

Segunda. -El Gobierno, en el plazo de dos años, remitirá a las Cortes un proyecto de Ley sobre Régimen Económico-Fiscal del archipiélago Canario.

Dada en el Palacio de El Pardo a treinta de junio de mil novecientos sesenta y nueve

FRANCISCO FRANCO

El Presidente de las Cortes.  
ANTONIO ITURMENDI BANALES

## MINISTERIO DE HACIENDA

*CORRECCION de errores del Decreto 888/1969, de 9 de mayo, por el que se promulga el nuevo Estatuto fiscal de las Cooperativas*

Advertido error en el texto del citado Decreto, inserto en el «Boletín Oficial del Estado», número 114, de fecha 13 de mayo de 1969, se transcribe a continuación la oportuna rectificación:

En la página 7200, columna primera, en el artículo sexto, apartado h), donde dice: «h) Las Cooperativas de Crédito Agrícola y las de otra clase...», debe decir: «h) Las Cooperativas de Crédito Agrícola, y las de otra clase...».

## MINISTERIO DE LA GOBERNACION

*ORDEN de 23 de junio de 1969 por la que se modifica el artículo 49 del vigente Reglamento de Espectáculos Taurinos de 15 de marzo de 1962.*

Excelentísimos señores:

Desde la promulgación del vigente Reglamento de Espectáculos Taurinos de 15 de marzo de 1962, se viene observando durante la celebración de las denominadas corridas Concursos de Ganaderías una creciente insistencia por parte de los espectadores en la solicitud del indulto de aquellas reses que se estiman merecedoras del mismo por su buen juego durante la lidia.

Ha de tenerse en cuenta que la Corrida Concurso de Ganaderías tiene como fin la apreciación de las condiciones de la res para la lidia y admite como posibilidad implícita el que ésta sea indultada; pero conviene establecer alguna norma para incluirla dentro del citado texto legal, y tratándose de un espectáculo en el que el público ha venido tradicionalmente ejerciendo el juicio supremo sobre la bondad de la lidia, parece lógico que sea a él a quien corresponda solicitar el indulto, pues ante él es ante quien se van a dilucidar las condiciones de bravura de la res, con reserva de la última decisión, como es lógico, a la presidencia.

En consecuencia, este Ministerio ha tenido a bien disponer:

Artículo único.—Se añaden a continuación del último párrafo del apartado e) del artículo 49 del vigente Reglamento de Espectáculos Taurinos de 15 de marzo de 1962 los siguientes párrafos:

«No obstante lo determinado en el párrafo anterior, tratándose de corridas anunciadas como de Concurso de Ganaderías, podrá otorgarse el perdón de la vida de aquellas reses que por su juego y bravura se estimen dignas de este premio.

En este caso el indulto de la res se podrá conceder por la presidencia, no antes de haber finalizado el segundo tercio y a petición del público, mostrando un pañuelo de color.

Concedido el indulto, el espada de turno simulará la suerte de matar con una banderilla.»

Lo digo a VV. EE. para su conocimiento y efectos.  
Dios guarde a VV. EE. muchos años.  
Madrid, 23 de junio de 1969.

ALONSO VEGA

Excmos. Sres. Director general de Seguridad y Gobernadores civiles.

## MINISTERIO DE TRABAJO

*ORDEN de 20 de mayo de 1969 por la que se aprueba la Ordenanza del Trabajo en la Marina Mercante.*

Ilustrísimos señores:

Oida la Comisión Asesora que previene el artículo noveno de la Ley de 16 de octubre de 1942, y vistos los informes emitidos por la Organización Sindical Subsecretaría de la Marina Mercante, Secretaría General Técnica de este Departamento, así como las Direcciones Generales de Jurisdicción y de Previsión, y a propuesta de la de Trabajo,

Este Ministerio, en uso de las facultades conferidas por la citada Ley de 16 de octubre de 1942, ha tenido a bien disponer:

Artículo 1.º Aprobar la adjunta Ordenanza del Trabajo en la Marina Mercante que entrará en vigor a todos los efectos, en primero de junio del año en curso de 1969, a partir de cuya fecha sustituye a la Reglamentación Nacional del Trabajo en la Marina Mercante de 23 de diciembre de 1952.

Art. 2.º Autorizar a la Dirección General de Trabajo para que pueda dictar cuantas disposiciones exija la aplicación e interpretación de la Ordenanza citada.

Lo que comunico a VV. II. para su conocimiento y efectos.  
Dios guarde a VV. II.  
Madrid, 20 de mayo de 1969.

ROMEO GORRIA

Ilmos. Sres. Subsecretario y Director general de Trabajo de este Departamento.

### Ordenanza del Trabajo en la Marina Mercante

I

#### EXTENSION

Artículo 1. AMBITO.—La presente Ordenanza regula:

1. Las condiciones de trabajo del personal enrolado que presta sus servicios a bordo de los buques de la Marina Mercante, abanderados en España, aunque no estén dedicados al comercio marítimo propiamente dicho, cualquiera que sea la clase de trabajo y funciones que realicen, o forma de su retribución.

2. Las condiciones de trabajo de quienes en nombre de los armadores ejercen inspección a bordo o en tierra, en relación con los buques y personal de la flota.

Art. 2. EXCLUSIONES.—Queda excluido de esta Ordenanza:

1. El personal que presta sus servicios a bordo de embarcaciones de tráfico interior de puertos regulado por su Reglamentación específica.

2. El personal de buques, embarcaciones gánguiles y demás artefactos flotantes que, realizando operaciones dentro o fuera de los puertos o rías, sus relaciones laborales se encuentran reguladas por las Reglamentaciones específicas como las de Construcción y Obras Públicas, Factorías Bacaladeras, Industrias Salineras, Minas Metálicas, Obras de Puerto, Siderometalúrgica, Trabajos Portuarios, etc.

3. Las dotaciones de buques de pesca, en cualquiera de sus modalidades.

4. El desguace de buques y los talleres de reparación de embarcaciones, carpintería, etc., aunque sean propiedad de Empresas navieras.

5. Los tripulantes de embarcaciones de recreo para uso propio, sin propósito de lucro, lo que no les exime de que, en su caso, cumplan las exigencias que sobre personal profesional titulado deben llevar enrolado, según lo dispuesto al efecto para que la navegación se realice en las debidas condiciones de seguridad.

6. Las funciones de alta dirección, alto gobierno o alto consejo, características de los siguientes cargos u otros semejantes: Director, Gerente, Secretario, Administrador general, Apoderado general, Inspector general, etc.

7. El personal técnico a quien se encomienda algún servicio determinado, sin continuidad en el trabajo ni sujeción a jornada, y que, por ello, no figure en la plantilla de la Empresa.

Corresponde a la Dirección General de Trabajo resolver en el orden laboral cuantas dudas puedan surgir respecto a la inclusión o exclusión de determinadas actividades en la presente Ordenanza; siendo de la exclusiva competencia de la Subsecretaría de la Marina Mercante la clasificación de los buques en las distintas Listas y la fijación de sus tripulaciones mínimas para que la navegación se realice en las debidas condiciones de seguridad.

### Art. 3. CONCEPTOS.

1. «Buque» o «nave».—Bajo la denominación genérica de «buque» o «nave» se comprende toda clase de embarcaciones incluidas en el ámbito de vinculación que se establece, aplicándose las normas específicas vigentes o las que se dicten por la Subsecretaría de la Marina Mercante para la calificación concreta de «buques de carga» o de «pasaje», buques tanques para el transporte de cargamentos líquidos o buques especiales para el transporte de determinadas mercancías o pasajeros.

2. *Dotación y pasajeros.*—a) Se entiende por dotación de un buque el personal enrolado para su servicio; este personal tiene la condición de tripulante.

b) Los que vayan de transporte en el buque, sin estar enrolados para prestar servicio, tendrán la consideración de pasajeros.

3. *Cuadro indicador.*—El que aprobado por la Subsecretaría de la Marina Mercante fija el personal mínimo reglamentario de cada clase que debe constituir la dotación de los buques mercantes españoles para la seguridad de la navegación.

4. *Empresa.*—La expresión «Empresa naviera o armadora», «Naviero o Armador» o simplemente «Empresa» se emplean como sinónimos o indistintos, no procediendo, por tanto, aplicar las diferenciaciones que de aquéllos se hace en el Derecho Mercantil Marítimo.

5. *Legítimos representantes.*—Sin perjuicio de la legal representación que comprende a los Directores, Gerentes o Apoderados del naviero o armador, en el concepto de «sus legítimos representantes» están comprendidos el Capitán, Piloto o Patrón que ejerza mando de buque, el Jefe de la Inspección o Inspectores y los Delegados que las Empresas puedan designar en los distintos puertos.

6. *Potencia de máquinas.*—La potencia de máquinas se computará en todo caso por potencia efectiva.

7. *Tonelaje.*—Por tonelaje de cada buque se estimará siempre el de registro bruto (T.R.B.), aun cuando en el articulado de esta Ordenanza se omita, en muchas ocasiones, añadir este último concepto.

### Art. 4. NAVEGACIONES:

*Primera zona.*—Entre los puertos de Burdeos y Niza, incluyendo los de la península Ibérica, Baleares e islas Canarias, y en Africa los de Bona a Port-Etienne.

*Segunda zona.*—Las navegaciones entre alguno de los puertos enunciados en el párrafo anterior y los europeos no incluidos en él y los restantes del Mediterráneo y Mar Negro.

*Tercera zona.*—Las restantes navegaciones.

## II

### CLASIFICACION DEL PERSONAL

#### 1. Según la función

Art. 5. CLASIFICACIÓN DEL PERSONAL.—El personal vinculado en la presente Ordenanza queda clasificado en los siguientes grupos:

A) *Titulados.*—Pertencen a este grupo todos los que para el desempeño de su misión profesional necesitan estar en posesión del título correspondiente, expedido por la Subsecretaría de la Marina Mercante o autoridades delegadas de la misma, con las atribuciones para cada caso establecidas.

Igualmente se incluye en él al personal con título facultativo o del rango, rama y especialidad que expresamente se consigna en esta Ordenanza, expedido por otros Organismos del Estado, que ejerzan a bordo cometidos correspondientes a sus títulos profesionales.

Este grupo está a su vez formado por dos subgrupos: A-a), el de Oficiales, integrado por quienes están en posesión del título, para cuya obtención es necesario superar los estudios equiparados a enseñanzas técnicas en sus diversos grados, y el A-b), de formación profesional náutico-pesquera a que pertenecen los que están en posesión del título correspondiente a dicha formación.

El Capellán tendrá la consideración de Oficial, sin perjuicio de las especiales características impuestas por el carácter sa-

grado de sus funciones en cuanto a su sujeción a normas laborales

A efectos únicamente de trato a bordo, tendrán asimismo la consideración de Oficiales quienes no formando parte de la plantilla del buque realizan en éste las prácticas reglamentarias exigidas por las disposiciones vigentes como agregados o alumnos.

A-a) Oficiales.—Comprenden los siguientes:

Puente y cubierta:

Capitán de la Marina Mercante.  
Piloto de la Marina Mercante de primera clase.  
Piloto de la Marina Mercante de segunda clase.

Máquinas:

Maquinista naval Jefe.  
Oficial de Máquinas de la Marina Mercante de primera clase.  
Oficial de Máquinas de la Marina Mercante de segunda clase.

Radiotelegrafía:

Oficial Radiotelegrafista de la Marina Mercante de primera clase.  
Oficial Radiotelegrafista de la Marina Mercante de segunda clase.

Fonda:

Sobrecargo.

Servicios especiales:

Capellán.  
Médico.  
Ayudante Técnico Sanitario.  
Enfermera titulada.  
Gobernanta.

A-b) Formación profesional náutico-pesquera.—Comprende los servicios siguientes:

Puente y cubierta:

Patrón Mayor de Cabotaje.  
Patrón de Cabotaje.

Máquinas:

Mecánico naval mayor.  
Mecánico naval de primera clase (vapor y motor).  
Mecánico naval de segunda clase (vapor y motor).

Radiotelefonía:

Radiotelefonista naval.

B) *Maestranza.*—Se considera como tal todo aquel personal que ejerce funciones o realiza trabajos a bordo que exigen una acusada competencia práctica o especialización.

Comprende los servicios siguientes:

Puente y cubierta:

Contramaestre.  
Carpintero de cubierta.  
Pañolero de cubierta.

Máquinas:

Contramaestre de máquinas (o Calderetero).  
Bombero de buque tanque.  
Pañolero de máquinas.

Fonda:

Mayordomo.  
Jefe de cocina.  
Cocinero (primero y segundo).  
Repostero.  
Primer Despensero o Gambucero.  
Primer Panadero.  
Carnicero.  
Roper o Lencero.  
Carpintero de cámara.

Servicios especiales:

Músico.  
Encargado de información e intérprete.

C) *Subalternos*.—El constituido por los tripulantes que desempeñan a bordo cometido que requiere particulares conocimientos, sin llegar a los exigidos para la Maestranza, o bien están encargados de ejecutar labores para cuya realización se requiere predominantemente la aportación de esfuerzo físico.

Este grupo está a su vez formado por dos subgrupos: C-a), el de Especialistas, constituido por quienes con el certificado correspondiente ejercen a bordo destinos propios de aquél, y el C-b), simples subalternos, integrado por quienes no lo precisan o sólo se le exige certificado de competencia como Marinero.

C-a) Especialistas.

Cubierta y máquinas:

Marinero Mecánico (Mecamar).  
Marinero-Buceador.  
Electricista.  
Engrasador.  
Cabo de agua.  
Fontanero o Plomero.  
Ayudante Bombero de buque tanque.

Fonda:

Encargado de cámara.  
Encargado de bar.  
Tercer cocinero.  
Segundo Despensero.  
Segundo Panadero.  
Camarero de primera.

Servicios especiales:

Impresor.  
Oficio auxiliar.

C -b) Simples subalternos.

Puente y cubierta:

Marinero con certificado de competencia.  
Marinero simple.  
Carpintero ayudante.  
Mozo.  
Grumete.  
Paje.

Máquinas:

Fogonero.  
Palero.  
Limpiador.

Fonda:

Camarero de segunda.  
Ayudante Cocinero.  
Marmitón.  
Ayudante Repostero.  
Ayudante Panadero.  
Ayudante Carnicero.  
Ayudante despensero.  
Encargado de oficio.  
Encargado de cantina.  
Encargado de equipaje.  
Ayudante de camarero.  
Ayudante de oficio.  
Mozo de limpieza.  
Serenos de cámara.  
Ayudante de ropero.  
Encargado de lavandería.  
Botones

Servicios especiales:

Mozo sanitario.  
Peluquero.

D) *Inspección*.—Quienes en nombre del Naviero o Armador ejercen funciones inspectoras en relación con la totalidad de la flota de una Empresa o de los departamentos o servicios de los buques de aquélla que al efecto le hubiesen sido confiados, así como respecto al personal que constituye sus tripulaciones, ello sin perjuicio de la facultad de las Empresas para, de conformidad con la Ley de Contrato de Trabajo, designar personal excluido de su amparo y de otra Ordenanza para funciones de alta dirección, alto gobierno o alto consejo.

Personal de inspección:

D-a) Inspectores de primera clase:

Jefe de Inspección  
Capitán-Inspector.  
Maquinista-Inspector  
Inspector Jefe de Personal.  
Radiotelegrafista-Inspector.  
Sobrecargo-Inspector  
Médico-Inspector.  
Inspector especial.

D-b) Inspectores de segunda clase:

Inspector con título de formación profesional náutico-pesquera.

Art. 6. *POLIVALENCIA DEL TRIPULANTE*.—Tripulante polivalente es el subalterno que habiendo acreditado la preparación bastante al servicio en cubierta y máquinas, está en posesión del certificado de Mecamar.

El Mecamar podrá simultanear su servicio en cubierta y máquinas en los buques en que los autorice el cuadro indicador y en tal caso percibirá los haberes correspondientes a dicha condición.

En los demás casos, el Mecamar ejercerá las funciones para que haya sido contratado en cubierta o máquinas, percibiendo los haberes correspondientes a las funciones que realice.

Art. 7. *PERSONAL*.

*Normas generales*.—1. La enumeración del personal reseñada en el artículo cinco, bien por su título, especialidad o plaza que ocupa a bordo, es meramente enunciativa y no supone la obligación de tener provistas en todos los casos las plazas indicadas, si no lo exigiese la procedente observancia de disposiciones vigentes.

2. El contenido de las definiciones que se consignan pretende tan sólo recoger los rasgos más fundamentales de las categorías definidas, sin agotar ni especificar las funciones asignadas a cada una de ellas, que en todo caso serán las establecidas por usos y costumbres.

3. Cuando se utilice a un trabajador para que realice las funciones específicas de una categoría profesional determinada, habrá de recibir los beneficios económicos y consideraciones que para la misma se reconocen.

4. En lo que se refiere al personal titulado, deberá asignarse el salario correspondiente al título profesional exigido para cada embarcación, aun cuando la persona que desempeñe el cargo posea título de superior categoría, o siéndolo de inferior lo ejerza circunstancialmente con las debidas autorizaciones.

5. Cuando las disposiciones dictadas por la Subsecretaría de la Marina Mercante requieran únicamente para ejercer el mando de un buque el título de Piloto, y en situaciones similares en máquinas y radiotelegrafía, a efectos retributivos, se observará lo que sigue:

a) Cuando en un buque, de acuerdo con el cuadro indicador, ejerza el mando de la nave un Oficial al que se le exija tan sólo el título de Piloto de primera clase, percibirá el sueldo correspondiente a la tercera categoría, debiendo encuadrarse en la quinta y en la sexta los demás Oficiales de puente y cubierta que formen parte de la dotación.

b) En cuanto al personal de máquinas, cuando, de conformidad con el cuadro indicador ejerza la Jefatura de tal Departamento un Oficial al que se le exija únicamente el título de Oficial de Máquinas de primera clase, percibirá el sueldo correspondiente a la cuarta categoría, debiendo encuadrarse en la quinta y sexta los demás Oficiales de Máquinas integrados en la dotación.

c) En el caso de que un Mecánico Naval Mayor o de primera clase embarque como Oficial de Máquinas; de acuerdo con lo previsto reglamentariamente, percibirá el sueldo correspondiente a la categoría del que sustituye.

d) Respecto a los Radiotelegrafistas, cuando las disposiciones vigentes señalen tan sólo el título de Oficial Radiotelegrafista de segunda clase para determinados buques, se le asignará el sueldo que corresponde a la quinta categoría.

e) En los demás casos de personal titulado que el Cuadro Indicador no determina de una manera expresa el título que debe poseer, el tripulante que ejerza determinado cargo, incluso no señalando éste, se reconocerá al que lo desempeña la categoría y haberes que correspondan al título profesional que posea.

6. Si las definiciones que se mencionan no se adaptan totalmente a las existentes en determinada Empresa o puerto, podrán mantenerse las que tradicionalmente tengan establecidas, verificándose el oportuno acoplamiento a las categorías de esta Ordenanza, en razón de las funciones, de acuerdo empresario y trabajador, resolviendo, caso de discrepancia, la Delegación de Trabajo competente.

Contra el acuerdo de la Delegación de Trabajo cabe recurso de alzada en plazo de quince días ante la Dirección General de Trabajo.

7. Siempre que las necesidades de la explotación lo exijan las Empresas podrán proponer a la Dirección General de Trabajo la sustitución de alguna de las categorías profesionales o cargos que en esta Ordenanza se contienen, o la creación de otros nuevos. La propuesta, debidamente justificada, señalará las características necesarias para perfilar y concretar las innovaciones que comprenda.

Las sustituciones que puedan autorizarse requerirán, cuando se trate de personal embarcado, la previa conformidad de la Subsecretaría de la Marina Mercante.

