacional de Loterías y Apuestas del Estado, por la que se hace público la combinación ganadora y el número complementario del sorteo de la Lotería Primitiva celebrado el día 20 de agosto de 1987.

En el sorteo de la Lotería Primitiva, celebrado el día 20 de agosto de 1987, se han obtenido los siguientes resultados:

Combinación ganadora: 21, 35, 38, 24, 13, 9.
Número complementario: 48.

El próximo sorteo de la Lotería Primitiva, número 35/1987, que tendrá carácter público, se celebrará el día 27 de agosto de 1987, a las veintidós treinta horas, en el salón de sorteos del Organismo Nacional de Loterías y Apuestas del Estado, sito en la calle de Guzmán el Bueno, 137, de esta capital.

Los premios caducarán una vez transcurridos tres meses, contados a partir del día siguiente a la fecha del sorteo.

Madrid, 20 de agosto de 1987.—El Director general, Francisco Zambrana Chico.—Firmado y rubricado.

19668 RESOLUCION de 21 de agosto de 1987, del Organismo Nacional de Loterías y Apuestas del Estado, por la que se declara nulo y sin valor el billete de la Lotería Nacional correspondiente al sorteo de 22 de agosto de 1987.

No habiendo llegado a su destino el billete a continuación relacionado, correspondiente al sorteo de 22 de agosto de 1987, en virtud de lo dispuesto en el artículo 10 de la vigente Instrucción General de Loterías, en su nueva redacción dada por el Real Decreto 1082/1985, de 11 de junio, se declara nulo y sin valor dicho billete:

Número: 34088. Serie: 6.ª Billetes: 1
Total billetes: 1.

Lo que se anuncia para público conocimiento y demás efectos pertinentes.

Madrid, 21 de agosto de 1987.—El Director general, Francisco Zambrana Chico.—Firmado y rubricado.

19669 BANCO DE ESPAÑA
Mercado de Divisas

Cambios oficiales del día 21 de agosto de 1987

Divisas convertibles	Cambios	
	Comprador	Vendedor
1 dólar USA	122,979	123,287
1 dólar canadiense	92,818	93,051
1 franco francés	20,126	20,176
1 libra esterlina	199,300	199,799
1 libra irlandesa	179,918	180,369
1 franco suizo	81,287	81,490
100 francos belgas	323,800	324,610
1 marco alemán	67,279	67,447
100 liras italianas	9,295	9,318
1 florin holandés	59,696	59,845
1 corona sueca	19,214	19,262
1 corona danesa	17,459	17,503
1 corona noruega	18,330	18,376
1 marco finlandés	27,734	27,804
100 chelines austriacos	956,887	959,282
100 escudos portugueses	85,077	85,290
100 yens japoneses	85,825	86,040
1 dólar australiano	87,746	87,965
100 dracmas griegas	88,570	88,791
1 ECU	139,348	139,696

MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL

19670 RESOLUCION de 27 de julio de 1987, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la publicación del Convenio Colectivo para el personal de Flota de las Compañías «Líneas Asmar, S. A.», y «Compañía Marítima Zorroza, S. A.».

Visto el texto del Convenio Colectivo para el personal de Flota de las Compañías «Líneas Asmar, S. A.», y «Compañía Marítima Zorroza, S. A.», que fue suscrito con fecha 15 de junio de 1987, de una parte por el Comité de Flota de las citadas razones sociales, en representación de los trabajadores, y de otra por la Dirección de la Empresa, en representación de la misma, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, apartados 2 y 3, de la Ley 8/1980, de 10 de marzo, del Estatuto de los Trabajadores, y en el Real Decreto 1040/1981, de 22 de mayo, sobre registro y depósito de Convenios Colectivos de Trabajo,

Esta Dirección General acuerda:

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

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

Madrid, 27 de julio de 1987.—El Director general, Carlos Navarro López.

CONVENIO COLECTIVO PARA EL PERSONAL DE FLOTA DE LAS COMPAÑÍAS «ASMAR, S. A.» Y «CIA. MARITIMA ZORROZA, S. A.»

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 a partir del día 1 de Enero de 1987, 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 del mismo, o en su caso de las prorrogas, mediante escrito a la Autoridad competente, con copia a la otra parte firmante.

Las próximas negociaciones se iniciarán dentro del primer trimestre del año siguiente.

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 aparentes cambios de Empresa que figuren en los documentos laborales y profesionales que afecten 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. 49.- 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, desachando al resto, sino que siempre habrá de ser aplicado y observado en su integridad y considerado globalmente.

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

Art. 50.- 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 específica para el Sector, pactada o por cualquier origen que fuera, en el futuro pudieran establecerse.

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

Art. 51.- PERIODO DE PRUEBA

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

- a) Titulados : 4 meses.
- b) Maestranza y Subalternos: 2 meses.