## 2. Según la permanencia

Art. 8. **NORMAS GENERALES.**—El personal se clasifica, según la permanencia, en fijo, interino y eventual o complementario. La condición del personal se determinará atendiéndose a la naturaleza de la necesidad, para cuya satisfacción se admite, y no a la denominación que se le haya dado o al simple carácter temporal del enrolamiento o contrato. Los casos de duda se interpretarán en favor de la mayor fijeza.

En todo caso, al personal interino y al eventual se le exigirá para su contratación tener las edades mínimas establecidas en esta Ordenanza para el cargo a desempeñar, con derecho al percibo de la retribución señalada al personal fijo, reconociéndosele preferencia para ocupar las vacantes que se produzcan en la plantilla de la Empresa, estimándose el tiempo trabajado a efectos del cómputo de antigüedad.

Art. 9. **PERSONAL FIJO.**—Es aquel que la Empresa precisa de modo permanente para realizar trabajos de esta naturaleza.

Las relaciones laborales con el personal fijo se considerarán siempre por tiempo indeterminado, subsistiendo, por lo tanto, indefinidamente, salvo causa legal de extinción.

Excepto en aquellos casos especiales en que las características de un buque o línea de navegación justifiquen un régimen distinto, para el que se requerirá la previa autorización de la Dirección General de Trabajo, las relaciones jurídico-laborales, con el personal embarcado, se referirán a todos los buques de una Empresa naviera, salvo cuando se trate de dotación remunerada «a la parte» en el que cada nave se considerará como un centro de trabajo independiente.

Art. 10. **PERSONAL INTERINO.**—Es el que se admite de modo temporal para sustituir a un trabajador fijo que se halle ausente prestando servicio militar, enfermo o accidentado, en situación de excedencia voluntaria o la forzosa por el desempeño de cargos políticos, suspenso de empleo y sueldo, en disfrute de vacaciones o permisos o en otros casos análogos.

Merecerá igualmente la consideración de interino aquél que sea indispensable designar para ocupar vacantes que se produzcan en la plantilla, en tanto no se provean aquéllas en propiedad en la forma que se determina en esta Ordenanza.

La duración de las relaciones jurídico-laborales con el personal interino será la exigida por la circunstancia que motiva su nombramiento.

Art. 11. **PERSONAL EVENTUAL O COMPLEMENTARIO.**—Es el que se admite para trabajos o situaciones circunstanciales de duración limitada, por ser insuficiente el personal fijo o de plantilla, extinguiéndose la relación laboral en cuanto cese la causa que motivó su admisión. En caso alguno las necesidades permanentes podrán ser atendidas con personal eventual.

Salvo aquellos otros casos especiales que, por circunstancias de igual naturaleza, la Dirección General de Trabajo pueda autorizar, se tendrán en cuenta las siguientes normas:

1. El enrolamiento de este personal será siempre por tiempo no superior a seis meses, o para un viaje o número determinado de viajes de carácter extraordinario, sin que el tiempo de duración de éstos, en conjunto, deba exceder del plazo antes indicado.

2. Este personal tendrá derecho a que se le avise al término de su contrato con diez días de antelación.

Art. 12. **RECLAMACIONES SOBRE CLASIFICACIÓN PROFESIONAL.**—Siempre que un trabajador estime que el grupo o especialidad

en que ha sido encuadrado, o la categoría que tiene asignada no corresponde a la función que efectivamente realiza, podrá reclamar ante la Delegación de Trabajo competente, de acuerdo con las normas generales sobre clasificación profesional.

## III

### ORGANIZACION DEL TRABAJO

Art. 13. **FACULTAD, AUTORIDAD Y MANDO.**—La organización de los servicios y trabajos a bordo, en puerto y en la mar, asentada en principios de justicia y de conformidad con los preceptos de esta Ordenanza y demás normas jurídicas legales de aplicación, corresponde al empresario o armador y, en su nombre, como máxima autoridad, en lo que al personal embarcado afecta, al que ejerza el mando de la nave.

Art. 14. **CUMPLIMIENTO DE ÓRDENES A BORDO.**—El personal de a bordo, cualquiera que sea la categoría y servicio a que esté adscrito, habrá de cumplir cuantas órdenes y cometidos le sean dados por el Armador y sus legítimos representantes, por conducto de quien ejerza el mando del buque, relativas a las faenas relacionadas con la navegación o misión asignada a cada servicio.

Art. 15. **MANDO DE BUQUE.**—Corresponderá a la persona de nacionalidad española, que designada por el Armador y en posesión del título de Capitán, Piloto de la Marina Mercante de primera clase o Patrón en sus diversos grados, ejerce el mando del buque o embarcación, de acuerdo con lo que dispone el Cuadro Indicador y con las atribuciones que para cada caso establecen las disposiciones vigentes, con todos los derechos y obligaciones que al mando correspondan, en el orden técnico, administrativo, mercantil, disciplinario, etc., que por sí o como representante del armador le asignen el Código de Comercio y las Leyes, Ordenanzas o Reglamentos de Marina, Navegación, Aduanas, Sanidad, Emigración y demás normas legales de carácter general o específico; las que le competen en determinados actos civiles, de acuerdo con lo establecido en el Código Civil, Ley de Registro Civil u otras de análoga naturaleza; las que en el orden judicial y gubernativo se le atribuyen por la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante, Reglamento de Sanidad Exterior y demás disposiciones en vigor y las que en el aspecto laboral se le confieren por la presente Ordenanza.

Art. 16. **PUNTE Y CUBIERTA. Primer Oficial.**—La Jefatura del servicio de puente y cubierta corresponderá al designado por el Armador, entre los de superior categoría enrolados, con título español de Capitán o Piloto, el cual será el encargado de distribuir el trabajo entre él y los demás Oficiales de puente y cubierta, dirigiendo el de todo el personal de cubierta, de Contra-maestre a Paje, sin perjuicio de las atribuciones que respecto a los demás servicios del buque le correspondan en su condición de Segundo Jefe del buque y Jefe de la Seguridad interior, será responsable siempre ante el que ejerza el mando del buque, y a quien sustituirá en los casos de ausencia, enfermedad o muerte de éste, en los que asumirá todas las facultades, obligaciones y responsabilidades con arreglo a las disposiciones vigentes.

Art. 17. **PUNTE Y CUBIERTA. Oficial.**—Es el que, con título español de Capitán o Piloto de la Marina Mercante, se halla a las inmediatas órdenes del que ejerza el mando del buque, efectúa las guardias de mar y de puerto y ejerce todas aquellas funciones o cometidos de carácter técnico, administrativo y mercantil, comercial o de otra naturaleza que por la legislación vigente o por normas consuetudinarias se le atribuyan en razón del título profesional que posee, por delegación o representación del que ejerza el mando del buque.

A efectos de esta Ordenanza, los Oficiales se clasificarán en Primeros, Segundos y Terceros.

Art. 18. **MÁQUINAS. Jefe de Máquinas.**—La denominación genérica de Jefe de Máquinas corresponde a la persona de nacionalidad española que, designado por el Armador, en posesión del título correspondiente en sus diversos grados, ejerce la dirección y conducción de los equipos propulsores principales y auxiliares, así como de los demás servicios inherentes a su cargo, ejerciendo cuantas funciones o cometidos de carácter técnico o de otro orden le confieren las Leyes, Reglamentos o disposiciones vigentes, siendo responsable ante el que ejerce el mando del buque, del buen funcionamiento de los servicios asignados al departamento de máquinas. Este cargo no constituye, en el orden laboral, una categoría profesional determinada, toda vez que dicha Jefatura puede ser ejercida, en función de la potencia del equipo propulsor y de acuerdo con el Cuadro Indicador, por aquellos que se encuentren en posesión del adecuado título profesional.

**Art. 19. MÁQUINAS. Oficial.**—Es el que, con título español de Maquinista Naval, Jefe u Oficial de Máquinas de la Marina Mercante, se halla a las órdenes del Jefe de Máquinas, ejerciendo todas aquellas funciones o cometidos de carácter técnico inherentes a su título.

Los Oficiales de Máquinas se clasifican, para la aplicación de esta Ordenanza, en Primeros, Segundos y Terceros.

Al que ocupe el cargo inmediato inferior al Jefe del departamento de máquinas corresponderá el ejercicio de similares funciones en relación con dicho departamento, a las que se asigna al primer Oficial de puente.

**Art. 20. RADIOTELEGRAFISTAS. Oficial.**—Es el que, estando en posesión del título de Oficial Radiotelegrafista de la Marina Mercante de primera y de segunda clase, ejerce a bordo de los buques las funciones propias de su profesión.

A los efectos de esta Ordenanza, los Oficiales Radiotelegrafistas se clasificarán en tres categorías.

Para ser clasificados en la primera categoría se requerirá hallarse en posesión del título de Oficial Radiotelegrafista de la Marina Mercante de primera clase.

**Art. 21. FONDA. Sobrecargo.**—Es el que, en posesión del título correspondiente a la formación técnica en la Marina Mercante u otro expedido por Organismo del Estado, apto para el ejercicio del cargo, desempeña a bordo las funciones administrativas que se le hayan atribuido por el Naviero o por el Capitán, llevando a tal efecto la cuenta y razón de las operaciones contables en los libros y demás documentos legales establecidos y ejerciendo los cometidos en este orden que le confieren las disposiciones vigentes.

Será el Jefe del Servicio de Fonda y, por tanto, responsable de su buen orden y funcionamiento ante el Capitán del buque.

Los Sobrecargos se encuadrarán en las categorías de Primeros, Segundos y Terceros, efectuándose el encuadramiento en cada una de ellas en la forma prevista en esta Ordenanza.

#### Art. 22. SERVICIOS ESPECIALES.

**Médico.**—El Doctor o Licenciado en Medicina y Cirugía que, perteneciendo al Cuerpo Médico de la Marina Civil, preste a bordo sus servicios profesionales y aquellos otros que le encomienden estas Ordenanzas o los que le fije el que ejerza el mando del buque. Se encuadrarán en las categorías de Médico primero y segundo.

**Ayudante Técnico Sanitario.**—El que estando en posesión de dicho título o del de Practicante en Medicina o Cirugía equivalente al de Grado Medio, ejerce a bordo del buque los cometidos de su profesión.

Estarán siempre a las órdenes del Jefe del Servicio de Sanidad, si lo hubiere.

Cuando el buque no vaya dotado de Médico, será encargado de los Servicios de Sanidad e Higiene, con análogas obligaciones y responsabilidades que aquél, ejerciendo su cometido con arreglo a las limitaciones que le confiere su título en el ejercicio de su profesión.

Se encuadrará como Tercer Oficial.

**Enfermera titulada.**—Es la que con el título oficial correspondiente, desempeña a bordo las funciones para las que le habilita dicho título.

Se encuadrará como Cuarto Oficial.

**Gobernanta.**—En los buques de pasaje y cuando la importancia del tráfico lo aconseje, podrá figurar enrolada una Gobernanta que, con título de Asistente Social, o similar, tendrá por misión la inspección de cámaras y camarotes del pasaje, las atenciones de éste, procurando hacerle agradable la estancia a bordo y siendo enlace entre dicho pasaje y el mando del buque.

Se encuadrará como Cuarto Oficial.

**Art. 23. FORMACIÓN PROFESIONAL NÁUTICO-PESQUERA.**—Este personal, integrado por los titulados con títulos expedidos por la Subsecretaría de la Marina Mercante, ocupará en los buques mercantes las plazas que, de acuerdo con el Cuadro Indicador, les corresponda y con las atribuciones que para cada clase y grado les confieren las disposiciones vigentes.

**Art. 24. MAESTRANZA.**—Se considera como tal el personal que ejerce a bordo destinos para los cuales se necesita una adecuada competencia práctica o especialización.

#### Puente y Cubierta

**Contramaestre.**—Es el hombre de mar que, por su gran experiencia y práctica marinera, dirige, bajo las órdenes del Capitán, Patrón o Primer Oficial, u Oficial de Guardia, los tra-

bajos de limpieza y toda clase de faenas marineras, que se originen a bordo. Dependerá y estará bajo sus órdenes el personal de maestranza y marinería del servicio de puente y cubierta, siendo responsable ante el Jefe del mismo del cumplimiento y fiel ejecución de los trabajos a él encomendados, vigilando el buen arranchado y trincaje de la carga (cuando sea necesario), puntales, botes, balsas y demás elementos de salvamento, etc., la buena conservación del equipo marinero y el buen estado de los botes salvavidas, etc. Distribuirá equitativamente el trabajo y vigilará su más exacta ejecución. Durante la navegación vigilará, a las directas órdenes del Jefe del Servicio de puente y Cubierta, la estiba de la carga, cubierta, cierre de escotilla, etc., dando cuenta al Oficial de Guardia de cualquier anomalía que observe durante la misma.

Los Contramaestres se clasifican para la aplicación de esta Ordenanza en Primero, Segundo y Tercer Contramaestre.

**Carpintero de cubierta.**—Es el que realiza a bordo de los buques todas las faenas relacionadas con la carpintería de todas las secciones o departamentos de la nave, excepción hecha de los trabajos que correspondan en los buques de pasaje al Carpintero de cámara, caso de existir éste en la dotación.

Durante las maniobras y arranches tomará parte activa como auxiliar de Contramaestre.

**Pañolero de cubierta.**—Es el hombre de mar que, a las órdenes directas del Contramaestre, tiene a su cargo el pañol de cubierta, cuidando que el reparto entre la marinería de los efectos de pintura y limpieza se efectúa con el debido orden.

#### Máquinas

**Contramaestre de Máquinas o Calderetero.**—Es el que, a las órdenes del Jefe de Máquinas u Oficial de Guardia de Máquinas, dirige el personal subalterno de dichos servicios, vigilando toda clase de trabajos que en el mismo se efectúen, tanto de limpieza como de conservación; distribuirá el trabajo equitativamente y vigilará su más exacta ejecución, de acuerdo con las órdenes recibidas.

**Bombero de buque-tanque.**—Es el que, adscrito al servicio de máquinas, en cuanto a reparaciones y responsabilidad del material se refiere, estará, sin embargo, a las órdenes del Primer Oficial y demás Oficiales de cubierta, en lo referente a la carga y descarga, lastre, deslastre y trasiego. Estará encargado del manejo de las bombas de carga y descarga, así como de las tuberías de las mismas y del buen estado y conservación de las conducciones de cubierta y tanque, como, asimismo, herramientas pertenecientes al inventario del cuarto de bombas.

**Pañolero de máquinas.**—Es el que tiene a su cargo el pañol de máquinas, cuidado y custodia del mismo, así como de la buena conservación de las herramientas, pinturas y demás pertrechos que en él se encuentren almacenados.

#### Fonda

**Mayordomo.**—Es el que ejerce la jefatura de todo el personal de fonda, siempre a las órdenes del Sobrecargo (en los buques en que exista dicho cargo), o del Primer Oficial, cuando no exista Sobrecargo, como delegado del Capitán, dirigiendo todos los servicios que a dicho departamento correspondan.

Será responsable ante sus Jefes del inventario de los efectos de fonda a él asignado, así como del reparto equitativo del trabajo entre los Cocineros, Camareros, Gambuceros, etc., debiendo vigilar el que se encuentren en perfecto estado de limpieza las cámaras y alojamientos.

**Jefe de Cocina.**—Este cargo es propio de grandes buques de pasaje, y la persona que lo ostente dependerá del Mayordomo directamente, respondiendo de la buena preparación, condimentación y conservación de los alimentos del pasaje y de la dotación, debiendo administrar y conseguir un adecuado rendimiento de los víveres y demás artículos que se le entreguen con aquel fin.

Asimismo, responderá ante el Mayordomo de la buena actuación de los Cocineros, Reposteros, Panaderos, Carniceros, Pinches y demás personal adscrito a este servicio, al que dirigirá, a fin de conseguir el más perfecto funcionamiento del mismo.

**Cocinero 1.º y 2.º.**—Es el encargado de la preparación, condimentación y conservación de los alimentos del pasaje y de la dotación del buque, debiendo administrar y conseguir un adecuado rendimiento de los víveres y demás artículos que se le entreguen para la condimentación.

Mantendrá el orden y disciplina, vigilando la limpieza y aseo de las cocinas y utensilios de las mismas.

Dentro de la categoría de Cocineros existirán tres clases, correspondiendo las dos primeras a este Grupo de Maestranza, y la tercera a la de Especialistas (subalternos).

La adscripción de las nombradas categorías de Cocineros en los distintos buques se efectuará a tenor de lo dispuesto en la presente Ordenanza.

**Repostero.**—Es el que, a las órdenes del Jefe de Cocina, confeccionará los distintos postres de repostería, así como los helados, pastas, bollerías, pastelerías, confituras y todos aquellos que, figurando en las minutas del pasaje, correspondan a su especialidad.

**Primer Despensero o Gambucero.**—Es el que tiene a su cargo la despensa o gambuza, cuidando de que se encuentren en perfecto orden y estado de conservación las mercancías en ella almacenadas, llevando el diario inventario con las altas y bajas de los víveres existentes y procurando que el estado de limpieza sea perfecto, de todo lo cual responderá ante el Mayordomo.

**Primer Panadero.**—Es el encargado de elaborar el pan necesario para los pasajeros y tripulantes del buque, con las máximas condiciones de salubridad, respondiendo de su misión ante el Mayordomo.

**Carnicero.**—Es el que, a bordo de los buques trasatlánticos de pasaje, atiende a la matanza y al rancho de reses, correspondiéndole, asimismo, la limpieza de los frigoríficos donde se almacena la carne.

**Ropero o Lencero.**—Es el que tiene a su cargo la ropa de lencería del buque, respondiendo de la misma y de su buen estado de conservación, haciendo el reparto entre los Camareros encargados del servicio de camarotes y comedores, según las instrucciones recibidas del Mayordomo.

**Carpintero de cámara.**—Es el que, especializado en ebanistería, realiza en las cámaras de los buques de pasaje toda clase de trabajos de reparación y pintura, a fin de que los muebles y enseres de las mismas estén siempre en buen estado de conservación, ya que por la acción de la mar u otras circunstancias se producen en ellas frecuentes desperfectos.

#### *Servicios especiales*

**Músico.**—Es el que en posesión del título correspondiente forma parte en los buques de pasaje de la orquesta que a bordo puede existir.

**Encargado de información e intérprete.**—Es el que tiene por misión informar al pasaje de todo lo concerniente a los servicios, tanto de a bordo como referente al embarque y desembarque en los distintos puertos, aclarándole y explicando al pasaje en los idiomas extranjeros necesarios todas las órdenes e instrucciones que a bordo hayan sido dadas en idiomas desconocidos para ellos.

Se encuadrará en la categoría superior a Maestranza en el caso de poseer título oficial equiparado a Técnico de grado medio.

#### **Art. 25. SUBALTERNOS.**

**Especialistas.**

#### *Cubierta y Máquinas*

**Marinero mecánico (Mecamar).**—Es el marinero especializado en posesión del certificado de competencia correspondiente que está en condiciones de desempeñar indistinta y simultáneamente servicios de cubierta y máquinas y lleva a cabo los que como tal se le ordenen.

**Marinero buceador.**—Es aquel que, además de realizar las funciones que se señalan para todo Marinero, especialista o simple subalterno, según sea, esté adscrito al servicio de buceo y pueda realizar, en virtud de las atribuciones que le confiere el título oficial correspondiente, trabajos subacuáticos relativos al buque, como limpieza o reconocimiento de la obra viva, toponamiento de vías de agua, etc.

**Electricista.**—Es el que efectúa las reparaciones elementales de las instalaciones y conducciones eléctricas.

**Engrasador.**—Es el que efectúa las faenas de engrase de máquinas y motores y las demás operaciones complementarias o auxiliares que le ordenen sus superiores del Servicio de Máquinas.

**Cabo de agua.**—Es un fogonero adelantado que en determinados buques, de más de dos frentes o grupos de calderas, ejerce la vigilancia sobre el personal de Fogoneros y Paleros al servicio de cada caldera o calderas, teniendo a su cargo el control de los niveles de agua de todas ellas y la regulación de la misma, sin perjuicio de la misión que en tal sentido corresponde al respectivo Fogonero.

**Fontanero o Plomero.**—Es aquel que repara las averías que en las distintas tuberías del buque se originen, salvo en los petroleros, en que dichas funciones corresponderán al bombero del buque-tanque.

**Ayudante bombero de buque-tanque.**—Es el que en dichos buques, y a la órdenes del bombero del buque-tanque, ejerce los cometidos que éste ordena, le auxilia, supléndole en caso necesario.

#### *Fonda*

**Encargado de cámara.**—Es el que en los buques de pasaje tiene a su cargo los servicios del restaurante y la inspección de la limpieza de los camarotes y cámaras del pasaje, cuidando de que el personal a sus órdenes cumpla con la máxima regularidad su labor profesional, debiendo comunicar al Mayordomo las faltas que observe en el cometido de su misión.

En los casos de existir Gobernanta, con independencia de su relación directa con el Mayordomo, dependerá de ella a efectos de limpieza e inspección de camarotes y cámaras de pasajeros.

**Segundo Despensero.**—Es el que realiza análogas funciones a las definidas respecto del Primer Despensero en aquellos buques en que por la importancia de la panadería no se exija el de la nombrada categoría.

**Tercer Cocinero.**—Es el que en los buques que no sean de pasaje y con un número de tripulantes superior a diez realiza las funciones atribuidas a los Cocineros definidos en Maestranza. Hasta diez tripulantes, el cometido de Tercer Cocinero podrá ser desempeñado por un Marinero de la dotación.

**Camarero.**—Es el que desempeña a bordo los cometidos propios de su profesión, atendiendo en los buques de pasaje y carga los servicios que le correspondan. Se clasifican en Camareros de primera y segunda clase, y estos últimos tendrán la consideración de simples subalternos.

#### *Servicios especiales*

**Impresor.**—Es el encargado de imprimir a bordo las minutas de comidas para las distintas cámaras, como, asimismo, la prensa diaria, si la hubiere, programas de fiestas, lista de pasaje, anuncios y todo aquel trabajo correspondiente a su profesión que se le ordene.

**Oficio auxiliar.**—Comprende al tripulante que, después de un aprendizaje, realiza trabajo de un oficio que sin ser propio de la Marina Mercante puede ser auxiliar y accesorio de la misma, tal como el de Soplelista, Tornero..., etc.

Simples subalternos.

#### *Puente y Cubierta*

**Marinero con certificado de competencia.**—Es el hombre de mar que a las directas órdenes del Contramaestre y estando en posesión del correspondiente certificado de competencia profesional sirve en las maniobras de los buques ejecutando las faenas de cubierta y arboladura, como son miniado y pintado del casco y sus superestructuras, limpieza de los diversos departamento, arranche y cierre de escotillas, etc. Durante la navegación montará las guardias de timón y retén de puente. En puerto, hará guardia de portalón.

**Marinero simple.**—Es el que, sin estar en posesión de certificado de competencia, realiza similares funciones a las enumeradas en la categoría precedente.

**Carpintero ayudante.**—Como su nombre indica, es el que ayuda al Carpintero de cubierta en las faenas propias de éste.

**Mozo.**—Es el que se inicia en las faenas propias de los marineros, realizando a bordo trabajos de carácter auxiliar, bajo las órdenes del Contramaestre.

**Grumete.**—Es el que, procedente de la categoría de Paje, completa a bordo sus conocimientos para aspirar a plaza de Mozo o Marinero, realizando los cometidos propios de la función de éstos, con las limitaciones que dimanen de su edad y de su incompleta formación profesional.

**Paje.**—Es el que a bordo de los buques realiza aprendizaje para dedicarse a actividades profesionales de la Marina Mercante, de carácter subalterno.

#### *Máquinas*

**Fogonero.**—Es el dedicado a carbonear y alimentar el hogar de las calderas del buque y ejecutar las demás operaciones subalternas que le ordenen sus superiores del servicio de máquinas.

**Palero.**—Es el que tiene a su cargo la limpieza del servicio de máquinas, y en los buques de carbón atiende al acarreo del combustible necesario para alimentar los hornos de las calderas y el vaciado de las cenizas.

**Limpiador.**—Es el que en los buques de propulsión a motor realiza la limpieza del servicio de máquinas y ayuda en los trabajos subalternos auxiliares que le ordenen sus superiores.

## Fonda

**Ayudante.**—Es el que, al servicio bien del Repostero, Cocinero, Panadero, Carnicero, Despensero, Camarero, Roper, Lavandero, etc., auxilia a éste en su especialidad profesional, cumple cuanto le ordena y ejecuta la función encomendada.

**Encargado.**—Es el que tiene confiado un determinado servicio, tal como el de bar, cantina, equipaje, limpieza, lavandería, etc., y cuida de que el personal a sus órdenes cumpla su labor profesional, debiendo comunicar al superior inmediato las anomalías advertidas.

**Marmitón.**—Tiene por misión el fregado y lavado de la batería de cocina, placas, utensilios y demás menaje propio de aquélla, contribuyendo además a la limpieza general de la cocina y al buen orden del menaje que le está encomendado. Será también su cometido lavar verduras, limpieza de pescado, etcétera y cualquier otro servicio que se le encomiende, poniendo singular empeño en el perfeccionamiento de su educación profesional.

**Mozo de limpieza.**—Es el que, a las órdenes del Mayordomo, o en quien éste delegue, tiene a su cargo el aseo de las cámaras y servicios no encomendados a los Camareros o Ayudantes, así como el de la limpieza y arranchado de los comedores, salas de recreo y alojamientos de los tripulantes.

**Sereno de cámara.**—Es el que tiene como principal misión la vigilancia de las cámaras durante la noche, ateniéndose a las órdenes que reciba del Sobrecargo o Mayordomo, procurando evitar se altere el orden y silencio necesarios para el reposo y normal descanso del pasajero.

**Botones.**—Es el encargado de complimentar, dentro del buque, cuantos mensajes y recados se le confíen por los pasajeros, poniendo de su parte el máximo interés en adquirir la aptitud necesaria para poder pasar a categorías superiores. También podrá realizar funciones de Ascensoristas.

## Servicios especiales

**Mozo sanitario.**—Es el que, sin poseer título o nombramiento profesional alguno, realiza aquellas funciones mecánicas propias de la enfermería, a las órdenes del Médico, Ayudante Técnico Sanitario o Practicante o Enfermeras tituladas.

**Peluquero.**—Es el que, en buques de pasaje, tiene a su cargo el servicio de peluquería en las condiciones que con el Armador haya concertado.

## Art. 26. PERSONAL DE INSPECCIÓN.

## 1. Inspectores de primera clase

**Jefe de Inspección.**—Es el que en posesión del título profesional de categoría superior en la Marina Mercante ejerce la jefatura del Servicio de Inspección, dirigiendo y coordinando la actuación de los Inspectores adscritos al mismo, transmitiéndoles órdenes e instrucciones que reciba del Armador.

El Jefe de la Inspección podrá, asimismo, ejercer funciones inspectoras en todos los Departamentos y Servicios de los buques propiedad de la Empresa, en el caso de que no se halle organizado por el Armador el Servicio de Inspección con la amplitud que el presente artículo señala.

**Capitán Inspector.**—Es el que estando en posesión del título español de Capitán de la Marina Mercante se halla encargado de la vigilancia de los servicios de cubierta en los buques propiedad de la Empresa, dando, en nombre del Naviero o Armador, las órdenes oportunas para el mejor funcionamiento de aquellos servicios y velando por el cumplimiento de las citadas órdenes.

**Maquinista Inspector.**—Es el que estando en posesión del título español de Maquinista naval Jefe realiza, en relación con el Departamento de Máquinas, análogas funciones a las encomendadas al Capitán Inspector.

**Inspector-Jefe de Personal.**—Es el que estando en posesión del título de Oficial en la Marina Mercante tiene por cometido hacer cumplir al personal cuantas obligaciones se deriven, en el aspecto laboral, de los preceptos contenidos en esta Ordenanza y disposiciones complementarias, correspondiéndole ordenar o proponer al Armador cuantas medidas requiera la observancia del presente texto. Serán de la escala A), B), C) o D), según procedan de Capitán con mando, Maquinista naval Jefe con jefatura, Piloto con mando o Primer Oficial.

**Radiotelegrafista Inspector.**—Es el que estando en posesión del título español de Oficial Radiotelegrafista de la Marina Mercante de primera clase realiza, en el Servicio de Radiotelegrafía, análogas funciones a las encomendadas al Capitán Inspector.

**Sobrecargo Inspector.**—Es el que estando en posesión del título de Oficial Sobrecargo de la Marina Mercante realiza con

el Servicio de Fonda análogas funciones a las encomendadas al Capitán Inspector.

**Médico Inspector.**—Es el que perteneciendo al Cuerpo Médico de la Marina Civil realiza, en relación con los Servicios de Sanidad e Higiene de los buques, análogas funciones a las encomendadas al Capitán Inspector.

**Inspector especial.**—Es aquel que la Empresa puede designar con carácter permanente o temporal, con funciones específicas y concretas o que afecten tan sólo a determinado buque o línea de navegación. Serán de la escala A), B), C) o D), según procedan de Capitán con mando, Maquinista naval Jefe con jefatura, Piloto con mando o Primer Oficial.

## 2. Inspectores de segunda clase

**Inspector con título de Formación Profesional Náutico-Pesquera.**—Es el que en posesión de título de Formación Profesional Náutico-Pesquera realiza a bordo de los buques las funciones inspectoras específicas y limitadas, de acuerdo con el título oficial o nombramiento que posea.

**Art. 27. CUADRO DE TRABAJO A BORDO.**—En todo buque, y en lugar adecuado para conocimiento de la dotación, se dispondrá de un «Cuadro de organización de los servicios y trabajos a bordo», autorizado por el Delegado de Trabajo que corresponda, sellado y fechado por cualquiera de las Inspecciones de Trabajo de las provincias marítimas, previa comprobación de que se ajusta al autorizado por la Delegación de Trabajo competente, que lo será la de la provincia donde radique el domicilio de la Empresa o donde esté sita su oficina principal.

En todo lo relativo a cada uno de los servicios de máquinas, radiotelegrafía, fonda y especiales se oír por el que ejerza el mando del buque a los Jefes respectivos.

Las modificaciones que por contingencias de la navegación se introduzcan durante el viaje por orden del que ejerza el mando del buque, como encargado o responsable de la conducción del buque, se consignarán fundamentadas en el Diario de Navegación.

**Art. 28. JERARQUÍA A BORDO FUERA DEL SERVICIO.**—Para determinar el lugar que a cada tripulante corresponde en los distintos actos que fuera del servicio exige la convivencia a bordo de los buques, se observará siempre el orden de prelación determinado por las siguientes circunstancias:

**Primera.**—Corresponderá al Capitán, Piloto o Patrón que ejerza el mando de la nave o embarcación, la presidencia o lugar preferente en todos los actos en que el mismo intervenga.

**Segunda.**—La condición de Oficiales que se reconoce a los Capellanes otorgará a los mismos, en los buques en que se encuentren enrolados, un puesto destacado que por respeto a la naturaleza de sus funciones requiere.

**Tercera.**—En cada grupo profesional de titulados, maestranza y subalternos se estimará la categoría asignada a cada uno.

**Cuarta.**—Dentro de la misma categoría se considerará el departamento, sección o servicio al que esté adscrito el tripulante por el siguiente orden: puente o cubierta, máquinas, radiotelegrafía, fonda y servicios especiales.

**Quinta.**—Los alumnos de Náutica y de Máquinas que, únicamente a efectos de trato a bordo, están considerados como Oficiales, figurarán a continuación del último de éstos y por el orden de departamentos o servicios que señala el párrafo anterior.

**Art. 29. CARGA Y DESCARGA DE MERCANCÍAS.**—1. En puerto o en rada abrigada las operaciones de embarque, desembarque y transbordo de mercancías, así como las de estiba y desestiba se efectuarán bajo la dirección, vigilancia y responsabilidad del Primer Oficial, según las órdenes recibidas del Capitán o Piloto con mando y auxiliados por los Oficiales, personal de maestranza y subalternos que designe para las funciones materiales de confrontación, recuento y apunte o anotación del peso de la mercancía y peso y número de bultos embarcados, desembarcados o transbordados.

En los buques cuyo mando corresponda al Patrón, las operaciones antes señaladas se efectuarán bajo su vigilancia y responsabilidad, auxiliado igualmente por el personal que designe.

2. Cuando las funciones de confrontación, recuento y apunte o anotación de mercancías se efectúen por los Apuntadores o Confrontadores y Clasificadores integrados en los censos de trabajadores portuarios, ello no exime al que ejerza el mando del buque de la responsabilidad o comprobación de la carga recibida o desembarcada.

3. La dotación del buque, salvo casos de fuerza mayor o en lugares donde no exista censo de trabajadores portuarios, queda exceptuada de cualquier operación material de embarque, desem-

barque y transbordo de mercancías, así como de la estiba y desestiba, salvo en las misiones que a continuación se indican:

a) Corresponderá al personal de a bordo las maniobras de preparación y arranchado de los elementos de que disponga el buque, para la carga y descarga de mercancías, efectuando el manejo de los mismos cuando, a juicio del que ejerza el mando del buque, sus características aconsejen la adopción de tal medida o no haya trabajadores portuarios especializados.

Cuando el manejo de los elementos de carga y descarga se encomienda al personal de la dotación del buque, estará a cargo de tripulantes subalternos, salvo en las embarcaciones de régimen «a la parte», en que podrá emplearse a los Mecánicos navales enrolados.

b) Las faenas de estiba y desestiba y transbordo de mercancías que efectúen los tripulantes de aquellos buques que aún navegan «a la parte» en forma y condiciones estipuladas en el contrato correspondiente, siempre que el total de toneladas métricas manipuladas en cada una de dichas operaciones no exceda del 150 por 100 del número que expresa el tonelaje de registro bruto, ya que de exceder de este límite deberán ser practicadas por personal del censo de trabajadores portuarios, al que asimismo y en todo caso corresponderán las labores realizadas en tierra.

c) El transporte de víveres para consumo de la dotación o pasaje, así como el de pertrechos desde almacenes o comercios hasta el muelle que excepcionalmente puedan efectuar los tripulantes subalternos y que, salvo los casos de reconocida fuerza mayor, tendrá carácter voluntario.

El embarque de muelle a buque de víveres y pertrechos se realizará por los tripulantes, así como el de los llamados vulgarmente «víveres de fresco», que, según usos y costumbres, podrá verificarse por el personal de fonda y, especialmente, el de cocina en barcos de pequeño tonelaje.

d) Igualmente corresponde a los tripulantes la distribución en gambuzas, cocinas, cámaras frigoríficas, etc., de los llamados «víveres de fresco», en los buques de pasaje, una vez que hayan sido depositados en los portales o sobre cubierta por personal ajeno a la dotación de la nave.

e) El embarque y desembarque de correo transportado, siempre y cuando en el momento de efectuarlo no existan trabajadores portuarios actuando en la nave o no se realice tal operación por personal dependiente de la Dirección General de Correos y Telecomunicaciones; siendo indiferente que tal operación se lleve a cabo de forma directa del camión u otro vehículo al buque, o viceversa, o que se reciban o entreguen las sacas de correspondencia sobre el muelle, según se disponga por el que ejerza el mando del buque.

f) El embarque y desembarque de automóviles y motocicletas con consideración de equipaje y siempre que no sobrepase en dos horas el tiempo que se precise para realizar el total de la operación.

g) Aquellos otros no citados en los precedentes apartados incluidos en el Reglamento de Régimen Interior, que sean expresamente autorizados por la Dirección General de Trabajo.

El trabajo efectuado por las tripulaciones en cualquiera de los casos citados en los anteriores apartados estará sometido a la limitación, descanso y cómputo de la jornada, así como el abono de horas extraordinarias que se establecen en esta Ordenanza.

Las obligaciones que por el presente artículo se imponen a los tripulantes podrán ser cumplidas por trabajadores portuarios cuando el que ejerza el mando del buque así lo disponga.

Art. 30. MOVIMIENTO DE MERCANCÍAS EN LA MAR.—En la mar, cuando a juicio del que ejerza el mando lo exija la seguridad del buque o el evitar que se averie la mercancía, los tripulantes estarán obligados a dedicarse a los trabajos del movimiento de carga que sean precisos.

El personal de fonda quedará en un todo a las exigencias que la fuerza mayor determine y a las que viene obligado el resto del personal.

(Continuará.)

**RESOLUCION de la Dirección General de Trabajo por la que se dicta norma de obligado cumplimiento para las Empresas explotadoras de montes resinables y sus trabajadores.**

Visto el expediente del Convenio Colectivo Sindical Interprovincial para Empresas explotadoras de montes resinables y sus trabajadores; y

Resultando que por la Presidencia de la Comisión Deliberante del expresado Convenio, y ante la falta de entendimiento de las partes, fueron elevadas las diligencias practicadas a la autoridad laboral por conducto del Sindicato Vertical de Industrias Químicas que con fecha 17 de febrero de 1969 solicitó de esta Dirección General la designación de un representante para presidir las negociaciones en intento previo antes de dictar norma de obligado cumplimiento, el cual se llevó a cabo en 21 de abril de 1969, con ruptura definitiva de la negociación;

Resultando que recibido el expediente en esta Dirección General a efectos de dictar norma de obligado cumplimiento fueron oídos como Asesores, y en trámite preceptivo, los miembros de la Comisión Deliberante;

Resultando que en la tramitación de este expediente se han observado las prescripciones legales de aplicación;

Considerando que la competencia de esta Dirección General para resolver el presente expediente le viene atribuida por los artículos 10 de la Ley de 24 de abril de 1958, 16 de su Reglamento de 22 de julio siguiente y Ordenes de 12 de abril de 1960 y 13 de diciembre de 1962;

Considerando que al no existir conformidad de las partes contratantes se hace necesario contemplar las circunstancias que pueden condicionar y justificar una norma de obligado cumplimiento, advirtiéndose que desde la fecha en que fué pactado el Convenio anterior, sobre cuya renovación no ha habido acuerdo, han cambiado las condiciones socioeconómicas que acusan los índices del coste de vida y mejora de la productividad en el sector, lo que lleva forzosamente al necesario reajuste retributivo conforme a las normas del Decreto-ley 10/1968, de 18 de agosto, sin perjuicio de que ulteriores negociaciones puedan abordar otros aspectos que escapan a la finalidad de esta norma.

Vistos los preceptos legales citados y demás de general aplicación,

Esta Dirección General, en uso de las facultades que le están atribuidas, acuerda la siguiente norma de obligado cumplimiento para las Empresas explotadoras de montes resinables y sus trabajadores:

1.º Se aumentan en un 5,9 por 100 las retribuciones del Convenio aprobado por Resolución de 22 de marzo de 1967 («Boletín Oficial del Estado» de 5 de abril).

2.º Se mantiene la vigencia del expresado Convenio Colectivo, salvo lo dispuesto en el apartado anterior.

3.º La presente Resolución tiene vigencia desde 1 de abril de 1969.

4.º Disponer la inserción de esta norma de obligado cumplimiento en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 31 de mayo de 1969.—El Director general, Jesús Posada Cacho.