Durante dicho periodo de prueba, ambas partes pueden rescindir unilateralmente el Contrato de Trabajo, comunicándolo a la otra parte por escrito, con una antelación mínima de 5 días.

Caso de que el periodo de prueba expire en el curso de una travesía, ésta se considerará prorrogada 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 comunicado 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 de que expire por voluntad del tripulante y éste ocurra 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 dicha prueba 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. 70.- COMISION DE SERVICIO

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

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. 80.- TRANBORDO

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

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:

1º) No haber sido transbordado más de una vez en el periodo de embarque.

2º) 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 resulte entre el salario correspondiente al buque de origen y lo que le corresponda en su nuevo destino, referido a la anualidad en que se realice el transbordo.

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

En ambos casos, hasta que el tripulante no esté enrolado 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 el transbordo ocasione al tripulante.

Art. 90.- 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 cursillos 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 motivos de índole familiar, los permisos que se solicitan 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 contemplados en el apartado c). Todo ello sin perjuicio de las sanciones que puedan imponerse posteriormente a quienes no justifiquen en forma debida la causa alegada al formular la petición.

c).- Los gastos de desplazamiento para el disfrute de las licencias correrán por cuenta del permisionario, a excepción de las ocasionadas en el supuesto de muerte del cónyuge e hijos y la del apartado 2.b) y c), que correrán por cuenta del Armador, quedando restringido al uso del derecho a desembarcar y embarcar a todos los puertos de Europa, Mar Mediterránea, Mar Negro y los puertos de África, desde el paralelo de Nondibou (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	30
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 estos plazos y atendiendo a las excepcionales circunstancias que puedan concurrir en algunas situaciones justificadas, la Empresa concederá los días necesarios.

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

En cuanto a las licencias por nacimiento 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 acepta, 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 desembarco.

2) LICENCIAS PARA ASISTIR A CURSOS, CURSILLOS Y EXÁMENES

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	retrib. 1 sola vez
Vinculación a la Naviera	según O.I.M.M.
Peticiones máximas	6% de los pts. 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	Retrib. 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% pts. de trabajo

En todas estas licencias se seguirá el orden de recepción de las peticiones formuladas hasta dichos topos, pudiendo concederlos durante el periodo de vacaciones.

Si los tripulantes se integran a cualquiera de los cursos durante sus vacaciones, éstas quedarán interrumpidas.

d) Cursos por necesidad de la Empresa.

Cuando algunos 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 (seis) 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 6 (seis) meses y el máximo de 5 (cinco) años.

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

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

En el supuesto de que no existiera vacante en 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 corresponda.

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.I.M.M.), un escalafón público donde figure todo el personal de la misma, con su cargo, antigüedad, respetándose lo determinado en dicha Ordenanza en todos los aspectos, enviando el mismo anualmente a todos los buques cuando haya sufrido variación.

Art. 109.- FRENOS, 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:

Alojamiento.....	3.800 ₧.-
Desayuno	350 ₧.-
Comida.....	1.700 ₧.-
Cena.....	1.700 ₧.-

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) VIAJE

18.- La Empresa abonará los gastos de viaje eligiendo el tripulante el medio de transporte más idóneo, adecuado y directo, quedando excludidos 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 billetes de otro tipo, urgencias de embarque o por que de su utilización se deriven mayores economías de los propios gastos. El tripulante deberá presentar las justificantes correspondientes a los gastos ocasionados, a fin de reintegrárselos, caso contrario no le serán abonados.

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

20.- 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 propinado al tripulante en el aeropuerto que corresponda.

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 le surja en el aeropuerto, deberá notificarla inmediatamente al Departamento de Personal de la Empresa, a fin de que, si es posible, sea subsanada.

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 Mayordomo o Cocinero, un titulado y supervisada 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 pasaje y calidades.
- Realizar el inventario de gamba 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 realizarán 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 descontado de la columna correspondiente de la nómina o pagado directamente por el tripulante.

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

Art. 160.- SALARIOS

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

El sueldo anual está dividido en doce (12) pagas mensuales. Las pagas extraordinarias serán 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 desempeñen dichos cargos.

Cuando el buque "Palma del Mar" efectúe un viaje de cruce, el mes en que inicie este viaje se considerará entera como petrolera, así como el mes en que termine se considerará igualmente como petrolera.