**RESOLUCION de la Dirección General de Trabajo por la que se aprueba el Convenio Colectivo Sindical para Laboratorios Cinematográficos, en las provincias de Madrid y Barcelona.**

Visto el Convenio Colectivo Sindical de la actividad de Laboratorios Cinematográficos, incluida dentro del ámbito de la Reglamentación Nacional de Trabajo en la Industria Cinematográfica, aprobada por Orden de 31 de diciembre de 1948, acordado para las provincias de Madrid y Barcelona; y

Resultando que la Secretaría General de la Organización Sindical remitió con fecha 25 de abril último a esta Dirección General el mencionado Convenio, suscrito en 27 de marzo del año en curso, por la Comisión Deliberante designada al efecto; el informe emitido por el Sindicato Nacional del Espectáculo y la documentación preceptuada en el apartado dos del artículo tercero del Decreto-ley 10/1968 y la legislación sobre Convenios Colectivos;

Considerando que esta Dirección General es competente para dictar la presente Resolución conforme a lo dispuesto en el artículo 13 de la Ley de 24 de abril de 1958 y los preceptos correlativos de su Reglamento de 22 de julio del mismo año;

Considerando que habiéndose cumplido en la tramitación y redacción del Convenio los requisitos legales y reglamentarios exigibles y no existiendo causa de ineficacia de las señaladas en el artículo 20 del Reglamento de Convenios Colectivos de 22 de julio de 1958 y siendo conforme con lo establecido en el Decreto-ley 10/1968, de 16 de agosto, procede la aprobación del Convenio.

dar curso a la pertinente denuncia por conducto reglamentario; todo ello sin perjuicio del derecho que asista al usuario de formular la reclamación correspondiente por los cauces establecidos.

Art. 36. Estarán exentos de pago:

a) Los vehículos del Ministerio de Obras Públicas que transporten personal encargado de velar por el cumplimiento de las normas del presente Reglamento.

b) Los vehículos de las Fuerzas de Policía, Policía gubernativa y autoridades judiciales que hubieren de cumplimentar algún servicio en terrenos de la autopista.

c) Vehículos ambulancia y de servicio contra incendios, cuando hubieran de realizar alguna misión en los terrenos de la autopista.

## CAPÍTULO II

### Tarifas

Art. 37. Las tarifas aplicables serán las que resulten de conformidad con lo establecido en el Decreto 165/1967, de 26 de enero, o, en su caso, con la resolución adoptada en el oportuno expediente de revisión, con arreglo a lo prevenido en el pliego de cláusulas de explotación de estas autopistas.

Art. 38. La Sociedad concesionaria, a requerimiento de cualquier usuario deberá proporcionarle la información pertinente respecto al cuadro discriminado de tarifas sin perjuicio de dar a dichos cuadros la publicidad que estime oportuna con objeto de que los usuarios puedan conocer de antemano el coste de su eventual recorrido.

### DISPOSICION FINAL

Si con posterioridad a la fecha de aprobación de este Reglamento provisional fuesen promulgadas por los órganos competentes disposiciones que contradigan o modifiquen alguno de sus preceptos y sin perjuicio de su inmediata aplicación, la Sociedad concesionaria solicitará del Ministerio de Obras Públicas, con el informe de la Delegación del mismo, las rectificaciones precisas.

# MINISTERIO DE TRABAJO

*CONTINUACION a la Ordenanza del Trabajo en la Marina Mercante, aprobada por Orden ministerial de 20 de mayo de 1969.*

## IV

### INGRESO DEL PERSONAL

Art. 31. **NORMAS GENERALES.**—Las admisiones de personal en las Empresas se realizarán de conformidad con las disposiciones vigentes en materia de colocación y las consignadas en esta Ordenanza.

Será condición precisa para el embarque pertenecer a la Inscripción Marítima, estar en posesión del título profesional correspondiente o del certificado de competencia exigible según lo legislado, además del certificado médico que acredite su aptitud física suficiente.

No se admitirá a trabajo alguno a quien no tenga cumplidos los quince años de edad, sin que puedan exigirse límites de edad máxima.

Art. 32. **COLOCACIÓN DE LOS MARINEROS.**—Corresponderá al Naviero o Armador o sus representantes legales, y en su nombre a los Capitanes, Pilotos o Patronos con mando de buque, la facultad de elegir en cualquiera de las Oficinas de Colocación a aquellos marineros inscritos en las mismas, por razón de su especialidad, que reúnan las condiciones exigidas por la Ordenanza, dejando siempre a salvo las preferencias establecidas en las disposiciones en vigor.

Serán abonados por el Armador los gastos de locomoción y dietas correspondientes que pueda ocasionar el traslado del tripulante elegido desde la localidad en donde radique la Oficina de Colocación hasta el puerto en que aquél deba embarcar, pero sin que el pago de tales gastos y dietas signifique la existencia de una relación jurídico-laboral ni el reconocimiento de derecho alguno derivado del contrato de embarco, el que únicamente

se considerará perfeccionado a partir de la fecha de su formalización por escrito o del enrolamiento del interesado.

Teniendo en cuenta las modalidades específicas del trabajo en la Marina Mercante, la admisión del personal, aun haciéndose siempre previa petición a las Oficinas de Colocación, podrá en casos de urgencia efectuarse de forma directa cuando en los mencionados Organismos no existan inscritos de la especialidad que se solicite, no reúnan las adecuadas condiciones o no estén dispuestos para su inmediato embarque; pero en este caso, la admisión tendrá carácter provisional y el duplicado de la petición efectuada por las Empresas, sellado por la Oficina de Colocación, será documento suficiente que acredite el cumplimiento de la obligación legal de acudir en todo caso a dicho Organismo.

Art. 33. **Inscripción.**—En la oficina especial de colocación de marinos vendrán obligados a inscribirse todos aquellos que, en posesión de la Libreta de Inscripción Marítima y, en su caso, el título o el certificado de competencia reglamentario, deseen embarcar, sin que por los citados Organismos pueda oponerse reparo alguno a la inscripción por razón del domicilio habitual del solicitante.

La Dirección General de Trabajo, a propuesta de la Organización Sindical y en vista del número de desembarcados que acusen las estadísticas de paro, podrá acordar, con carácter general o respecto de determinadas categorías o grupos profesionales, la suspensión temporal de admisión de solicitudes de inscripción en las Oficinas de Colocación o la permanencia como inscrito en dichos Centros durante un período mínimo determinado, como requisito previo para su embarque.

Las medidas que en párrafo anterior se señalan, caso de adoptarse, afectarán únicamente a aquellos trabajadores que por primera vez deseen embarcar en buques de la Marina Mercante, no debiendo establecerse tales limitaciones en cuanto a aquellos que justifiquen por su libreta dedicarse habitualmente a la navegación o a la pesca.

Art. 34. **DESIGNACIÓN LIBRE.**—Lo dispuesto en los artículos anteriores no será aplicable cuando se trate del enrolamiento de Capitanes, Pilotos o Patronos y Jefes de Máquinas a los que se vaya a encomendar el mando de la nave o de jefatura, los que podrán ser designados libremente por los Armadores entre aquellos que, siendo españoles, estén en posesión del correspondiente título o nombramiento oficial nacional con aptitud legal para obligarse y no estén inhabilitados para el ejercicio del cargo, según la legislación vigente.

Art. 35. **ENROLAMIENTO.**—Ningún individuo podrá ser admitido a formar parte de la tripulación de un buque mercante si no dispone de su Libreta de Inscripción Marítima que acredite su identidad, con las adecuadas autorizaciones y obligatorios visados de la Autoridad de Marina, y en cuyo documento se reflejará el historial del personal embarcado en los distintos buques por los que vaya pasando y las anotaciones correspondientes a títulos, certificados de competencia, en su caso, y reconocimientos médicos.

El que ejerza el mando de un buque no tomará tripulante que en su libreta no tenga anotado el desembarco del buque en que sirvió anteriormente, que equivale al certificado de que terminó su compromiso, firmado por el Capitán o Patrón y por la Autoridad marítima del puerto de desembarque o por el Cónsul, e incurrirá en la sanción que proceda si lo admite a bordo sin exigir el cumplimiento de este requisito.

Quedará, sin embargo, el Capitán o Patrón con mando de buque exento de toda responsabilidad cuando se vea obligado por fuerza mayor a completar la tripulación con personal eventual que, en el momento de embarcar, carezca de libreta; pero procurará dicho personal proveerse de ella lo más pronto posible, y en caso contrario será sustituido en el primer puerto que toque el buque por otro que la posea, siendo de cuenta del Armador los gastos de locomoción y dietas que procedan hasta su reintegro al puerto de embarque.

Art. 36. **LIBRETA DE INSCRIPCIÓN MARÍTIMA.**—Todo tripulante al ser enrolado entregará la Libreta de Inscripción Marítima al que ejerza el mando del buque, que la conservará en su poder hasta el momento del desembarco de aquél, debidamente autorizado. Entonces se la devolverá con las anotaciones que indica la misma libreta y la firma del que haga la entrega, legalizada por la Autoridad de Marina del puerto o del Consulado.

En caso de que el tripulante abandone el buque, el Capitán, Piloto o Patrón con mando de buque entregará la libreta de aquél, devengos y efectos personales, si los hubiere, a la Autoridad de Marina o al Consulado español del primer puerto nacional o extranjero, respectivamente, al que arribe el buque, cuya oficina la remitirá al de embarque del tripulante, siendo de cuenta de éste los gastos originados por el envío.

En la citada libreta no podrá figurar ninguna nota relativa a la apreciación de la calidad del trabajo del marino ni indicación de su salario.

**Art. 37. DESPACHO DEL ROL Y REMUNERACIONES.**—Las Autoridades de Marina no despacharán ningún rol en caso de prueba fehaciente de que las remuneraciones de todos y cada uno de los individuos que integran la dotación del buque no son, como mínimo, las establecidas en la presente Ordenanza.

**Art. 38. CONOCIMIENTO DE LA ORDENANZA.** — Los tripulantes vienen obligados a conocer esta Ordenanza tanto en el aspecto laboral como en la naturaleza y extensión de sus derechos y obligaciones, a cuyo efecto existirá a disposición de los tripulantes un ejemplar de la misma, sellado por la Delegación de Trabajo que corresponda y se colocará en lugar adecuado del buque para conocimiento de la dotación. En aquellos buques con más de veinticinco tripulantes existirá uno de dichos ejemplares en cada uno de los departamentos, secciones o servicios que en la nave existan.

**Art. 39. CONTRATO DE EMBARCO.**

1. **Objeto.**—Establecer las condiciones de prestación de servicios a bordo entre tripulante y Armador o Naviero con sujeción a las prescripciones de esta Ordenanza.

2. **Sujetos.**—El tripulante y el naviero o armador o su representante legal.

3. **Capacidad.**—El tripulante habrá de tener la edad adecuada en cada caso sin que puedan ser contratados menores de quince años; los mayores de esta edad y menores de veintiuno necesitarán permiso de los padres o tutores, legalizado con la firma de la Autoridad de Marina, para embarcarse en navegación de segunda o tercera zona o navegación costera fuera de las tres millas; los menores de dieciocho años no podrán ser contratados en calidad de Fogoneros, Paleros ni ocuparse de trabajos nocturnos.

4. **Forma.** Se redactará por triplicado en impreso reglamentario y deberá ser firmado por el tripulante y el Naviero o su representante, y para su validez será condición inexcusable esté autorizado con el sello y visto bueno de la Autoridad de Marina o Consular, si se extendiese en el extranjero, uno de cuyos ejemplares archivará aquélla, haciendo entrega de los otros al tripulante y al Armador o su representante.

5. **Contenido.**—Concretará extremos relativos a la navegación para que se contrate, duración del contrato, grupo y categoría del tripulante, lugar y fecha en que éste ha de presentarse para el comienzo de sus servicios y puerto, en su caso, donde ha de ser restituido, salario y demás estipulaciones que quieran establecer los contratantes, siempre que éstas sean más favorables para el tripulante que las mínimas garantizadas.

**Art. 40. CONDICIONES PARA EL CARGO.**—En ningún caso podrá imponerse al que ejerce el mando la admisión de individuo alguno contra su expresa negativa, por justificar ante el Armador, y en caso de desacuerdo, ante la Autoridad de Marina, que no reúne las condiciones de honestidad y competencia profesional adecuadas para el desempeño del cargo que se le pretende confiar.

**Art. 41. CATEGORÍAS DE INGRESO.**—1. Los cargos de Capitán, Piloto o Patrón con mando de buque, podrán proveerse por las Empresas entre el personal perteneciente a la misma o fuera de ella.

Igualmente podrá ser libremente designada por el Armador la persona que haya de ejercer la Jefatura del Servicio de Máquinas, cualquiera que sea la categoría profesional que a la misma corresponda, de acuerdo con lo establecido en el Cuadro Indicador.

2. En los demás casos, el ingreso en las Empresas navieras se efectuará por las categorías inferiores a cada grupo o clase.

**Art. 42. EDADES MÍNIMAS.**—Para titulados, tanto de Oficiales como de Formación Profesional Náutico-Pesquera, y Maestranza, será preciso haber cumplido los veintiún años.

Para Subalternos, dieciocho años.

El personal femenino deberá contar, como edad mínima, la de veintidós años.

Los Grumetes, Pajes, Marmítones y Botones deberán ser mayores de quince años.

**Art. 43. APTITUD FÍSICA Y CERTIFICADO MÉDICO.**—1. No podrá ser admitido a bordo tripulante alguno si no presenta antes de enrolarse el certificado médico que va unido a la Libreta de Inscripción Marítima, expedido o visado por las autoridades sanitarias competentes, declarando que se halla apto para el trabajo a que se va a dedicar.

La aptitud física mínima necesaria para el ingreso de un tripulante será prevista en el Cuadro de Aptitudes establecido por la Subsecretaría de la Marina Mercante para la obtención de títulos y certificados competentes.

2. Este certificado médico será válido por un periodo de dos años, o de uno, si se trata de menores de dieciocho años, a partir de la fecha que sea expedido.

Si dichos periodos expiran en el transcurso de una travesía, el certificado seguirá siendo válido hasta el fin del viaje.

**Art. 44. CERTIFICADO Y CASO URGENTE.**—La Autoridad de Marina o Consular competente, en casos urgentes, podrá autorizar el empleo de un tripulante sin poseer el certificado médico que exige, a condición de que sea reconocido en el primer puerto en que haga escala el buque.

En el supuesto de que el resultado del reconocimiento fuese desfavorable para el interesado, serán de cuenta del Armador los gastos de locomoción y dietas que correspondan para su reintegro al puerto de embarque, así como el pago de los salarios durante el tiempo que haya trabajado.

**Art. 45. EMBARQUE DE MENORES.**—No podrán ser admitidos al trabajo a bordo ni figurar en el rol los menores de quince años.

Siempre que se enrola a un tripulante menor de dieciocho años se expresará en el rol la fecha de su nacimiento.

**Art. 46. PERMISO PATERNO.**—Para el embarque de los mayores de quince años y menores de veintiuno se tendrán en cuenta las siguientes normas.

Necesitarán en toda caso permiso de sus padres o tutores para ser enrolados los menores de veintiún años en embarcaciones que hagan la navegación costera fuera de las tres millas, o la de segunda y tercera Zona.

Este permiso se extenderá en papel común, será legalizado con la firma de la Autoridad de Marina y será eficaz mientras no esté revocado.

**Art. 47. CARGOS PROHIBIDOS.**—Los menores de dieciocho años no podrán ser empleados en los buques en calidad de Fogoneros o Paleros, excepto en los siguientes casos:

a) En los buques-escuela, cuando el trabajo está aprobado o vigilado por la Autoridad de Marina.

b) En los buques que para su propulsión utilicen combustible líquido.

c) Cuando no sea posible encontrar en el puerto en que se halle el buque trabajadores de las mencionadas clases mayores de dieciocho años, en cuyo caso podrán ser ocupados, sólo excepcionalmente, dos menores de dicha edad, pero mayores de dieciséis años por cada Fogonero o Palero.

**Art. 48. PERÍODO DE PRUEBA.**—Toda admisión de personal fijo para las actividades comprendidas en esta Ordenanza, 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) Titulado: Seis meses.

b) Maestranza: Cuatro meses.

c) Subalterno: Tres meses.

Si los citados periodos expiran en el curso de una travesía se considerarán aquéllos prorrogados para el regreso a puerto español.

Durante dichos periodos, tanto el tripulante como la Empresa puede, respectivamente, desistir de la prueba o proceder al despido previo aviso con ocho días de antelación, como mínimo, sin que ninguna de las partes tenga por ello derecho a indemnización alguna. En todo caso, el trabajador percibirá, durante el periodo de prueba, el salario y demás emolumentos correspondientes al trabajo realizado, siéndole de abono, asimismo, los gastos que pueda producir su reintegro al puerto de embarque, en el caso de despido por decisión de la Empresa.

Concluido a satisfacción de ambas partes el periodo de prueba, el tripulante pasará a figurar en la plantilla de personal fijo de la Empresa, y el tiempo servido durante dicha prueba le será computado a efectos de los aumentos periódicos por tiempo de servicios que establece la presente Ordenanza.

Los servicios prestados en una Empresa como tripulantes interinos o eventuales serán estimados a efectos del periodo de prueba que determina este artículo.

V

#### ASCENSOS

**Art. 49. PROVISIÓN DE VACANTES.**—Para las que no sean de ingreso se seguirá el sistema de antigüedad y elección, y cuando ello no sea posible podrá proveerse con personal ajeno a la Empresa.

Art. 50. **NORMAS GENERALES.**—Los ascensos se efectuarán teniendo en cuenta lo siguiente:

a) El ascenso exigirá la existencia de vacantes, entendiéndose por tal no solo la que se produzca en la plantilla aprobada para una Empresa, sino también la que sea consecuencia de aumento en la respectiva categoría.

b) Se ascenderá a la categoría inmediatamente superior a la que se tenga asignada.

c) El personal de la Empresa tendrá, en igualdad de condiciones, derecho de preferencia para cubrir las vacantes de ingreso.

d) Todas las prescripciones sobre ascensos han de entenderse subordinadas a que quienes hayan de ocupar una vacante estén en posesión del título o nombramiento oficial correspondiente y se cumplan los requisitos establecidos por las vigentes disposiciones sobre Marina Mercante y reunir las condiciones para el cargo.

e) No habrá límite de edad para el personal de la Empresa que solicite ascenso de categoría.

f) El personal, por conveniencia propia, podrá renunciar a los ascensos que le correspondan, cuya renuncia será aceptada por la Empresa si las necesidades del servicio lo permiten.

g) Las discrepancias que surjan con motivo de la aplicación de las normas sobre ascensos podrán someterse para su resolución a la Delegación de Trabajo competente, con recurso ante la Dirección General del Ramo.

Art. 51. **REGLAMENTO INTERIOR.**—Sin perjuicio de las normas generales previstas, el Reglamento de Régimen Interior determinará:

a) Requisitos mínimos indispensables para cada cargo y méritos y pruebas de aptitud a que habrá de someterse el personal que desee ascender, señalando un periodo de prueba como se prevé para los supuestos de ingreso.

b) Bases de ascensos para las distintas categorías de cada grupo y especialidad.

c) Prescripciones para reducir a los estrictamente necesarios los traslados que se produzcan con motivo de los ascensos.

Art. 52. **MANDO Y JEFATURA DE MÁQUINAS.**—En los casos de que para ocupar los cargos de Capitán, Piloto o Patrón, con mando de buque, o Jefe de Máquinas, fuese designado en ascenso quien pertenezca a la plantilla de personal fijo, al cesar en sus funciones, bien sea por acuerdo del Naviero o Armador, o por voluntad del propio interesado, se reintegrará a la categoría que ostentase antes del nombramiento, haya o no vacante.

Art. 53. **PERSONAL DE PUENTE Y CUBIERTA.**

a) *Oficiales.*—El cargo de primer Oficial se cubrirá por elección del Naviero o Armador entre quienes llevando más de tres años de servicio efectivo en la categoría inferior inmediata, se hayan hecho acreedores de obtenerlo por sus aptitudes y méritos y estén en posesión del título correspondiente.

Los cargos de oficiales segundos se cubrirán, de cada tres vacantes, dos por rigurosa antigüedad, con arreglo al escalafón correspondiente, y la tercera, por elección del Armador entre los Oficiales terceros que se hayan hecho acreedores al ascenso por su aptitud y mérito.

b) *Maestranza.* Contraamaestre.—La plaza de primer Contraamaestre, caso de existir, se cubrirá por elección del Naviero o Armador entre quienes ocupen la categoría inferior inmediata, y las plazas de segundos Contraamaestres corresponderán al ascenso por rigurosa antigüedad de terceros Contraamaestres.

Las vacantes que se produzcan de tercer Contraamaestre, en el supuesto de que tal categoría exista, o en el de segundo o primero, caso contrario, se cubrirán por la Empresa entre aquellos tripulantes polivalentes, Marineros-Mecánicos («Mecamares») que, reuniendo las condiciones de discernimiento, competencia, sentido de responsabilidad y habilidad, ofrezcan una garantía de acierto en el desempeño de la mencionada categoría.

Carpintero.—Se elegirán por la Empresa entre los Ayudantes de Carpintero que posean los debidos conocimientos a juicio del Armador, pudiendo recurrirse, en otro caso, así como en el de no existir la categoría de Ayudante, a personal de nuevo ingreso.

Pañoleros.—Se designarán por la Empresa entre los «Mecamares» o Marineros que reúnan las adecuadas condiciones.

c) *Simples Subalternos.*—En tanto no sean de obligado cumplimiento las normas establecidas por la Subsecretaría de la Marina Mercante sobre Marineros con certificados de competencia, el ascenso en esta categoría se ajusta a las normas siguientes:

Marineros.—Ascenderán a esta categoría los Mozos que por su antigüedad les corresponda.

Pajes.—A los dos años de permanencia en dicha categoría pasarán automáticamente a la de Grumete.

Grumetes.—A los dos años de permanencia en dicha categoría pasarán a ocupar las vacantes que se produzcan en la de Mozo.

Art. 54. **PERSONAL DE MÁQUINAS.**

a) *Oficiales.*—El cargo de primer Oficial se cubrirá por elección del Naviero o Armador entre quienes llevando más de tres años de servicio efectivo en la categoría inferior inmediata se hayan hecho acreedores de obtenerlo por sus aptitudes y méritos y estén en posesión del título correspondiente.

Los cargos de Oficiales segundos se cubrirán, de cada tres vacantes, dos por rigurosa antigüedad, con arreglo al escalafón correspondiente, y la tercera, por elección del Armador entre los Oficiales terceros que se hayan hecho acreedores al ascenso por su aptitud y mérito.

b) *Titulados de Formación Profesional Náutico-Pesquera.* Los cargos de Mecánico Naval Mayor se cubrirán por elección del Naviero o Armador entre quienes llevando más de tres años de servicios efectivos en la categoría inferior, posean el correspondiente título profesional que les capacite para el ascenso y se hayan hecho acreedores al mismo por sus aptitudes y méritos.

El ascenso de Mecánico naval de segunda clase (vapor y motor), se llevará a cabo por riguroso orden de antigüedad entre los que, dentro de escalafón, posean el adecuado título.

Lo dispuesto en el presente apartado no será aplicable cuando corresponda a un Mecánico naval la Jefatura del Departamento de Máquinas, en cuyo caso deberá observarse lo dispuesto en el artículo 18 de la presente Ordenanza.

c) *Maestranza.* Caldereros.—Las vacantes que se produzcan de Caldereros se proveerán por la Empresa entre aquellos tripulantes de máquinas que reuniendo las condiciones de discernimiento, competencia, sentido de responsabilidad y habilidad, ofrezcan una garantía de acierto en el desempeño de la mencionada categoría, pudiendo ser cubierta con personal ajeno a la Empresa, siempre que, a juicio de la misma, no exista en ella ningún tripulante que reúna las condiciones exigidas para desempeñar dicho cometido.

Bomberos de buque-tanque.—Se elegirán por la Empresa entre los «Mecamares» o los Ayudantes Bomberos de buque-tanque que posean los debidos conocimientos a juicio de ella.

Pañoleros de máquinas.—Se elegirán por la Empresa entre los «Mecamares» o Subalternos de máquinas que reúnan las adecuadas condiciones.

d) *Subalterno.*—Las vacantes que se produzcan en las categorías de Engrasadores, Cabo de agua, Fontanero o Plomero y Ayudante Bombero de buque-tanque se cubrirán por elección de la Empresa entre los «Mecamares» o los Fogoneros, Pañoleros y Limpiadores que a juicio de la Empresa acrediten poseer las adecuadas condiciones.

Art. 55. **PERSONAL DE RADIOTELEGRAFÍA.**—Los cargos de primero y segundo Oficial Radiotelegrafista se cubrirán por segundos y terceros Oficiales Radiotelegrafistas, respectivamente, siempre que en el momento del ascenso se tenga, en todo caso, más de tres años efectivos de servicios en la categoría inferior inmediata y, además, se posea el título profesional de Radiotelegrafista de la Marina Mercante de primera clase, cuando se trate de cargo para el que se exija dicho requisito.

De cada tres vacantes, dos se cubrirán por rigurosa antigüedad, con arreglo al escalafón correspondiente, y la tercera, por elección del Armador entre quienes estando en la categoría inferior se hayan hecho acreedores al ascenso por su aptitud y mérito.

Art. 56. **PERSONAL DE FONDA.**—Los ascensos del personal de fonda se regularán por las siguientes normas concretas:

a) *Oficiales.*—En aquellas Empresas donde existan Sobrecargos de más de una categoría, el primer Sobrecargo será de elección del Armador, y en cuanto al ascenso a segundos, se proveerán, de cada tres vacantes, dos por rigurosa antigüedad en los de la categoría inferior, de acuerdo con el oportuno escalafón, y la tercera, por elección del Naviero o Armador, entre los citados que se hayan hecho acreedores al ascenso por su aptitud y mérito.

b) *Maestranza.*—Todas las vacantes del personal de fonda comprendido en este grupo serán cubiertas libremente por el Naviero o Armador entre el personal fijo de fonda de la misma especialidad que reúna, a juicio de la Empresa, las condiciones

precisas, pudiendo admitirse personal de nuevo ingreso cuando no concorra tal circunstancia.

c) *Subalternos*.—Lo dispuesto en el párrafo anterior será aplicable para cubrir las vacantes de superior categoría que dentro de cada especialidad puedan producirse, excepción hecha de los Camareros, entre los cuales el ascenso a Camarero de primera o de segunda se llevará a cabo entre los de segunda y Ayudantes, respectivamente, por rigurosa antigüedad.

Los Marmitones, a los tres años de permanencia en dicha categoría, pasarán a ocupar la vacante que se produzca de Ayudante de Cocina.

Art. 57. PERSONAL DE SANIDAD.—El ascenso de segundo Médico a primer Médico, en el caso de existir ambas categorías, se llevará a cabo por riguroso orden de antigüedad dentro del escalafón respectivo.

Art. 58. PERSONAL DE INSPECCIÓN.—a) El personal de Inspección será libremente elegido por la Empresa naviera o armadora entre el personal que a bordo de sus buques y, por lo tanto, en posesión del adecuado título o nombramiento profesional de la Marina Mercante, ejerce la jefatura de una nave o departamento o servicio de la misma, siempre que lleve más de cinco años en el desempeño del cargo.

Como Jefe de Inspección, podrá ser designado, a criterio de la Empresa, cualquier Inspector de los que integran su plantilla.

La designación de Inspector general, excluido de la Ley de Contrato de Trabajo, podrá recaer en personal de la propia Empresa o ajeno a ella.

b) Por tratarse de cargos de confianza del Naviero o Armador, los Inspectores comprendidos en el ámbito de aplicación de esta Ordenanza podrán cesar en el ejercicio de sus funciones siempre que el interesado o la Empresa lo estime oportuno; pero en ambos casos vendrá obligada a restituirle a la categoría que tuviese antes del nombramiento, haya o no vacante, computándose en ella, a todos los efectos, el tiempo servido como Inspector.

c) Cuando el Armador hubiese designado Inspector general a persona que antes de su nombramiento ocupase, dentro de la propia Empresa, cargo incluido en esta Ordenanza, quedará en el mismo en situación de excedente voluntario, y en el caso de acordarse su cese como tal Inspector general, deberá ser reintegrado a la categoría que tuviese antes de su designación, con los derechos y obligaciones que a la misma correspondan.

## VI

### PLANTILLAS Y ESCALAFONES

#### 1. Plantillas

Art. 59. CONCEPTO.—Se entenderá por plantilla el estado numérico del personal fijo de cada Empresa correspondiente a las necesidades de la totalidad de los buques de su flota y de la Inspección, con expresión de los grupos, especialidad y categoría profesional a que pertenezcan.

Art. 60. OBLIGACIÓN DE ESTABLECERLAS.—Los navieros o armadores están obligados a establecer dicha plantilla, especificando la correspondiente a las tripulaciones que hayan de ir a bordo de cada uno de los buques de su flota, de acuerdo con las necesidades y organización específica del tráfico marítimo y de modo que a todos los individuos de la dotación se apliquen efectivamente los beneficios de la legislación en materia de jornada, descanso, vacaciones y demás condiciones laborales que afecten a la duración del trabajo.

Art. 61. MÍNIMAS Y CUADRO INDICADOR.—Las plantillas a que se refiere el artículo anterior no podrán ser inferiores a las exigidas por el cuadro indicador del personal mínimo reglamentario en los buques mercantes españoles, o las que se establezcan en las disposiciones que sobre esta materia puedan dictarse en el futuro.

Art. 62. AMORTIZACIONES.—Las Empresas afectadas por esta Ordenanza podrán amortizar, al tiempo de producirse las vacantes, las plazas de los individuos fijos de la dotación de sus buques cuyo número exceda del previsto en la plantilla mínima exigida por el cuadro indicador.

Para la reducción de plantillas de aquellos cargos no señalados concretamente en el mencionado cuadro indicador no se precisará autorización, siempre que ello no afecte a jornada y descanso del personal que queda.

Art. 63. APROBACIÓN Y PUBLICIDAD.—Por los navieros o armadores se remitirá, en el término de tres meses, a contar de la fecha de aprobación de esta Ordenanza, a la Delegación de Tra-

bajo administrativamente competente, y en ejemplares por duplicado, la plantilla total de la Empresa y las plantillas correspondientes a cada uno de sus buques. Uno de dichos ejemplares será devuelto por aquel Organismo una vez consignada la diligencia de haber efectuado su presentación, y el otro quedará archivado en la Delegación correspondiente.

Una copia de la plantilla total de la Empresa, así como de la que al buque correspondía, será colocada en lugar visible de cada buque para conocimiento de las dotaciones respectivas.

Las Empresas que se constituyan con posterioridad a la entrada en vigor de esta Ordenanza cumplirán iguales normas y en idénticos plazos a los que se señalan en este artículo.

#### Art. 64. PUENTE Y CUBIERTA.

1. *Oficiales*.—En aquellos buques en que el número de Oficiales sea superior a cuatro, incluido el Capitán, el exceso ostentará categoría de Tercer Oficial, con excepción de aquellos que posean título de Capitán, los cuales ocuparán siempre la inmediata superior.

2. *Contramaestres*.—En los buques de 900 toneladas o de superior tonelaje deberá existir siempre un Primer Contramaestre.

En el caso de que hubiera varios, uno será forzosamente de la categoría antes indicada y los restantes podrán serlo de cualquiera de las demás categorías de Contramaestres.

En los buques de 500 a 900 toneladas, la plaza de Contramaestre podrá ser desempeñada por un Segundo Contramaestre.

En los buques de menos de 500 toneladas, dicha plaza podrá ser de Tercer Contramaestre.

Se exceptúan de lo establecido en los dos párrafos precedentes las embarcaciones movidas a vela y los buques que transporten materias inflamables y explosivos, en los que, cualquiera que sea su tonelaje, la plaza será siempre de Primer Contramaestre.

Art. 65. MÁQUINAS.—En aquellos buques en que el número de Oficiales de Máquinas sea superior a cuatro, incluido el Jefe de Máquinas, el exceso ostentará categoría de Tercer Oficial, con excepción de los que posean título de Maquinista Naval Jefe, que ocuparán siempre la inmediata superior.

Art. 66. RADIOTELEGRAFÍA.—Dentro de cada Empresa, el 40 por 100 de su personal de Radiotelegrafía deberá ser de Primeros Radiotelegrafistas, siempre que estén en posesión del título profesional de Oficial Radiotelegrafista de primera clase; el 35 por 100, de Segundos Radiotelegrafistas, y el 25 por 100, de Terceros Radiotelegrafistas.

Cuando, según la regla contenida en el párrafo anterior, los cocientes para obtener el número de Radiotelegrafistas de cada categoría no sean exactos, se tendrá en cuenta que la fracción decimal sea igual o mayor de 0,50 o inferior a dicha cifra; en el primer caso, se incrementará en la categoría superior y en el segundo, en la inferior.

#### Art. 67. FONDA.

1. *Sobrecargos*.—En aquellas Empresas en que existan Sobrecargos, su distribución en las tres categorías que la presente Ordenanza establece se determinará en el Reglamento de régimen interior, habida cuenta la organización de los servicios y la importancia de los buques en donde dicho cargo exista.

2. *Maestranza*.—Los cargos de Māyordomo, Jefe de Cocina, Primer Panadero y Primer Despensero o Gambucero corresponden a los buques de pasaje que realicen navegaciones de segunda y tercera zona y a aquellos otros de pasaje o carga que por las Empresas se tengan establecidos o quieran establecerse.

La distribución de los Cocineros en las categorías que la presente Ordenanza establece se determinará en el Reglamento de régimen interior, habida cuenta la organización de los servicios y la importancia de los buques en los que existan dichos cargos.

3. *Subalternos*. Cocineros.—En los buques que no sean de pasaje, con número de tripulantes superior a 10, el Cocinero podrá encuadrarse en la categoría mínima de Tercer Cocinero.

Camareros.—En los buques que no sean de pasaje y que por el cuadro indicador de tripulaciones mínimas corresponden uno o dos Camareros podrán encuadrarse, respectivamente, en las categorías de Camarero de primera y Camarero de segunda.

Cuando la plantilla sea superior a dos en buques de carga o pasaje, se distribuirá por mitades las categorías de Camarero de primera y Camarero de segunda.

Art. 68. SERVICIOS ESPECIALES, MÉDICOS.—En aquellas Empresas que exista plantilla de Médicos, su distribución en las dos categorías que por esta Ordenanza se establece, el 50 por 100

corresponderá a la de Primer Médico, pudiendo encuadrarse el otro 50 por 100 en la de Segundo Médico, incrementándose en la superior de ambas categorías en el supuesto de que el número de estos facultativos sea impar.

## 2. Escalafones

Art. 69. OBLIGACIÓN DE CONFECCIONARLOS.—Las Empresas navieras o armadoras confeccionarán, dentro de los dos primeros meses de cada cuatro años, los escalafones de su personal fijo, por grupos profesionales, ordenados por categorías, y dentro de éstas por antigüedad, los individuos pertenecientes a cada uno de dichos grupos, clasificándose separadamente las distintas especialidades que existan dentro de ellos.

En los mencionados escalafones se harán constar las circunstancias siguientes: nombre y apellidos de los interesados, fecha de nacimiento y de ingreso en la Empresa, categoría profesional asignada, antigüedad en dicha categoría, sueldo, trienios que tenga reconocidos, cargo o plaza y título profesional, caso de que lo posea.

Art. 70. SU COMUNICACIÓN AL PERSONAL Y RECLAMACIONES.—Dos copias del escalafón de cada especialidad serán remitidas a cada uno de los buques que constituyan la flota de la Empresa, con objeto de que sea conocido por los individuos que integran la dotación.

Una de dichas copias, una vez firmadas por los tripulantes interesados, será devuelta por el Capitán al Naviero o Armador, y la otra deberá fijarse en lugar visible de la nave.

En el plazo de treinta días, a contar del siguiente al de aquel en que se haya expuesto en el buque el escalafón respectivo, el personal que considere inadecuado su acoplamiento podrá formular ante el Capitán, Piloto o Patrón que mande el buque, para su envío a la Empresa, las observaciones que estime oportunas.

Las reclamaciones que pueda formular el personal de inspección o los propios Capitanes se tramitarán por sus Jefes inmediatos.

Art. 71. PROCEDIMIENTO EN RECLAMACIONES.—1. En el caso de que las observaciones que formule el personal no sean aceptadas por el Armador en el plazo de quince días, se procederá por la Empresa a la formación del oportuno expediente, en que deberán recogerse las manifestaciones del interesado, las pruebas que presente y las que ella misma pueda aportar; el expediente quedará terminado en los tres meses siguientes, y será resuelto en término de diez días, contados desde su conclusión.

2. Contra el acuerdo adoptado por la Empresa, y en plazo de treinta días siguientes a la fecha de su notificación, podrá recurrir el personal ante la Delegación de Trabajo competente, a cuyo efecto, cuando se trate de tripulantes embarcados, se entregará al Capitán, dentro del señalado plazo, el oportuno escrito de recurso, siendo preceptivo se expida recibo del documento entregado.

El Capitán, Piloto o Patrón, desde el primer puerto español en que el buque haga escala, tendrá la obligación de remitir al Naviero o Armador el expresado recurso, con el fin de que la Empresa, en unión del expediente citado en el artículo anterior, proceda a su inmediata presentación en la Delegación de Trabajo, quien resolverá, previo informe de la Organización Sindical y de la Inspección de Trabajo, dentro de los quince días siguientes a la fecha en que hayan tenido entrada en el Registro los mencionados informes.

3. Contra las resoluciones adoptadas por la Delegación de Trabajo competente, de las que habrá de darse traslado a la Empresa y al personal afectado, podrá recurrirse en alzada, tanto por el Naviero como por el trabajador, por conducto de la propia Delegación, ante el Director general de Trabajo, en el término de treinta días siguientes contados desde el inmediato de su notificación.

La Dirección General de Trabajo resolverá lo procedente en el término de los dos meses siguientes a la fecha de entrada en el Registro del oportuno expediente.

Art. 72. PUBLICACIÓN.—Resueltas definitivamente las observaciones y reclamaciones formuladas por el personal, las Empresas procederán a la publicación de los nuevos escalafones o apéndices a los mismos, con las rectificaciones que se hubieran acordado.

Un ejemplar de los citados escalafones definitivos, o de sus rectificaciones, deberá existir en cada uno de los buques de la Empresa, a disposición de las respectivas dotaciones.

Art. 73. PUBLICACIÓN PERIÓDICA.—Con independencia de los escalafones, los navieros o armadores vendrán obligados, en el mes de enero de cada dos años a poner en conocimiento del personal los cambios que en ellos se hayan producido durante el bienio anterior como consecuencia de ceses, ascensos, nuevos ingresos o cualquier otra circunstancia que los modifique.

El personal que se considere perjudicado por las modificaciones antes mencionadas podrá hacer las observaciones, reclamaciones e interponer los recursos en la forma y plazos establecidos en los anteriores artículos.

## VII

### PUESTO DE TRABAJO

Art. 74. TRANSBORDO.—Entendido el transbordo como el cambio de destino del tripulante de un buque a otro de la misma Empresa naviera o armadora, corresponde a ésta el acordarlo siguiendo, en lo posible, el orden inverso al de antigüedad, a virtud de la facultad de organización que la asiste.

El transbordo podrá también ser solicitado por el tripulante a la Empresa.

Art. 75. PERMUTA.—El tripulante podrá solicitar de la Empresa la permuta de su puesto, y de llevarse a cabo, los tripulantes aceptarán las modificaciones que en sus ingresos al servicio de la misma puedan producirse y renunciarán a toda indemnización por los gastos que puedan ocasionarse.

Las peticiones de permutas habrán de formularse por escrito y por conducto del Capitán, Piloto o Patrón que ejerza el mando de las embarcaciones en que estén enrolados los solicitantes.

(Continuará.)