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 actividad, 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 e pintado del interior de cofferdams.
- Limpieza, picado o pintado del interior de tanques de lastre.
- Limpieza, picado, pintado e encalchado de tanques de agua dulce.
- Limpieza, picado o pintado bajo planchas de toda la sentina de máquinas.
- Picado con chorro de arena a chorreado.
- 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 no 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 TIENDEN 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 cofferdams y limpieza necesaria para la realización de los mismos.
- Trabajos en el interior de tanques de lastre o agua dulce y limpieza necesaria para la realización de los mismos.
- Trabajos bajo plancha de la sentina de máquinas, cámara de bombas y calderas y limpieza necesaria para la realización de los mismos.
- Limpieza completa del interior del Carter del motor principal.
- Limpieza sin limpieza del interior de la galería de barridos.
- Limpieza del interior de conductor de humo, calderas y calderetas.
- Trabajos en el interior de tanques de aceite y/o combustible
- Trabajos en el interior de tanques sépticos
- Trabajos en el interior de conductos de humo y calderas.
- Trabajos en la mar ocasionados por averías del propulsor principal
- Limpieza de sentinas corridas de bodegas.
- Trabajos en cuadros eléctricos a alta tensión.
- Pintado a pistola en recintos cerrados
- Encalchado e cementado en recintos cerrados.
- Trabajos de interiores por debajo de -30 o por encima de 45º (las máquinas frigoríficas se consideran como exteriores).

- En la mar, subida a alturas superiores a 1,3 metros en pases, 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 permanecer en el interior de la misma.
- Recepciones o fiestas oficiales en las que el servicio o la preparación estén a cargo del personal de fondo (salvo en buques de pasaje o mixtos)
- Usa de productos químicos, siempre y cuando que, en el envase, figura la condición de peligrosidad e identificación con la clásica "calavera".

LIMPIEZA DE BODEGAS Y TANQUES ALTOS LATERALES

BUQUES DE CARGA GRUA

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:

Buques "MARQUES DE BOLAQUEZ" Y "PALOMA DEL MAR"..... 26.000 P.

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:

SECURIDAD E ORIGINE 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 o 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 ó 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 terceros personas.

La alza de estas medidas no se podrá compensar económicamente.

Si no existiese acuerdo entre el timonel 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.

Se abonará hora/hombre si existe premura en el trabajo..... Ptas.	362
Se abonará hora/hombre si la limpieza se realiza fuera de la jornada de trabajo Pta.	362
Se abonará hora/hombre si se considerado sucia o penosa..... Ptas.	362
Sin embarco, en caso de que se den las tres circunstancias, sólo se abonarán por las tres..... Ptas.	858

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 dure esta situación de trabajo en el interior. Cuando la limpieza se realice desde el exterior con mangueras, "gumclean", 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 deban realizarse navegando, se considerarán sucios, penosos o peligrosos.

Sole también 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 mangueras, "gumclean", etc.

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

III.- Condiciones económicas

- Cuando la limpieza se efectúe en la mar, se abonará como horas extras.
- Si la limpieza se pacta en puerto para que la realice la tripulación, se enterará a lo pactado.

De más de 35.000 TRB

Picado y pintado total de interior de la caja de cadenas.....	54.600
Picado y pintado total del interior de cofferdams.....	54.600
Picado y pintado o encalichado de tanques de agua dulce de hasta 100 m ³	37.600
Picado y pintado o encalichado de tanques de agua dulce de más de 100 m ³	51.200
Picado y pintado total del interior de tanques de lastre hasta 500 m ³	30.200
Picado y pintado total del interior de tanques de lastre de 500 m ³ a 2.000 m ³	45.200
Picado y pintado total del interior de tanques de lastre mayores de 2.000 m ³	60.100
Limpieza bajo plancha de toda la sentina de máquinas.....	94.000
Limpieza de tanques de aceite o de combustible.....	35.600
Limpieza completa en el interior de tanques de servicio de aceite.....	41.300
Picado y pintado de toda la sentina de máquinas.....	113.000
Limpieza total de caja cadenas.....	39.200
Limpieza total del interior de cofferdams.....	37.400
Limpieza completa y encalichado de tanques de agua dulce de hasta 100 m ³	37.000
Limpieza completa y encalichado de tanques de agua dulce de más de 100 m ³ ...	57.600
Limpieza completa del interior de tanques de lastre de hasta 500 m ³	33.100
Limpieza completa del interior de tanques de lastre de 500 a 2.000 m ³	48.200
Limpieza completa del interior de tanques de lastre de más de 2.000 m ³	63.100
Limpieza bajo planchas de la sentina de máquinas.....	3.000 pp
Limpieza completa de conductos de humo, calderas y calderetas.....	74.900
Limpieza completa del cárter del M.P.	5.700 pp
Limpieza completa del interior de la galería de barridos en Motor D.M....	31.000
Limpieza completa del interior de la galería de barridos en Motor Sulzer GRND-90.....	46.600

pp.- (por persona o tripulante)

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

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

Art. 186.- TRABAJOS ESPECIALES

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

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

Son trabajos especiales:

a).- Transporte de víveres para el consumo de la tripulación, así como petrechos. No será considerado trabajo especial la distribución y estiba de víveres y petrechos en pañosas y gambuzas, cuando aquellos hayan sido depositados al costado 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 la Empresa y sus tripulantes.

Art. 199.- 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:

19.- Los trabajos de fondeo, atraque y desatraque, ancladas, apertura y cierre de escotillas y arranche.

20.- 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.

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

40.- Aprovisionamiento, siempre y cuando por tener al buque que zarpar inmediatamente, no pueda realizarse en jornada normal.

50.- 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 las ordene el que ejerza el mando del buque para socorrer 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, las persegas a bordo o del cargamento.

- En los casos de ejercicios periódicos prescritos por 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 extraordinarias, será el especificado en el anexo núm. 4.

Art. 209.- 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 dura 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 necesitan de la misma, se estará a lo dispuesto en la legislación vigente.

Art. 219.- MERCANCÍAS EXPLOSIVAS, TÓXICAS O PELIGROSAS

Se estará a lo que determina la Ordenanza de Trabajo de la Marina Mercante (O.T.M.M.)

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 ese viaje, siendo el tripulante, en este caso, trasladado 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 permisos particular sin que, por ello, pierda ninguno de los derechos en la Empresa, no pudiéndose mantener al tripulante en esta situación por un periodo superior a un mes, transcurrido el cual, pasará el tripulante a disfrutar de condiciones similares a las de expectativa de embarque.

b).- Por carga o descarga de un buque en zona de guerra, se abonará una prima especial de Ptas. 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 6.000.000,- pts.
Por muerte, hasta 4.000.000,- "

d).- Si el buque, una vez en viaje con destino desconocido, tuviere que ir a cargar o descargar en zona declarada de guerra, se dará opción al tripulante que lo desee a desembarcar en algún puerto anterior a la entrada en dicha zona.

Art. 232.- PERMANENCIA EN LUGARES INSALUBRES Y EPIDÉMICOS

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

Los tripulantes de los buques que escalen en dichos puertos, antepuertos, bahías y radas a que deban realizar ascensiones o descensos por rias 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 las siguientes cantidades:

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

Para tener derecho a las indemnizaciones anteriormente mencionadas, se estará a lo dispuesto en las condiciones generales de las Pólizas suscritas con las Compañías Aseguradoras.

Estos capitales surtirán efecto a partir del día 1 de Agosto, fecha de vencimiento de las pólizas.

Art. 259.- PERDIDA 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, debido a naufragio, incendio o cualquier otro accidente, la Empresa abonará como compensación las cantidades siguientes:

- a).- 130.000 pts. 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 abone 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 será abonada a sus herederos.

Art. 268.- 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 los Oficiales se incluirán dos "Kakis" por año.

Art. 270.- LAVANDERIA Y CONTROL DE ARTICULOS DE LIMPIEZA

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

Lavandería.....	15,500
Artic. Limpieza.....	4,300

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 T.V., dos videos y dos de radio, así como de un curso de inglés, salvo en los buques de una sola cámara, que estarán dotados de un aparato de T.V. 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 65.000 Ptas.

Esta cantidad se empleará en la compra de juegos recreativos y libros para la 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 encuentre 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

SEVIMAR. En todo momento se dará prioridad a aquellas personas (Garantías, Técnicas, Sobrecargos, etc.), que por necesidades de la Empresa deban embarcar en el buque.

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

No podrán ser enviadas mujeres que se encuentren en estado de gestación, hijos 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 dará preferencia, dentro del año, al tripulante que no haya sido acompañado ninguna vez en el mismo periodo. Igualmente y en el supuesto de que, cubierto el límite, un tripulante solicitara ser acompañado, el familiar que más tiempo lleve embarcado cederá su puesto a la nueva petición, y siempre que el 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 despachos y recintos comunes, y no solicitará servicios extras del Departamento de Fonda. Las comidas le serán servidas en el comedor en que se sirva al tripulante al que acompaña. El familiar acompañante viene obligado a cumplir 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 tableros de anuncios las direcciones postales de los Consignatarios o Agentes de los puertos donde el buque vaya a hacer escala próximamente, e 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.- PUERTOS 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 casaca en que el tripulante se halla embarcado.

Art. 330.- ALUMNOS

Los Alumnos de cualquier especialidad percibirán, con independencia de la Ayuda Familiar a que tuvieran derecho, durante el tiempo que están 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, abonándose los trabajos excepcionales que sobrepasen la limitación 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 50.000 pesetas, caso de que el importe del viaje sea superior a la cantidad mencionada, la diferencia será por cuenta del interesado.

Igualmente al Alumno que desembarque por fin de prácticas en puerto español, se le abonarán los gastos, siempre y cuando lleve como mínimo tres meses a bordo del mismo barco.

Art. 3.º.- CATEGORÍAS 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.- Segundo Contramaestre, Segundo Cocinero y Ayudante de Bombero.