## MINISTERIO DE AGRICULTURA

ORDEN de 24 de junio de 1969 por la que se prorroga el plazo para solicitar los beneficios de la acción concertada para la producción de ganado vacuno de carne durante la vigencia del II Plan de Desarrollo Económico y Social.

Ilustrísimos señores:

La Ley 1/1969, de 11 de febrero, por la que se aprueba el II Plan de Desarrollo Económico y Social, con vigencia hasta el 31 de diciembre de 1971, establece en política agraria una vigorosa actuación en el sector ganadero y en especial en el ganado vacuno de carne, utilizando para ello el Régimen de Acción Concertada, orientada comarcalmente, de forma que contemple la reestructuración de ciclos completos de producción, industrialización y comercialización.

A pesar de la favorable acogida por parte de los ganaderos españoles a este sistema de desarrollo pecuario, no se ha alcanzado aún plenamente el autoabastecimiento nacional de carne de vacuno, por lo que parece adecuado mantener durante la vigencia del II Plan de Desarrollo todos los beneficios financieros, fiscales y técnicos para la expansión de este sector, y en su virtud, en uso de las atribuciones que concede a este Departamento la Orden de la Presidencia del Gobierno de 18 de noviembre de 1964, he tenido a bien disponer:

Artículo único.—Se prorroga durante la vigencia del II Plan de Desarrollo Económico y Social, esto es, hasta el 31 de diciembre de 1971, el plazo concedido para que los empresarios ganaderos puedan solicitar los beneficios establecidos para la Acción Concertada de ganado vacuno de carne, de acuerdo con los preceptos de la Orden de este Ministerio de 29 de enero de 1965 y demás disposiciones vigentes.

Lo que comunico a VV. II, para su conocimiento y efectos. Dios guarde a VV. II, muchos años.  
Madrid, 24 de junio de 1969.

DIAZ-AMBRONA

Ilmos. Sres. Subsecretario y Directores generales de Ganadería, de Agricultura y de Montes, Caza y Pesca Fluvial de este Departamento.

Artículo	Concepto	Explicación del gasto	Presupuestado por conceptos	Importe total
	7.º	Para maestros nacionales en ejercicio que cursen estudios en Facultades de Filosofía y Letras y de Ciencias .....	500.000	
	8.º	Para alumnos libres que simultanean el estudio con el trabajo remunerado .....	4.000.000	448.800.000
<b>CAPITULO VI</b>				
<b>Ayudas para Graduados</b>				
Unico	1.º	Para preparación de oposiciones, especialización profesional, realización de tesis doctorales, formación de aspirantes al profesorado y ampliación de estudios en el extranjero .....	48.000.000	
	2.º	Bolsas de Viaje para graduados que realicen ampliación de estudios en el extranjero .....	2.000.000	50.000.000
<b>CAPITULO VII</b>				
<b>Bolsas de matrícula y Seguro Escolar</b>				
Unico	1.º	Bolsas de matrícula para alumnos de Enseñanza superior no atendidas en los cupos que están obligados a otorgar los Centros .....	5.000.000	
	2.º	Cuota estatal del Seguro escolar para alumnos de Bachillerato Superior Curso Preuniversitario, Magisterio, Ayudantes Técnicos Sanitarios, Formación Profesional (Oficialía y Maestría), Enseñanza Universitaria, Técnicas y asimiladas y demás enseñanzas a las que se puede extender el Seguro) .....	100.000.000	105.000.000
<b>CAPITULO VIII</b>				
<b>Otras ayudas</b>				
Unico	1.º	Para alumnos en situaciones excepcionales de toda clase de enseñanzas .....	4.000.000	
	2.º	Complemento de becas para atender el pago de las cargas financieras derivadas de la promoción de Centros residenciales preferentemente Colegios menores .....	40.000.000	
	3.º	Premios extraordinarios para becarios que acrediten mejores expedientes académicos, destinados a una más adecuada formación profesional, concedidos en forma de lotes de material científico, libros, viajes de estudios, etc. ....	1.000.000	45.000.000
<b>CAPITULO IX</b>				
<b>Inversiones sin previsión específica</b>				
Unico	1.º	Para ayudas o subvenciones que acuerde el Ministro de Educación y Ciencia. Presidente del Patronato, a propuesta o con informe de la Comisión Permanente dentro de las finalidades asignadas al Fondo Nacional .....	5.000.000	5.000.000

## RESUMEN

Capítulo I .....	553.000.000
Capítulo II .....	1.097.000.000
Capítulo III .....	429.000.000
Capítulo IV .....	67.200.000
Capítulo V .....	448.800.000
Capítulo VI .....	50.000.000
Capítulo VII .....	105.000.000
Capítulo VIII .....	45.000.000
Capítulo IX .....	5.000.000
<b>Total .....</b>	<b>2.800.000.000</b>

## MINISTERIO DE TRABAJO

*CONTINUACION a la Ordenanza del Trabajo en la Marina Mercante, aprobada por Orden ministerial de 20 de mayo de 1969.*

Será facultad del naviero o armador acceder o no a dichas peticiones, y la resolución adoptada deberá ser notificada en forma a los interesados dentro de los treinta días siguientes al recibo de la petición.

De consumarse la permuta, los tripulantes aceptarán las modificaciones que en sus remuneraciones puedan producirse y no tendrán derecho a indemnizaciones por gasto de traslado que el transbordo de buque pueda ocasionarles.

## Art. 76. CAMBIOS DE DESTINO O FUNCIÓN.

## 1. Normas generales

a) Dentro del mismo o de distinto buque de la misma Empresa, el personal enrolado de Maestranza y Subalterno podrá solicitar del armador, y éste acceder o no, a propuesta del Capitán, el cambio de destino o función, siempre que se trate de igual categoría, aunque sea de distinto grupo o especialidad de poseer la aptitud necesaria para el nuevo destino y fundarse en motivo justificado.

En todo caso se considerará como causa justificada la petición que formule el personal de máquinas y calderas para pasar al departamento o sección de cubierta, por motivo de salud.

b) Caso de que la Empresa acepte el cambio de destino o función solicitado por el tripulante, éste pasará a percibir el salario correspondiente a su nueva categoría, aunque conservando los beneficios derivados de sus años de servicio en la Empresa.

c) Lo dispuesto anteriormente, en nada afecta a aquellos casos de urgente necesidad para la seguridad de la expedición, en los que los tripulantes podrán ser destinados a cualquier departamento, sección o servicio, y para realizar el cometido que por el Capitán, Piloto o Patrón se les encomiende, sin que

pueda exigir el abono de diferencia de salarios por trabajos de categoría superior, ni considerar como vejatorios aquellos otros inferiores que las circunstancias impongan.

### 2. Trabajos de categoría superior

a) Todo el personal, en caso de necesidad, podrá ser destinado a trabajos de categoría superior, con el sueldo que corresponda a la misma.

b) Este cambio de categoría, siempre que sea posible el envío de relevo, no deberá ser de duración superior a tres meses ininterrumpidos, debiendo el interesado, al cabo de este tiempo, reintegrarse a su antiguo puesto.

c) En el supuesto de que el trabajo de categoría superior a realizar exigiera un periodo de tiempo mayor que el señalado y haya posibilidad de enviar al sustituto, deberá proveerse definitivamente el cargo superior, de acuerdo con lo dispuesto en esta Ordenanza.

d) Se estimará que es posible el envío de relevo cuando el buque haga escala en cualquier puerto español o extranjero de Europa comprendido entre Génova y Hamburgo y el Reino Unido.

e) Lo dispuesto en los párrafos b), c) y d) no es aplicable en los casos de sustitución por servicio militar, enfermedad o accidente de trabajo, u otros análogos, en los que la sustitución podrá comprender todo el tiempo que duren las circunstancias que hayan motivado el cambio.

f) En aquellos casos en que por las circunstancias especiales en que la navegación se realice, motivadas por clima, elevadas temperaturas, u otras razones, las Empresas concederán voluntariamente a los tripulantes de determinados buques categorías superiores a las que por razón de la función que tengan encomendada establece esta Ordenanza, cesarán en el percibo de los beneficios inherentes a la categoría asignada, y se reintegrarán a la que, según escalafón, les corresponda en el momento en que desaparezcan las circunstancias especiales que motivaron el cambio.

### 3. Trabajos de categoría inferior

a) Si por necesidades del servicio se destina a un tripulante de modo circunstancial a trabajos inferiores a los propios de su categoría, sin que por ello se perjudique su formación profesional ni tenga que efectuar funciones que impliquen vejación o menoscabo de su cometido laboral, se conservará el sueldo correspondiente a su cargo.

No supondrá menoscabo ni vejación efectuar trabajos accidentales de categoría inferior íntimamente relacionados con su función.

b) Si el cambio de destino a la categoría inferior tuviera su origen en petición propia, sanción o a causa de una disminución de capacidad, demostrada mediante expediente, la remuneración será la que corresponde al nuevo cargo que se le asigne.

Las variaciones circunstanciales motivadas por causas de fuerza mayor no imputable a la Empresa, sin conveniencia ni beneficio alguno para ella, podrán modificar la retribución del interesado, de conformidad con la función que haya habido necesidad de señalarle. En el caso de que dicha modificación afecte a un periodo superior a un mes, el naviero o armador vendrá obligado a dar cuenta a la Delegación de Trabajo correspondiente de los cambios de destino efectuados, a los efectos que procedan.

### 4. Personal con capacidad disminuida

Las Empresas procurarán destinar a trabajos adecuados a sus condiciones físicas, caso de existir puestos disponibles, al personal cuya capacidad haya sido disminuida por edad u otras circunstancias, antes de reunir las condiciones necesarias para su jubilación; otorgándose preferencia a aquellos que carezcan de subsidio, pensión o medios propios para su sostenimiento. El personal acogido a esta situación especial no excederá nunca del 5 por 100 del total de la categoría respectiva.

Art. 77. COMISIONES DE SERVICIO.—a) Con carácter circunstancial, el naviero o armador podrá disponer cuantas comisiones de servicio considere oportunas realizar a bordo de cualquiera de los buques de su propiedad, o en tierra.

b) Ningún desplazamiento por comisión de servicios podrá durar más de seis meses, salvo que la Empresa considere que la naturaleza de la función o misión confiada sea de carácter

personal o intransferible, en cuyo caso podrá ampliarse hasta el total término de aquélla.

c) En el transcurso de la comisión, el personal percibirá, por lo menos, iguales beneficios a los que viniera disfrutando en el cargo que desempeña en propiedad.

Art. 78. TRASLADO.—a) Se entiende por traslado el cambio permanente de la residencia que los Inspectores y demás personal destinado en tierra tuviese establecida.

Se estimará como residencia la oficial, o sea la correspondiente al lugar señalado expresamente por la Empresa, y no la que en realidad pueda tener el personal por razón de sus particulares conveniencias.

b) El destino en tierra, salvo el caso de que sea consecuencia de sanción, en modo alguno podrá imponerse por el naviero o armador al personal embarcado, debiendo llevarse a cabo a petición de parte interesada o por mutuo acuerdo entre Empresa y tripulante, conservando éste en su nuevo destino los derechos que, de acuerdo con esta Ordenanza, tenga reconocidos, salvo aquellos que de forma directa se deriven de la permanencia a bordo.

Art. 79. DISPOSICIONES COMUNES.—a) Las disposiciones contenidas en el presente capítulo, aplicables tan solo al personal fijo, serán objeto de especial desarrollo en los Reglamentos de Régimen Interior.

b) El personal que considere injustificadamente lesionados sus derechos con ocasión de los acuerdos que las Empresas adopten sobre transbordos, permutas, cambios de destino o función, comisiones de servicio y traslados, podrá acudir por escrito ante el naviero o armador dentro de los diez días siguientes a la fecha en que les fueron notificados.

Recibido el escrito del interesado, y de no aceptarse las consideraciones que aquel contenga, se ordenará la instrucción del oportuno expediente, en el cual deberá recaer resolución fundamentada en el plazo de un mes, contado a partir del día de presentación del mencionado escrito.

c) En lo que a la tramitación afecta como a los plazos se refiere, serán de aplicación en los recursos que contra los acuerdos adoptados por la Empresa puedan interponerse ante el Delegado de Trabajo competente y Dirección General de Trabajo, las mismas disposiciones.

d) La interposición de reclamación o recurso por parte del personal afectado por transbordo, permuta o cambio de destino, en modo alguno interrumpirá la efectividad de la orden dada por el naviero o armador o por su representante legal.

## VIII

### LICENCIAS, EXCEDENCIAS Y SERVICIO MILITAR

#### Art. 80. LICENCIAS.

1. Normas generales.—a) Con independencia del periodo reglamentario de vacaciones, se reconoce el derecho a solicitar licencias por los motivos que a continuación se enumeran: de índole familiar; para concurrir a exámenes para la obtención de título o nombramiento superior; para asuntos propios, y para cumplimiento de deberes de carácter público.

b) La concesión de toda clase de licencias corresponde al naviero o armador, siendo preceptivo los informes del Capitán, Piloto o Patrón y del Jefe del Departamento o Sección a que esté adscrito el peticionario, a cuyo efecto éste deberá cursar la oportuna instancia por conducto de su superior jerárquico.

Para los supuestos de contraer matrimonio, alumbramiento de la esposa, muerte, entierro o enfermedad de familiar que esta Ordenanza prevé, los permisos que se soliciten podrán otorgarse en el acto por el que ejerza el mando de la nave, sin perjuicio de las sanciones que puedan imponerse posteriormente a quienes no justifiquen en forma debida la causa alegada al formular la petición.

En los demás casos de licencia, la resolución deberá adoptarse dentro de los treinta días siguientes a la solicitud.

c) Los gastos de desplazamiento con motivo de licencias serán de cuenta del permisionario, el que deberá reintegrarse a su puesto de trabajo en el mismo o distinto puerto a aquel en que tuvo lugar el desembarco, quedando restringido el uso del derecho al desembarque y reembarco a los puertos españoles o extranjeros en Europa comprendidos entre Génova y Hamburgo y el Reino Unido, cuando ello sea posible.

d) Cuando las peculiaridades de la navegación a que el buque se dedique no permitan el reembarco del permisionario a la terminación de la licencia concedida, cualquiera que sea su

naturaleza, el tiempo que transcurra desde aquella hasta el embarque no dará derecho a reclamar retribución alguna.

e) Las licencias no se descontarán, a ningún efecto, salvo para el personal que haya obtenido durante su vida profesional tres o más sin sueldo que en total sumen más de un año.

f) El Reglamento de régimen interior regulará los trámites y formalidades que hayan de observarse para la concesión de licencias e igualmente establecerá las condiciones más beneficiosas para el personal.

2. *Licencias por motivo de indole familiar.*—a) Las Empresas navieras o armadoras vendrán obligadas a otorgar licencias a los tripulantes de sus buques, cuando aquellas se soliciten por las siguientes causas: para contraer matrimonio; por muerte, entierro o enfermedad grave del conyúge, ascendientes o descendientes en línea directa y hermanos del embarcado, y en el caso de alumbramiento de la esposa.

b) La duración de estas licencias será, al menos, de quince días en el caso de matrimonio, y de uno a diez días en los otros supuestos, fijándose concretamente en el Reglamento de Régimen Interior la forma de cómo podrá hacerse uso de estas licencias, estimándose para ello los desplazamientos que los interesados deben hacer y las demás circunstancias que, según la clase de navegación, concurren. Atendidas éstas, el naviero o armador y, en su nombre, el Capitán, Piloto o Patrón podrán prorrogar los permisos por los días necesarios, siempre que se solicite debidamente, teniendo derecho el permisionario al percibo de haberes en la cuantía correspondiente a dicha situación durante los períodos reglamentarios y en los de ampliación de éstos que puedan haberse otorgado.

3. *Permisos para exámenes.*—a) Quienes precisen efectuar nuevos exámenes para obtener en la Marina Mercante el título superior u obtener en ella certificados de competencia, tendrán derecho a que las compañías navieras o armadoras les concedan permiso de acuerdo con las siguientes normas:

a') Será condición indispensable que el solicitante lleve un mínimo de dos años al servicio de la misma compañía o armador y que tenga efectuadas las prácticas de mar o cumplidos aquellos otros requisitos exigidos por la legislación vigente para aspirar a los títulos, certificados o nombramientos respectivos.

b') Por una sola vez, y para efectuar el cursillo o estudios reglamentarios y por el tiempo que duren, se concederá un permiso que no podrá exceder de cuatro meses, con derecho al percibo del salario que tuviera reconocido a bordo, excepción hecha de las gratificaciones especiales que correspondan tan solo al personal efectivamente embarcado.

El personal acogido a los beneficios de la presente norma quedará obligado a no rescindir ni suspender su contrato de embarco durante un período mínimo de dos años si se trata de personal titulado, y de un año o seis meses, respectivamente, si son especialistas o simples subalternos, salvo, el resarcimiento al armador de la totalidad o la parte proporcional que se convenga de los gastos producidos.

El incumplimiento de dicho requisito, caso de no ser aceptado por la Empresa, se considerará a todos los efectos como si se tratara de abandono de buque.

c') En el caso de no lograr el título o certificado de competencia a que se aspire, por haber sido suspendido en los exámenes o por otras razones, podrán solicitarse para otras dos convocatorias nuevos permisos por igual plazo máximo de cuatro meses, pero esta segunda y tercera licencia se concederán sin derecho al percibo de haberes.

d') Cuando sean varios los que por cada profesión o especialidad soliciten al mismo tiempo acogerse a los beneficios que se establecen, tendrán preferencia, en primer lugar, los comprendidos en el apartado b'), y en segundo, los del apartado c'), y dentro de cada uno de tales apartados, los de mayor antigüedad dentro de la propia Empresa; todo ello en el supuesto de que las necesidades de la navegación no permitan acceder simultáneamente a todas las peticiones que se formulen.

b) En el desembarco del personal en uso de licencia para exámenes, tanto con sueldo como sin el, cuando por el elevado número de peticionarios haya necesidad de adoptar tal medida, el naviero o armador podrá limitar los permisos que conceda para cada convocatoria al 6 por 100 de la plantilla total de Oficiales de Puente y Máquinas, al 4 por 100 de la de cada uno de los restantes grupos de titulares, al 4 por 100 de la de Maestranza y al 8 por 100 de la de Subalternos.

c) El pago mensual de los salarios que corresponda percibir al personal en cursillo o estudios reglamentarios comprendido en el apartado b') se efectuará por el armador, previa

entrega, como justificante, del certificado expedido por los Directores de las Escuelas Oficiales, acreditando que el permisionario asiste ininterrumpidamente a los cursillos o estudios reglamentarios.

De no presentarse el citado documento, el naviero o armador quedará exento de la obligación de abonar el salario.

d) Lo dispuesto anteriormente no merma la facultad del personal profesional de la Marina Mercante de presentarse a los exámenes que periódicamente se celebran para la obtención de los títulos y nombramientos correspondientes a las distintas especialidades.

Los permisos que se necesiten a tal fin se registrarán por las normas contenidas sobre licencias para asuntos propios.

4. *Licencias para asuntos propios.*—a) Los tripulantes podrán solicitar licencia por necesidad de atender personalmente asuntos propios que no admitan demora en cuyo caso la licencia podrá concederse por la Empresa, si lo permiten las necesidades del servicio, por un período de uno a diez días, sin devengo de haberes por el permisionario y siendo de su cargo los gastos de desplazamiento por desembarque y embarque propios y, en su caso, los de aquel que haya de sustituirle en su destino.

b) También podrá el personal embarcado que lleve un mínimo de dos años al servicio de la Empresa solicitar licencia, sin sueldo, por plazo no inferior a quince días ni superior a cuatro meses, siendo potestad del naviero concederlo o denegarlo, en atención a los fundamentos que se expongan por el solicitante, expediente personal del mismo y necesidades del servicio.

Estos permisos serán improrrogables, debiendo pedir, el pase a la situación de excedencia voluntaria los que deseen un plazo superior al indicado en el párrafo precedente, y no podrán solicitarse ni, por tanto, otorgarse más de una vez al año.