INTÉRPRETES DE P.P.M.P. Y OFICIALES

Igual que la O.T.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, Peritos, etc)

Art. 35º.- CUADROS DE TRIPULACION

Se deberán cumplir siempre los cuadros mínimos de tripulación que se fijan 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 las siguientes:

CARGOS	BUQUES		PALOMA DEL MAR	MARQUES DE BOLARQUE
	ROSARIO DEL MAR	Autonata.		
CUBIERTA	Normal	Autonata.		
CAPITAN	1	1	1	1
1º OFICIAL	1	1	1	1
2º OFICIAL	1	1	1	1
3º OFICIAL	1	1	1	1
OFICIAL RADIO	1	1	1	1
CONTRAMAESTRE	1	1	1	1
CAPIINTERO	-	-	-	-
BOMBERO	1	1	1	-
AYTE. BOMBERO	-	1	-	-
MARINERO	5	3	5	4
MOZO	2	4	2	3
MAQUINAS				
JEFE MAQUINAS	1	1	1	1
1º OFICIAL	1	1	1	1
2º OFICIAL	2	2	2	2
3º OFICIAL	1	-	1	1
CALDERERO	1	1	1	1
MECANICO	2	-	2	2
ELECTRICISTA	1	-	1	1
ENGRASADOR	4	3	4	3
LIMPIADOR	1	-	1	2
PONDA				
1º COCINERO	1	1	1	1
AYTE. COCINA	1	-	1	1
1º CAMARERO	1	1	1	1
2º CAMARERO	1	1	1	1
MARMITON	1	1	1	1
	33	27	33	32

Art. 36º.- VACANTES

Cuando el buque salpa 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 considerará 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 al párrafo anterior, si con una antelación de 4 días para España, seis días en Europa y ocho días para el resto de mundo, el desembarque del tripulante afectado, es conocida esta circunstancia en la Empresa y por esto hubiera dado tiempo suficiente para el envío del relevo al puerto de desembarque del tripulante que cause 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 agota todos los medios necesarios usuales (Teléfono, telegrama, etc) para que el relevo llegue a tiempo antes de la salida del buque, a aún en estas circunstancias si el mismo no se presentara 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 pudieran 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 recalcar en cualquier puerto en que no están permitidos los cambios de tripulación, caso Nigeria, 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 presenta a bordo del buque que se le asigna, la Empresa procederá en consecuencia.

Dado el espíritu de esta cláusula, que se ha 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. 37º.- TRABAJOS EN CATEGORÍA SUPERIOR

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

El desempeño de cargos superiores durante un mínimo de 120 días continuados ó 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 ésta misma se le ofreciera en buque distinto al que 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. 38º.- OFICIALES RADIOTELEGRAFISTAS

Todo Oficial Radiotelegrafista se regirá por los principios generales de su cargo, y estará considerada 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. 39º.- 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. 40º.- CAPACITACION Y ENTRENAMIENTO

La Empresa promoverá entre los tripulantes las campañas de capacitación a bordo para todos aquellos puestos que lo requieran, de tal for-

na que en estas condiciones el tripulante pueda ocuparse en exclusiva de su propia formación.

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

Art. 419.- FONDO DE ASISTENCIA SOCIAL

Continúa en vigor el Fondo de Asistencia Social formado el 1 de Enero de 1.978, y con la cuantía de cotización de 160 pesetas 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.- NUPIALIDAD

Por el concepto de nupcialidad, se le abonará al tripulante un premio de veinticinco mil pesetas brutas (25.000,-)

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 seis mil (6.000,-) pesetas brutas mensuales.

Art. 440.- SERVICIO DE LANCHAS

Los servicios de lanchas en los buques fondeados, atracados a muelles o similares, serán distribuidos con conceptos de racionalidad y suficiencia. En los casos en los que el buque pueda poseer 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 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: de 07,30 h. a 11,30 h. y de 13,00 h. a 17,00 h.

La jornada efectiva para todo el personal, será de 8 horas diarias de lunes a sábado (a.i.), 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 maniobras por entradas y salidas de puerto y averías que interrumpan la marcha del buque.

El tiempo empleado en cualquier otro trabajo no estrictamente 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 maniobras o averías que superen los límites del horario laboral normal.

El personal de guardia y fonda, así como los trabajos por causa de fuerza mayor, se abonarán, durante los domingos y festivos, con los importes correspondientes a los módulos señalados en el anexo núm. 6

Durante la jornada laboral de mañana, se tendrá derecho a 20 minutos de descanso para el "coffee-time".

Para los Capitanes y Jefes de Máquinas, se establece un Plus de domingos y festivos, consistente en 2.000 Pts. por festivo para buques en carga seca y 2.300 Pts. por festivo para buques petroleros.

Art. 460.- 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 1,6642 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 continuado, al tripulante se le contabilizará 1 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 desembarco o embarco del relevo, por causas ajenas a la misma, siempre y cuando en los 30 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 embarco de sus tripulantes con doce (12) 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 período siguiente.

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

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

No obstante el párrafo anterior, no se podrá tener al tripulante en esta situación, un período superior a 5 (cinco días) días, cumplido el 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 núm.