5. *Cumplimiento de deberes de carácter público.*—a) Independientemente de las licencias anteriores, deberán otorgarse al personal comprendido en esta Ordenanza, y en la medida de lo posible, dadas las características del tráfico marítimo, aquellos permisos que sean indispensables para el cumplimiento de los deberes inexcusables de carácter público, a que se contrae la Ley de Contrato de Trabajo.

b) Se incluirán entre las reuniones preceptivas o reglamentarias las convocadas por el Montepío Marítimo Nacional, en cuanto afecten a los trabajadores que en el mismo actúan por razón de cargos electivos de carácter sindical.

c) Los límites legales de dos jornadas consecutivas o de cinco al mes quedarán ampliados a cuatro y diez días, respectivamente, cuando se trate de personal que se halle embarcado.

#### Art. 81. EXCEDENCIAS.

1. *Clases.*—Se reconocen dos clases de excedencias: voluntaria y forzosa; pero ninguna de ellas dará derecho a sueldo mientras el excedente no se reincorpore al servicio.

2. *Excedencia voluntaria.*—a) Podrá solicitar la excedencia voluntaria el personal de las Empresas navieras o armadoras que lleve, al menos, cinco años a su servicio.

Las peticiones de excedencia se resolverán dentro del mes siguiente a su presentación y serán atendidas siempre que lo consientan las necesidades de la navegación.

En todo caso, se procurará despacharlas favorablemente cuando se funden en causas suficientes, que se señalarán en el Reglamento de Régimen Interior.

La excedencia voluntaria se concederá por una sola vez, por plazo no inferior a un año ni superior a cinco y sin derecho a prórroga.

De no solicitarse el reintegro antes de la terminación del plazo señalado, perderá el derecho a su puesto en la Empresa.

El trabajador que dentro de los límites fijados solicite su reintegro tendrá derecho a ocupar la primera vacante que se produzca en su categoría profesional, si no hubiera personal en situación de excedencia forzosa que la solicite, y si la vacante producida fuera de categoría inferior a la suya, podrá optar entre ocuparla con el salario que a ella corresponda o esperar a que se produzca una vacante de las de su categoría.

A ningún efecto se computará el tiempo que se permanezca en situación de excedencia voluntaria.

b) Como excepción de lo dispuesto anteriormente, podrá solicitarse y concederse una excedencia voluntaria de carácter especial, en el caso que se prevé en esta Ordenanza y que durará el tiempo preciso para hacer o completar las prácticas de mar a que dicho precepto se contrae, viniendo obligado el tripulante a pedir el reintegro dentro de los treinta días siguientes a la terminación de dichas prácticas, sin que tenga derecho el

petionario a percibir retribución alguna durante el tiempo que transcurra hasta su readmisión, siempre que ésta se efectúe a la llegada del buque en donde prestaba sus servicios a puerto español.

3. *Excedencia forzosa*.—a) Dará lugar a la situación de excedencia forzosa cualquiera de las causas siguientes:

Nombramiento para cargo político o sindical que haya de hacerse por Decreto.

Enfermedad.

Matrimonio del personal femenino que opte por dote.

Exceso de plantilla por reducción de flota, debido a pérdida, inutilización absoluta, amarre definitivo, desguace o venta de buques.

b) En los casos de cargo político o sindical, la excedencia comprenderá todo el tiempo que dure el cargo que la determine, y otorgará derecho a ocupar la misma plaza que desempeñaba anteriormente, computándose el tiempo de excedencia como en activo, a todos los efectos. El reintegro deberá solicitarse por el interesado dentro del mes siguiente a su cese en el cargo político o sindical que ostentase.

c) Los enfermos serán considerados en situación de excedencia forzosa a partir del día siguiente al último en que hayan cobrado indemnización o subsidio como consecuencia de su enfermedad, en situación de incapacidad transitoria.

La duración máxima de esta excedencia será de cinco años, en cuyo transcurso podrá solicitar su jubilación si se halla dentro de las condiciones establecidas en el Reglamento del Montepío Marítimo Nacional, o bien pedir su reintegro al servicio para cuando exista vacante en su categoría, si se encuentra restablecido de su dolencia. En este último caso, será preciso el reconocimiento del tripulante y la presentación del certificado médico.

Los que transcurrido el plazo de cinco años como excedentes por enfermos no hubieran logrado su curación, pasarán a la situación de jubilados si reunieran las condiciones debidas.

El tiempo de excedencia por causa de enfermedad no dará lugar a ascensos ni se computará como activo a efectos de aumentos periódicos por años de servicio.

d) El personal femenino que preste sus servicios a bordo de los buques mercantes tendrá derecho al contraer matrimonio a optar entre continuar en él o percibir en concepto de dote una cantidad equivalente a tantas mensualidades de sueldo inicial con trienios como años de servicio haya prestado, con un límite máximo de diez; en este último supuesto quedará en situación de excedencia forzosa con derecho a solicitar el reintegro dentro de los treinta días siguientes al hecho que determine se constituya en cabeza de familia y tenga menos de cincuenta y cinco años de edad.

El tiempo de excedencia no se computará a efecto alguno.

e) En los supuestos de reducción de plantillas que se hayan autorizado por la Autoridad Laboral, se tendrán en cuenta las siguientes instrucciones:

a) Quedará en situación de excedencia forzosa, en cada categoría o especialidad, el personal más moderno y con menos obligaciones familiares; pero tendrá derecho a ocupar las primeras vacantes que se produzcan y a ser indemnizado en la cuantía que en cada caso determine la Magistratura de Trabajo o bien ingresar, si hubiera vacante, en cualquiera de las categorías inferiores para realizar los trabajos propios de las mismas.

b) Por ningún concepto podrá el armador admitir nuevo personal a su servicio mientras tenga tripulantes en situación de excedencia forzosa que deseen reintegrarse en plaza de su categoría o similares.

c) La renuncia expresa o tácita al reintegro de un trabajador en esta situación releva a la Empresa de todos los compromisos ulteriores para con el mismo.

d) En el Reglamento de régimen interior se dictarán las oportunas normas para el desarrollo de estas instrucciones.

#### Art. 82. SERVICIO MILITAR.

1. *Reserva de puesto*.—El personal comprendido en la presente Ordenanza tendrá derecho a que se le reserve su puesto de trabajo durante el tiempo que dure su servicio militar activo, debiendo el tripulante ponerse a disposición del naviero o armador, antes de transcurrir dos meses, a contar desde la fecha de su licenciamiento, ya que de no ser así se entenderán extinguidas las relaciones jurídico-laborales.

2. *Reembarque*.—El reembarque del licenciado se llevará a cabo tan pronto como sea posible, sin que tenga derecho el petionario a percibir retribución alguna durante el período de tiempo que transcurra desde la petición de reintegro hasta el embarque, siempre que éste se efectúe dentro del plazo de

veinte días naturales en el caso de navegación de primera Zona, o de dos meses en el de segunda y tercera Zona pudiendo ocupar al transcurrir estos plazos una de las vacantes que en su categoría se produzcan en cualquier buque de la Empresa.

Una vez que el tripulante se reincorpore a su puesto de trabajo, el armador queda facultado para prescindir de los servicios del que interinamente lo viniese desempeñando.

3. *Gastos y dietas*.—Será obligación de la Empresa el abono de los gastos de locomoción y dietas que puedan ocasionarse con motivo de la incorporación a filas de los individuos de la dotación de un buque que sean llamados para realizar el servicio militar obligatorio.

4. *Cómputo de antigüedad*.—El tiempo de prestación del servicio militar obligatorio y el voluntario por el tiempo mínimo de duración de éste que se prestara para anticipar el cumplimiento de los deberes militares, se computará a los efectos de antigüedad y aumentos económicos por años de servicio en la Empresa como si se realizase trabajo activo.

## IX

### FORMACION PROFESIONAL

Art. 83. *NORMAS GENERALES*.—Las Empresas deberán colaborar a la formación y perfeccionamiento del personal, debiendo velar por el cumplimiento de cuantas disposiciones sean establecidas, a estos efectos, para la Marina Mercante.

Igualmente, estimularán y ayudarán al personal para el acceso a categorías superiores, para las que sea necesario adquirir la formación técnica y práctica precisa y superar los cursos establecidos, para cada caso, por las disposiciones en vigor.

#### Art. 84. NORMAS ESPECIALES.

1. Los Capitanes, Pilotos y Patronos que ejerzan mando de buques, bien directamente o con la ayuda de los Jefes de Servicios y Oficiales en aquellos buques que por su porte le corresponda llevar Oficiales, dedicarán una constante atención a la formación profesional, moral, social y cultural de los tripulantes, dando además conocimiento de los Reglamentos y disposiciones que les afecten, en sus derechos y obligaciones, y en especial de la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante, Ordenanza del Trabajo y otras disposiciones que deban conocer.

2. Todo tripulante, cualquiera que sea la plaza que ocupe a bordo, será adiestrado e instruido de forma que tenga un conocimiento general de los distintos servicios de a bordo, y, muy especialmente, en el manejo de los equipos, dispositivos o aparatos que afecten a la seguridad del buque.

3. Todo tripulante, además de la instrucción y adiestramiento que con carácter general debe recibir en lo que afecta a la seguridad del buque, será instruido de forma que pueda desempeñar con eficacia y seguridad la plaza que ocupa a bordo. Los Jefes y Oficiales de los distintos servicios serán los responsables ante el que ejerza el mando del adiestramiento e instrucción del personal bajo sus órdenes directas.

4. Periódicamente y con arreglo a lo establecido por las Normas de aplicación del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, en las Instrucciones para casos de emergencia y ejercicios periódicos, se efectuarán, en la mar y en puerto, los que con arreglo al cuadro orgánico corresponda efectuar a cada clase de buque.

Art. 85. *PRÁCTICAS DE ALUMNOS*.—Los Alumnos de Náutica y Máquinas embarcarán en los buques mercantes nacionales que por su tonelaje y potencia de máquinas les corresponda llevar alumnos embarcados.

Durante el período de embarco, los alumnos de Náutica estarán a las órdenes directas del Primer Oficial y los alumnos de Máquinas a las del Jefe de Máquinas, gozando unos y otros de la consideración de Oficiales y siendo sus misiones a bordo, además de las que les corresponden en el plan de ejercicios generales del buque, la realización de las prácticas fijadas en la legislación vigente.

El tiempo de embarco no podrá exceder del período establecido para el desarrollo de las prácticas determinadas.

Si el período de prácticas excediese en el curso de un viaje, los alumnos podrán continuar a bordo hasta que el buque haga escala en el puerto de enrolamiento, en el más próximo a éste o en el que se haya establecido para el desembarco.

En caso contrario, serán abonados por los Armadores los gastos de locomoción y dietas que ocasione la restitución al puerto de embarque o residencia de los alumnos.

## Art. 86. OBTENCIÓN DE TÍTULOS SUPERIORES.

1. Con objeto de que los Pilotos, Oficiales de Máquinas, Patrones, Mecánicos navales y demás personal profesional puedan concurrir a los exámenes que periódicamente se celebran para la obtención de títulos de superior categoría a la que ostenten, los Armadores vendrán obligados a conceder permisos en la forma que se determina en esta Ordenanza.

2. En aquellas Empresas navieras o armadoras que no tengan buques en los cuales el personal pueda hacer o completar las prácticas de mar que exijan los respectivos Reglamentos para obtener los títulos profesionales de superior categoría, se darán las facilidades necesarias a los tripulantes interesados para el posible cumplimiento de tal requisito.

3. El enrolamiento de este personal en el nuevo buque tendrá carácter eventual y su situación a bordo se estimará de índole circunstancial, de acuerdo con lo determinado en esta Ordenanza, debiendo obtenerse la autorización que asimismo establece cuando se precise plazo superior a seis meses.

4. Una vez terminadas dichas prácticas y reincorporados a la Empresa en cuya plantilla figuren como fijos, la concesión del oportuno permiso para exámenes se regulará por los preceptos del presente artículo.

Art. 87. CERTIFICADOS DE CONDUCTA Y DÍAS DE MAR.—El que ejerza el mando del buque estará obligado a expedir certificado de idoneidad y conducta al tripulante que lo solicite a su desembarco por el tiempo en que estuviera enrolado en su buque.

Visará en todo caso, o expedirá cuando no existan Oficiales, los certificados de días de mar o de prácticas a bordo que los tripulantes soliciten y que corresponda, expedir según lo legislado sobre esta materia a los Primeros Oficiales o Jefes de Máquinas, según el destino a bordo de los solicitantes.

## X

## MODIFICACION Y SUSPENSION O CESE DE ACTIVIDADES

Art. 88. AUTORIZACIÓN.—Toda Empresa naviera o armadora para modificar por cualquier concepto las condiciones en que se desenvuelven las relaciones laborales o bien para suspender o cesar total o parcialmente en sus actividades, y por consiguiente para dar por suspendidas o extinguidas, según los casos, sus relaciones laborales con el personal fijo que integra su plantilla, de conformidad con la legislación vigente, habrá de obtener previamente autorización de los Organismos competentes del Ministerio de Trabajo, salvo que la extinción se produzca por causa distinta de la voluntad de los interesados o por subrogación.

Sin perjuicio de aquellas otras causas que puedan alegarse para solicitar la autorización, será obligatorio dicho trámite por alguno de los siguientes motivos: cesación de industria o reducción de flota, falta de fletes o porque no sean, a juicio del Armador, suficientemente remunerados y tener que sufrir el buque reparaciones o carena, cuando la duración de las mismas exceda de un mes. Y tanto en estos casos como en aquellos otros que por su naturaleza lo requieran, será preceptivo el informe de la Subsecretaría de la Marina Mercante y de la Organización Sindical.

## Art. 89. SUBROGACIÓN.

1) Efectos.—En todos los casos de subrogación o cambio de empresario, cualquiera que sea la causa o título que determine dicha sustitución, el nuevo Naviero o Armador queda sujeto a las consecuencias de las relaciones laborales a que estuviere vinculado el empresario anterior, sin que dicha subrogación produzca solución de continuidad alguna respecto de los efectos económicos y demás beneficios laborales que correspondan a los trabajadores.

2) Subrogación parcial de la flota.—Cuando la subrogación o cambio de empresario no afecte a la totalidad de la flota de una Empresa naviera o armadora, sino a uno o varios de sus buques, por venta, cesión o por cualquier otro negocio jurídico que determine la continuidad, los individuos componentes de las dotaciones del buque o buques cuya propiedad haya sido traspasada podrán optar por alguna de las soluciones siguientes:

- 1) Pasar a depender definitivamente de la nueva Empresa.
- 2) Seguir formando parte de la dotación del mismo buque con carácter transitorio en tanto no se produzca vacante de la categoría respectiva en la Empresa cedente, en la que quedarán en situación de excedencia forzosa con derecho y obligación a ocupar las primeras de dichas vacantes que se produzcan.

En el caso previsto para el presente apartado, el nuevo Naviero o Armador vendrá obligado a reconocerles, durante la transitoriedad de sus servicios, los efectos económicos y demás beneficios laborales que le hubieran correspondido de no haberse efectuado la venta o traspaso del buque.

c) Cubrir vacantes en los otros buques de la Empresa cedente, aun cuando ocupase destino de inferior categoría, en tanto no se produzca vacante en los de su clase. En todo caso, continuará percibiendo el sueldo correspondiente a la categoría que ocupaba en el momento de la sustitución de empresario.

d) Quedar en la Empresa cedente en situación de excedencia forzosa con los derechos reconocidos a la misma.

En todos los casos, la decisión por que opte el tripulante deberá ser puesta en conocimiento del Armador en el plazo de quince días a contar desde la fecha en que conociera o hubiese podido conocer la subrogación efectuada; y transcurrido dicho plazo, debe entenderse que el tripulante opta por depender definitivamente de la nueva Empresa.

3. Garantía.—Cuando se produzca una subrogación o cambio de Empresa, excepto si tiene lugar por sucesión «mortis causa», se establecerá una garantía en cualquiera de las formas admitidas en derecho que asegure el cumplimiento durante el primer año de las obligaciones derivadas del contrato de embarco de los trabajadores que hubiesen estado al servicio de la Empresa anterior.

Dicha garantía responderá por cantidad suficiente de los salarios devengados o que devenguen las dotaciones, a tenor de lo dispuesto en la base sexta de las aprobadas por Ley de 19 de diciembre de 1951. Se tendrá por efectiva y subsistente durante un año, a contar desde la fecha en que se llevó a cabo la transmisión del buque o buques, pudiendo procederse a su cancelación una vez transcurrido dicho plazo.

## Extinción del contrato

## Art. 90. POR DECISIÓN DE LA EMPRESA.

1. Causas.—La relación laboral del personal que merezca la consideración de fijo se extingue por voluntad de la Empresa naviera o armadora, en virtud de las causas siguientes:

- 1) Por despido firme.
- 2) Por cesación de industria o reducción de flota, debidamente autorizada.

2. Cargos de mando.—Por la naturaleza especial y múltiple de la representación que ostentan y funciones encomendadas a los Capitanes, Pilotos y Patrones con mando de buque, el Naviero o Armador podrá libremente disponer el cese de aquéllos, con derecho por parte de los mismos a reintegrarse al cargo que dentro de la Empresa viniesen desempeñando con anterioridad a su designación para el mando de la nave.

Una vez reintegrado a su anterior puesto, la relación jurídico-laboral podrá extinguirse de acuerdo con las normas generales.

Lo preceptuado en este número será de aplicación también al Jefe de Departamento de Máquinas y al Jefe de Inspección o Inspectores.

## Art. 91. POR VOLUNTAD DEL TRIPULANTE.

1. Causas.—El personal de la Marina Mercante, cualquiera que sea su carácter, por razón de su permanencia al servicio de la Empresa, podrá por su voluntad dar por extinguida la relación laboral por cualquiera de las causas siguientes:

- 1) Por haber alcanzado la edad que le otorga derecho a la jubilación.
- 2) Cuando probare al Armador o al representante de éste que se le ofrece la posibilidad de obtener el mando de un buque o cualquier otro empleo de mayor categoría del que desempeña o bien que a consecuencia de circunstancias que se hubieran producido con posterioridad a su enrolamiento se tiene un interés especial en dejar el buque.
- 3) Si el buque cambiase de propietario.
- 4) Si sobreviniera y se declarase oficialmente una enfermedad epidémica en el puerto de destino o en los de escala.
- 5) Si el buque se dirige o hace escala en puertos de nación beligerante o sin serlo están comprendidos en zona declarada de guerra, así como si la nave tiene que cruzar mares considerados como peligrosos en caso de conflicto internacional.
- 6) Por ser objeto de malos tratos de palabra u obra o falta grave de consideración por parte del Naviero o Armador o de su representante, a bordo.
- 7) Por falta de pago o de puntualidad en el abono de las remuneraciones que le corresponden.
- 8) Por exigirse trabajo distinto del que está obligado a prestar, salvo los casos de fuerza mayor en que las necesidades

de la navegación lo aconsejen o aquellos otros permitidos por esta Ordenanza.

i) Por incumplimiento de cualquier clase de obligaciones que la Empresa, y en su nombre el Capitán, hubiese asumido al efectuarse el enrolamiento.

j) Por cualquier otra causa, análoga o semejante, que revele una situación depresiva o vejatoria para la dignidad humana o el honor profesional del trabajador.

Sea cual fuere la causa de la extinción de la relación laboral alegada por el tripulante, éste vendrá obligado a avisar al Capitán, por escrito, con quince días de antelación como mínimo si es titulado, y caso contrario con ocho días. Dicho preaviso podrá efectuarse durante la navegación o en puerto.

No obstante lo establecido en el párrafo anterior, el tripulante, cuando desee terminar su contrato de enrolamiento en puerto extranjero, habrá de aportar prueba escrita de la autoridad correspondiente autorizando su entrada en el país, en el caso de que su legislación haga responsable al Armador o Capitán del desembarque del tripulante, incluso después de haber dejado de formar parte de la dotación del buque por terminación del contrato.