Art. 480.- HORAS DE EXPECTATIVA

Son horas de expectativa las que el tripulante, estando el buque en puerto, debe 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 8 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 a no al buque por lo que se originase la demora, el tripulante no tendrá derecho al devengo de horas de expectativa.

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

Art. 499.- 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, resitiéndose 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 configuran 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 concretan 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 e del interés sindical de sus representados.
4. Ser protegido contra cualquier acto de usurpación, abuso o interferencia 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 imprescindible para evolucionar cualquier problema que afecte a los intereses de los tripulantes, previo aviso al Capitán a través de su Jefe de Departamento.

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

1. Asistencia a Congresos, Asambleas, Consejos, Coordinadoras en su caso y, en general, a cualquier clase de reuniones a que fueran convocados por su sindicato.
2. Participación en seminarios, cursos o actividades de carácter formativo sindical, promovidos por el Sindicato al que pertenecan o cuando expresa o tácitamente 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 a su cargo, el Delegado o Miembros del Comité de Empresa de Flota, darán oportuno preaviso al Capitán.

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

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. Integ -- en las Comisiones de Manutención a bordo y Seguridad e Higiene.
3. No ser trasladado contra su voluntad en tanto dure el ejercicio de su cargo sindical.
4. Caso de que una vez finalizadas sus vacaciones existiese la imposibilidad de incorporar a un Delegado de los tripulantes a aquel en que fué elegido y se previera dicha imposibilidad por un pe-

riodo 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 concederle si no perjudica el normal desarrollo de los servicios y necesidades del buque y dando preferencia a los servicios oficiales.

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

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

9. Criterio de excepción en los 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 interrumpirá 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 así mismo, la Empresa no se hará responsable de los accidentes que puedan ocurrirles durante su estancia a bordo y durante la travesía.

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

Esta excedencia se considerará 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 ostenta.

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 dan 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.
- 1) 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 embarco que habitualmente utilice, estando legitimado el Comité para efectuar las reclamaciones oportunas ante la Empresa, y en su caso, ante la Autoridad Laboral competente.
 4. En lo referente a las estadísticas sobre el índice de absentismo y sus causas, los accidentes de trabajo y enfermedades profesionales y sus consecuencias, los índices de siniestralidad, el cumplimiento de órdenes y cesas y los asensos.
 5. 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 e 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.
 6. Participar como reglamentariamente se determine, en la gestión de obras sociales establecidas en la Empresa en beneficio de los trabajadores o de sus familiares.
 7. Colaborar con la Dirección de la Empresa para conseguir el cumplimiento de cuantas medidas acordadas por ambas partes promuevan el mantenimiento y el incremento de la productividad de la Empresa.
 8. Los miembros del Comité de Empresa de Flota, y éste en su conjunto, observarán sigilo profesional en todo lo referente a los apartados a) y c) del punto 1. de esta norma, aun después de dejar de pertenecer al Comité de Empresa de Flota y en especial en todas aquellas materias sobre las que la Dirección señale expresamente el carácter reservado. Esta obligación de sigilo se entenderá a los efectos que asocera al Comité.
 9. Aquellas otras que se le asigne en este Convenio.
 10. 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 la deberá ser enviada por la Empresa, información sobre los puntos a tratar propuestos por éste. Para el mejor ejercicio de estas funciones el Comité de Empresa de Flota podrá estar asesorado por los expertos que libremente designe.

9. Los miembros del Comité de Empresa, podrán delegar sus tareas sindicales a favor de otros miembros del Comité.

A D D E N D U M

REGLAMENTO DEL FONDO DE ASISTENCIA SOCIAL (FAS)

PREVIO

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 COMPAÑIA 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 (FAS), cuya finalidad perseguía conceder determinadas prestaciones al personal de flota de ambas Compañías.

Transcurridos los cuatro años que en el citado art. 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 provisto 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, S.A. y Compañía Marítima Zorroza, S.A., de acuerdo con el presente Reglamento.

DERECHO DE SOLICITUD DE CREDITO

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

CUANTIA MAXIMA

La cuantía máxima del préstamo a conceder será de 1.000.000,- de pesetas. (UN MILLON DE PSETAS).

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

INTERES 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 3 años, con un periodo de carencia de 2 meses.

FORMA DE SOLICITUD

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

- 1) Nombre completo 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 Centrales 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 número 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 tres 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 y por tres representantes de los tripulantes, que deberán ser elegidos entre los miembros del Comité de Empresa de Flota.

Una vez recibidas en el Departamento de Personal las solicitudes de préstamo, se comunicarán por teleograma a los miembros de la Comisión. En el plazo máximo de 10 días, los tres miembros nombrados deberán contestar dando su opinión. En caso de no recibirse contestación, la decisión de la concesión o no 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 de Contabilidad de la Sociedad, que anualmente realizará el estado de cuentas enviándolos a los buques.

Los miembros del Comité de Flota para la Comisión Gestora del Fondo, serán los Sres. Juan José Eizaguirre, José Luis González y José R. Bispo.

ANEXO I

CUADRO DE SALARIOS PARA 1.987
PETROLEROS Y OBOS EN SERVICIO DE PETROLEROS

CATEGORIAS PROFESIONALES	SUELDO BASE PROFESIONAL	PLUS TONELAJE	GRATIF. MANDO	TOTAL BRUTO MENSUAL	TOTAL BRUTO ANUAL
CAPITAN	141.000	207.000	24.000	372.000	4.464.000
CAPITAN ADJUNTO	141.000	207.000	--	348.000	4.176.000
JEFE MAQUINAS	132.000	204.500	21.000	357.500	4.290.000
JEFE MAQUINAS ADJUNTO	132.000	204.500	--	336.500	4.038.000
1º OFICIAL	113.000	158.500	--	271.500	3.258.000
2º OFICIAL	100.000	117.500	--	217.500	2.610.000
3º OFICIAL	95.000	95.500	--	190.500	2.286.000
4º OFICIAL	93.000	69.500	--	162.500	1.950.000
MAESTRANZA 1ª	84.000	56.000	--	140.000	1.680.000
MAESTRANZA 2ª	78.000	52.500	--	130.500	1.566.000
SUBALTERNOS 1ª	76.000	47.000	--	123.000	1.476.000
SUBALTERNOS 2ª	75.000	44.000	--	119.000	1.428.000
ALUMNOS	43.000	--	--	43.000	516.000

ANEXO II

CUADRO DE SALARIOS PARA 1.987
OBOS EN CARGA SECA

CATEGORIAS PROFESIONALES	SUELDO BASE PROFESIONAL	PLUS TONELAJE	GRATIF. MANDO	TOTAL BRUTO MENSUAL	TOTAL BRUTO ANUAL
CAPITAN	141.000	177.000	24.000	342.000	4.104.000
CAPITAN ADJUNTO	141.000	177.000	--	318.000	3.816.000
JEFE MAQUINAS	132.000	175.000	21.000	328.000	3.936.000
JEFE MAQUINAS ADJUNTO	132.000	175.000	--	307.000	3.684.000
1º OFICIAL	113.000	139.000	--	252.000	3.024.000
2º OFICIAL	100.000	105.000	--	205.000	2.460.000
3º OFICIAL	95.000	81.000	--	176.000	2.112.000
4º OFICIAL	93.000	60.000	--	153.000	1.836.000

CATEGORIAS PROFESIONALES	SUELDO BASE PROFESIONAL	PLUS TONELAJE	GRATIF. MANDO	TOTAL BRUTO MENSUAL	TOTAL BRUTO ANUAL
MAESTRANZA 1ª	84.000	45.500	--	129.500	1.554.000
MAESTRANZA 2ª	78.000	45.000	--	123.000	1.476.000
SUBALTERNOS 1ª	76.000	42.000	--	118.000	1.416.000
SUBALTERNOS 2ª	75.000	39.000	--	114.000	1.368.000
ALUMNOS	43.000	--	--	43.000	516.000

ANEXO III

CUADRO DE SALARIOS PARA 1.987

"MARQUES DE BOLARQUE"

CATEGORIAS PROFESIONALES	SUELDO BASE PROFESIONAL	PLUS TONELAJE	GRATIF. MANDO	TOTAL BRUTO MENSUAL	TOTAL BRUTO ANUAL
CAPITAN	141.000	174.500	24.000	339.500	4.074.000
CAPITAN ADJUNTO	141.000	174.500	--	315.500	3.786.000
JEFE MAQUINAS	132.000	172.500	21.000	325.500	3.906.000
JEFE MAQUINAS ADJUNTO	132.000	172.500	--	304.500	3.654.000
1º OFICIAL	113.000	136.500	--	249.500	2.994.000
2º OFICIAL	100.000	103.000	--	203.000	2.436.000
3º OFICIAL	95.000	78.500	--	173.500	2.082.000
4º OFICIAL	93.000	58.500	--	151.500	1.818.000
MAESTRANZA 1ª	84.000	44.500	--	128.500	1.542.000
MAESTRANZA 2ª	78.000	43.500	--	121.500	1.458.000
SUBALTERNOS 1ª	76.000	41.000	--	117.000	1.404.000
SUBALTERNOS 2ª	75.000	38.000	--	113.000	1.356.000
ALUMNOS	43.000	--	--	43.000	516.000

ANEXO IV

VALOR HORAS EXTRAS 1.987

CATEGORIAS	PRECIO
1º OFICIAL	739
2º OFICIAL	648
3º OFICIAL	578
4º OFICIAL	557
MAESTRANZA 1ª	499
MAESTRANZA 2ª	480
SUBALTERNOS 1ª	460
SUBALTERNOS 2ª	440
ALUMNOS	156

ANEXO V

TRINIENIOS
3.744
PARA TODAS LAS CATEGORIAS

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

ANEXO VI

VALOR DE MÓDULOS

C A T E G O R I A S	PETROLEROS Y OBOS EN SERVICIO DE PETROLEROS	MARQUES DE BOLARQUE Y OBOS EN CARGA SECA	MAGDALENA DEL MAR
1º OFICIAL	976	849	- -
2º OFICIAL	899	782	- -
3º OFICIAL	820	713	- -
4º OFICIAL	744	648	- -
MAESTRANZA 1ª	669	582	- -
MAESTRANZA 2ª	592	515	- -
SUBALTERNOS 1ª	512	445	- -
SUBALTERNOS 2ª	437	379	- -

MINISTERIO DE INDUSTRIA Y ENERGIA

19671 *RESOLUCION de 22 de junio de 1987, del Registro de la Propiedad Industrial, por la que se acuerda la inscripción en el Registro Especial de Agentes de la Propiedad Industrial.*

Vista la solicitud de inscripción en el Registro Especial de Agentes de la Propiedad Industrial presentada por doña Asumpción Moréll Coll, con documento nacional de identidad número 37.801.182:

Cumplidos los requisitos establecidos en la Ley de Patentes de 20 de marzo de 1986 y Reglamento para su ejecución de 10 de octubre de 1986,

Esta Dirección, a propuesta de la Secretaría General, ha acordado se proceda a la inscripción de la interesada en el citado Registro, previo juramento o promesa de cumplir fiel y lealmente su cargo, guardar secreto profesional y no representar intereses opuestos en un mismo asunto.

Lo que comunico a V. S.

Madrid, 22 de junio de 1987.-El Director general, Julio Delicado Montero-Ríos.

Sr. Secretario general del Registro de la Propiedad Industrial.

19672 *RESOLUCION de 30 de junio de 1987, del Registro de la Propiedad Industrial, por la que se dispone el cumplimiento de la sentencia dictada por la Audiencia Territorial de Barcelona, confirmada por el Tribunal Supremo en grado de apelación, en el recurso contencioso-administrativo número 449-1981, promovido por «Sociedad Anónima de Servicios de Seguridad» contra acuerdo del Registro de 6 de octubre de 1980 y 3 de abril de 1981.*

En el recurso contencioso-administrativo número 449-1981, interpuesto ante la Audiencia Territorial de Barcelona por «Sociedad Anónima de Servicios de Seguridad» contra resoluciones de este Registro de 6 de octubre de 1980 y 3 de abril de 1981, se ha dictado, con fecha 20 de enero de 1983, por la citada Audiencia, sentencia, confirmada por el Tribunal Supremo en grado de apelación, cuya parte dispositiva es como sigue:

«Fallamos: Que desestimamos el recurso contencioso-administrativo promovido a nombre de la entidad "Sociedad Anónima de Servicios de Seguridad" contra el acuerdo adoptado por el Registro

de la Propiedad Industrial en 3 de abril de 1981, desestimatorio del recurso de reposición interpuesto contra el acuerdo del propio órgano administrativo citado de 6 de octubre de 1980, denegatorio de la marca "SASS", número 920.562, cuya resolución declaramos ajustada a Derecho; sin hacer expreso pronunciamiento en materia 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.

Madrid, 30 de junio de 1987.-El Director general, Julio Delicado Montero-Ríos.

Sr. Secretario general del Registro de la Propiedad Industrial.

19673 *RESOLUCION de 30 de junio de 1987, del Registro de la Propiedad Industrial, por la que se dispone el cumplimiento de la sentencia dictada por la Audiencia Territorial de Madrid, confirmada por el Tribunal Supremo en grado de apelación, en el recurso contencioso-administrativo número 485/1979, promovido por «The Procter & Gamble Company», contra acuerdo del Registro de 16 de diciembre de 1977.*

En el recurso contencioso-administrativo número 485/1979, interpuesto ante la Audiencia Territorial de Madrid por «The Procter & Gamble Company», contra resolución de este Registro de 16 de diciembre de 1977, se ha dictado, con fecha 10 de mayo de 1982, por la citada Audiencia, sentencia, confirmada por el Tribunal Supremo en grado de apelación, cuya parte dispositiva es como sigue:

«Fallamos: Que desestimando el recurso interpuesto por la representación procesal de "The Procter & Gamble Company", contra el acuerdo del Registro de la Propiedad Industrial de 16 de diciembre de 1977, que concedió la inscripción de la marca número 768.825, "Daypers", declarando que el mismo es conforme a derecho, en cuanto no estimó la oposición de las marcas números 575.330 y 762.753, "Papers"; sin hacer expresa condena en 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.

Madrid, 30 de junio de 1987.-El Director general, Julio Delicado Montero-Ríos.

Sr. Secretario general del Registro de la Propiedad Industrial.