2. **Cargos de mando.**—Los Capitanes, Pilotos o Patrones con mando de buque, el Jefe del Departamento de Máquinas, el Jefe de Inspección y los Inspectores que de acuerdo con lo dispuesto pueden ser libremente removidos por las Empresas podrán solicitar su cese, y el Naviero o Armador vendrá obligado a concederlo, para reintegrarse al cargo que dentro de la Empresa viniese desempeñando con anterioridad a su designación para el mando de la nave, jefatura de máquinas o servicio de inspección.

Art. 92. **POR ACUERDO DE LAS PARTES.**—Se extingue la relación laboral, cualquiera que sea la clasificación del trabajador por razón de su permanencia al servicio de la Empresa, por mutuo acuerdo de las partes.

Art. 93. **POR CAUSAS AJENAS A LA VOLUNTAD DE LAS PARTES.**—Extinguen la relación laboral, respecto de los tripulantes de todas clases, cualquiera de las siguientes causas:

- a) La muerte del trabajador.
- b) La jubilación o retiro del tripulante, por causa de edad, o invalidez que determine incapacidad permanente, ya proceda ésta de accidente de trabajo o de enfermedad.
- c) Haber sido condenado el trabajador, en virtud de resolución firme, a pena de inhabilitación absoluta o suspensión de profesión u oficio, como principal o accesorio, o a pena privativa de libertad, cualquiera que fuese su extensión, por delito o falta.
- d) La prohibición de embarque, acordada por la Autoridad de Marina.
- e) Por pérdida de buque o su inutilización absoluta para la navegación, así como por desguace o amarre definitivo.
- f) Por requisita de la nave por el Estado, cuando la tripulación de aquélla deba estar constituida por personal del mismo.
- g) Por cualquier otro acontecimiento extraordinario que imposibilite la navegación y que los interesados no hayan podido prever, o que, previsto, no se haya podido evitar.

Art. 94. **POR LA NATURALEZA CIRCUNSTANCIAL DEL CONTRATO.**

1. **Personal interino.**—El personal interino cesará tan pronto como el tripulante a quien sustituya se reintegre a su puesto de trabajo o se provea en propiedad la plaza interinamente ocupada.

2. **Personal eventual.**—Los tripulantes eventuales cesarán al servicio de las Empresas navieras setenta y dos horas después de la llegada al puerto designado como término de viaje o viajes concertados.

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, el tripulante eventual podrá por su voluntad dar por extinguida la relación laboral si se diese al buque distinto destino de aquel que se determinó en el momento del enrolamiento, siempre que dicho cambio signifique una total modificación de lo primeramente estipulado.

Lo dispuesto en el párrafo anterior no será aplicado al personal eventual enrolado para prestar sus servicios en los buques conocidos en el comercio marítimo como «tramps», en los que su itinerario, así como las posteriores modificaciones de destino, no puedan concretarse en el momento del enrolamiento. En tal caso, las obligaciones de los tripulantes eventuales, así como sus derechos, se referirán al período de tiempo concertado, con independencia de los viajes que durante el mismo se hayan podido efectuar.

A los tripulantes enrolados eventualmente por fuerza mayor, y en el caso de que aquéllos no se provean de la Libreta de

enrolamiento, no les será aplicable lo anteriormente establecido, debiendo ser sustituidos en el primer puerto en que el buque toque, siéndoles únicamente abonables los gastos de locomoción y dietas que procedan hasta su reintegro al puerto de embarque.

#### Consecuencias económicas

Art. 95. **REPATRIACIÓN O REINTEGRACIÓN AL PUERTO DE EMBARQUE.**—Independientemente de las indemnizaciones que se establecen en los artículos siguientes, y cualquiera que sea la clase de trabajadores, por razón de su permanencia al servicio de la Empresa, o la causa de la extinción de la relación jurídico-laboral, con las lógicas excepciones que imposibilitan o hacen innecesaria la adopción de tal medida, el naviero o armador vendrá obligado a sufragar al tripulante los gastos que ocasione la repatriación a España y al restitución al puerto de embarque, al que para ello se hubiera establecido, o al punto de residencia.

Para la liquidación de los mencionados gastos, producidos en territorio nacional o en el extranjero, se aplicarán las normas contenidas en esta Ordenanza.

Lo dispuesto en el presente artículo será igualmente aplicable a los tripulantes de cualquier nacionalidad embarcados en puertos extranjeros, respecto a su repatriación al país de su naturaleza, o restitución al puerto de enrolamiento o al que para ello se hubiera establecido en el oportuno contrato. Se considerará garantizada la repatriación y restitución antes indicadas cuando se procure al tripulante empleo conveniente a bordo de un buque que se dirija al país o puerto correspondiente, considerándose repatriado el marino una vez desembarcado en cualquier puerto de su propio país, en el que fuere enrolado o en otro próximo al mismo.

Art. 96. **DERECHO AL PERCIBO DE INDEMNIZACIÓN.**—En los casos de autorizarse por la autoridad laboral competente el despido definitivo o la suspensión o el cese temporal en sus puestos de la totalidad o parte de los trabajadores de una Empresa o cualquiera otra modificación de las condiciones laborales existentes, una vez firme la resolución, quedará a salvo el derecho de aquéllos a percibir una indemnización que fijará el Magistrado de Trabajo, de acuerdo con las normas de la legislación general y en la cuantía que más adelante se indica.

Art. 97. **CUANTÍA DE LA INDEMNIZACIÓN.**

1. **Extinción.**—a) El cese definitivo por voluntad de la Empresa implica la obligación de indemnizar a los trabajadores con una cantidad que no podrá ser inferior a quince días ni exceder del importe de los salarios de un año, cuya cuantía fijará el Magistrado de Trabajo, cuando la extinción tenga su origen en la cesación de industria, reducción de flota y en todos los demás casos en que dicha extinción se produzca, con la previa autorización de los Organismos competentes del Ministerio de Trabajo.

b) Si el cese de personal tuviese como causa la venta de una o varias unidades de la flota, en forma que no fuese posible la subrogación, el Magistrado de Trabajo podrá fijar la cuantía de la indemnización hasta el importe de doce mensualidades de salario.

c) En los casos previstos en los apartados e), f) y g) del supuesto de causas ajenas a la voluntad de las partes, el Magistrado de Trabajo procederá de acuerdo con lo dispuesto en el artículo siguiente, si bien en lo que a pérdida de un buque por naufragio se refiere, la indemnización a percibir por el personal, directa o indirectamente afectado por aquélla, podrá reducirse al percibo de haberes durante todos los días del período efectivo de paro forzoso hasta el límite de dos meses de salarios.

2. **Suspensión temporal o modificación de condiciones.**—Si solo se trata de suspensión temporal o de cualquier otra modificación de las condiciones de trabajo por causa de fuerza mayor, como tener que sufrir el buque reparaciones o carena, falta de flete, etc., el Magistrado de Trabajo, teniendo en cuenta las circunstancias que concurren, fijará la indemnización que corresponda percibir a cada tripulante, sin exceder del límite máximo de un año, pudiendo reducirlas a cuantía inferior a quince días de salario e incluso no acordar indemnización alguna.

Con independencia del derecho que se le reconoce en el párrafo anterior, el personal afectado por una autorización de suspensión temporal conservará el de reintegrarse a sus puestos de trabajo con preferencia a cualquier otro trabajador, a cuyo efecto el armador o su representante vendrá obligado a dar aviso a los tripulantes desembarcados por telegrama con acuse de recibo, debiendo esperar a reembarcar al personal que se presente dentro de los cinco días siguientes al recibo del aviso,

sin obligación de indemnizar por concepto alguno a los que no se hayan presentado dentro de dicho plazo; pero sin que tal hecho implique la pérdida de derechos adquiridos en la Empresa por el personal fijo de plantilla, cuando se justifique debidamente que la ausencia obedeció a causa de fuerza mayor.

3. *Personal interino o eventual.*—El persona, interino o eventual que preste sus servicios durante tres meses, por lo menos, a una misma Empresa naviera tendrá derecho a que se le avise su cese con diez días de antelación, como mínimo, o se le indemnice, en su defecto, con el importe de diez días de salario. No será trámite obligado el preaviso que por el presente párrafo se señala cuando el tripulante haya embarcado por tiempo, viaje o viajes concretamente fijados al efectuarse el enrolamiento.

En el caso de que el armador o su representante suspendiera el viaje o diese al buque distinto destino de aquel que se determinó para el personal eventual, siempre que dicho cambio signifique una total modificación de lo primeramente estipulado, el tripulante tendrá derecho a una indemnización equivalente al 50 por 100 del salario que como resto pendiente de cobro le hubiese correspondido de haberse realizado el viaje, sin perjuicio de las cantidades devengadas por los servicios prestados en el buque hasta la fecha de la revocación o la modificación antes aludida.

Si la suspensión de viaje o cambio de destino procediera de justa causa independiente de la voluntad del naviero o armador, los tripulantes eventuales no tendrán otro derecho que el de cobrar los salarios devengados hasta el día en que se hizo la revocación.

4. *Voluntad del trabajador.*—Cuando los trabajadores, cualquiera que sea su clase, por razón de su permanencia al servicio de la Empresa, den por extinguida su relación laboral por alguna de las causas enumeradas en las letras f) y j) del supuesto de voluntad del trabajador, el Magistrado de Trabajo, atendida la naturaleza del caso y las circunstancias que en el mismo concurran, podrá acordar el abono al trabajador de la indemnización que corresponde para el caso de despido injusto.

5. *Acuerdo de las partes.*—En los casos en que la relación laboral se extinga por acuerdo de las partes, no dará derecho a indemnización alguna.

Art. 98. *ABANDONO DEL BUQUE POR EL TRIPULANTE.*—Si un tripulante, fijo o no abandonara el buque sin dar previo aviso al Capitán, de acuerdo con lo al efecto establecido en esta Ordenanza y sin perjuicio de las responsabilidades penales en que pueda incurrir, el naviero o armador tendrá derecho a exigirle como indemnización el resarcimiento de los daños y perjuicios consiguientes, debiendo hacerse constar el abandono de trabajo en la forma que establece la Ley Penal de la Marina Mercante.

Con independencia de lo dispuesto en el párrafo anterior, el naviero o armador, y en su nombre el Capitán, que sabiendo que un tripulante forma parte de la dotación de otro buque le admitiera a su servicio sin exigirle la correspondiente anotación, de su normal desembarco, en la Libreta de Inscripción Marítima, así como cuando en ésta apareciese la nota de «abandono del trabajo», responderá subsidiariamente de la indemnización antes indicada.

Art. 99. *SUSPENSIÓN DE ACTIVIDADES POR SANCIÓN GUBERNATIVA O JUDICIAL.*—Cuando las Autoridades competentes decreten como sanción la suspensión de las actividades de una Empresa o buque, corresponderá al naviero o armador, por el tiempo que dure aquella, el abono de los salarios que correspondan a los trabajadores, excepto cuando las mencionadas autoridades, a la vista de lo actuado, estimen procedente acordar igual suspensión respecto del pago de sueldos a aquellos tripulantes que sean cómplices o hubiesen cooperado en la realización del hecho o hechos que motiven el acuerdo.

Art. 100. *PRESCRIPCIÓN Y CADUCIDAD DE ACCIONES.*

1. *Prescripción.*—Las acciones derivadas del contrato de embarco que no tengan plazo especialmente señalado prescribirán a los tres años, a contar desde la fecha en que la acción hubiera podido ejercitarse.

En su consecuencia, no podrán reclamarse por los trabajadores devengos económicos, cualquiera que sea la fecha de la causa u origen de la obligación, tanto durante el tiempo en que estén al servicio de una Empresa como después de su cese, de antigüedad superior a tres años.

2. *Caducidad.*—La acción por despido injustificado o, para reclamar la nulidad del mismo, si no se han cumplido las formalidades legales, caducará a los quince días siguientes de aquel en que se hubiera producido, si tiene lugar en el puerto de embarco del tripulante despedido, y en otro caso, cuando éste

tenga que ser repatriado a España o restituido al citado puerto, dicho plazo comenzará a contarse a partir del día siguiente a aquel en que cesen en el devengo de las dietas que debe percibir.

El plazo de quince días que se cita en el párrafo anterior será prorrogable por otros tres días, si el puerto de embarco o lugar de restitución del tripulante fuera distinto de la localidad en que reside la Magistratura de Trabajo que deba conocer en el asunto.

## XI

### REGIMEN ADMINISTRATIVO Y CONTENCIOSO

#### Art. 101. DELEGACIONES DE TRABAJO.

1. Se considerará como Delegación de Trabajo competente para entender en cuantas cuestiones se atribuyen al citado Organismo en diversos preceptos de esta Ordenanza aquella que corresponda a la provincia en donde radique el domicilio de la Empresa armadora o donde esté sita su oficina principal.

2. El Delegado de Trabajo competente solicitará de los Delegados de Trabajo de otras provincias todos aquellos datos, antecedentes e informe que estime pertinentes para la justa resolución de las cuestiones que ante su autoridad se hayan planteado.

3. No obstante lo dispuesto en los precedentes apartados, los trabajadores podrán plantear ante cualquier Delegación de Trabajo las reclamaciones de tipo laboral a que se consideren con derecho, si bien el citado Organismo, una vez practicadas las visitas de inspección que procedan y de reunidos cuantos antecedentes e informes crea necesarios, se inhibirá en favor del Delegado de Trabajo administrativamente competente, el que resolverá a la vista del expediente incoado, dando cuenta del acuerdo recaído a la autoridad laboral que inicialmente interviniera.

4. Para la tramitación de expedientes, imposición de sanciones, resolución de recursos, etc., que no tengan señalado un procedimiento especial en la presente Ordenanza, se regularán por las disposiciones vigentes sobre Delegaciones de Trabajo, con la sola modificación del régimen especial de jurisdicción administrativa.

#### Art. 102. INSPECCIÓN DE TRABAJO.

1. De acuerdo con las disposiciones relativas al Cuerpo Nacional de Inspección de Trabajo, corresponde a éste la vigilancia del cumplimiento de las disposiciones contenidas en la presente Ordenanza.

2. Dentro del ámbito provincial, la Inspección de Trabajo realizará a bordo de los buques cuantas visitas considere necesarias para el cumplimiento de la misión que tiene confiada.

3. El Ministerio de Trabajo, cuando lo estime oportuno, podrá disponer la inspección en viaje, ejercida a bordo por funcionarios del mencionado Cuerpo, bastando un aviso, dado con seis horas de antelación a la partida del buque, al naviero, armador o consignatario, para que el que ejerza el mando del buque venga obligado a facilitar al Inspector embarcado alojamiento y manutención correspondiente a primera clase, caso de tratarse de un buque de pasajeros, o la que corresponda a Oficiales, si el viaje se efectúa en un buque de carga solamente; todo ello siempre que haya camarote disponible y que el número de personas a bordo no exceda del límite que fija el certificado de seguridad del buque.

En ambos casos abonará el Inspector el importe de las comidas y consumiciones que efectúe a bordo, según las tarifas de primera clase, y, en su defecto, las establecidas respecto a los Oficiales.

4. El Inspector de Trabajo, tanto en puerto como en viaje, que conociera alguna infracción, fuese objeto de obstrucción en la misión que tiene confiada u observase descubierto en el pago de cuota de Seguridad Social, extenderá la correspondiente acta, que será enviada, por conducto del Jefe de la respectiva Inspección Provincial, al Delegado de Trabajo competente.

5. Los plazos y trámites señalados por las disposiciones vigentes para la presentación de escrito de descargos, recursos contra las resoluciones de los Delegados de Trabajo y demás normas reguladoras de esta materia se regirán por los preceptos de general aplicación.

6. La autoridad marítima del puerto donde haya de verificarse o comenzar la inspección en viaje—a la que en todo caso se dará noticia previa de ella—facilitará a los Inspectores la colaboración precisa para el ejercicio de su cometido; a su vez la Inspección de Trabajo prestará su concurso a dicha autoridad y a las de cualquier otro orden sobre aquellas cuestiones que, por su índole, puedan afectar a la jurisdicción de éstas.

## Art. 103. LIBRO DE VISITAS Y CUADRO DE TRABAJO

1. A bordo de todos y cada uno de los buques que constituyen la flota de una Empresa naviera deberá existir el Libro de Visitas de la Inspección de Trabajo, establecido con carácter general, formalizado por el Organismo laboral correspondiente al lugar señalado como domicilio del armador.

(Continuará.)

ORDEN de 20 de junio de 1969 por la que se establecen normas para la aplicación y desarrollo del Decreto 384/1969, de 17 de marzo, que reguló el Régimen Especial de la Seguridad Social para la Minería del Carbón.

Ilustrísimos señores:

Establecido y regulado por el Decreto 384/1969, de 17 de marzo («Boletín Oficial del Estado» del 18) el Régimen Especial de la Seguridad Social para la Minería del Carbón, se hace necesario dictar las normas de aplicación y desarrollo previstas en el mismo que recojan las peculiaridades propias de dicho Régimen Especial.

Por ello, este Ministerio, en cumplimiento de lo preceptuado en la disposición final del citado Decreto, ha tenido a bien disponer:

## CAPITULO PRIMERO

## Campo de aplicación

## Artículo 1.º Extensión.

1. Estarán obligatoriamente comprendidos en el campo de aplicación del Régimen Especial de la Seguridad Social para la Minería del Carbón, establecido por Decreto 384/1969, de 17 de marzo («Boletín Oficial del Estado» del 18), los trabajadores por cuenta ajena que, reuniendo las condiciones señaladas para los mismos en el artículo séptimo de la Ley de la Seguridad Social de 21 de abril de 1966 («Boletín Oficial del Estado» del 22 y 23), estén incluidos en las Reglamentaciones de Trabajo y Ordenanzas Laborales relativas a la Minería del Carbón.

2. Igualmente quedarán comprendidos en el campo de aplicación de este Régimen Especial los que trabajen por cuenta ajena en los cargos directivos de las Empresas afectadas por las Reglamentaciones y Ordenanzas Laborales a que se refiere el número anterior, excluidos de la Ley de Contrato de Trabajo. No estarán comprendidos en esta asimilación quienes ostenten, pura y simplemente, cargos de Consejeros en las Empresas que adopten forma jurídica de Sociedad.

## CAPITULO II

## Inscripción de empresas y afiliación de trabajadores

## Art. 2.º Norma general.

En materia de inscripción de Empresas, afiliación y altas y bajas de trabajadores serán de aplicación las normas del Régimen General de la Seguridad Social, con las peculiaridades que se establecen en este capítulo.

## Art. 3.º Partes especiales de altas y bajas y partes de variaciones.

1. Además de las obligaciones establecidas en el Régimen General respecto a las altas y bajas de los trabajadores, las Empresas, dentro de los quince días siguientes a la terminación de cada mes natural, deberán remitir por duplicado a la correspondiente Mutualidad Laboral dos partes, según modelo oficial, comprensivos, el primero, de las altas y bajas en el trabajo ocurridas en el mes anterior, y el segundo, de las variaciones de categoría o especialidad profesional que experimenten sus trabajadores en igual período de tiempo y den lugar a movimientos en los grupos de cotización o en los de aplicación de los coeficientes reductores de edad a efectos de la pensión de vejez.

2. Los partes de altas y bajas y los de variación de categoría o especialidad profesional serán numerados correlativamente y se comunicarán mensualmente, aun cuando durante tal período no hubiera habido movimientos. En este caso se

hará constar dicha circunstancia en el lugar correspondiente del parte.

3. Uno de los ejemplares de los partes de altas y bajas en el trabajo y de variación de categoría o especialidad profesional será devuelto por la Mutualidad Laboral a los empresarios dentro de los cinco días siguientes a su recepción.

4. Las Mutualidades Laborales del Carbón notificarán a los trabajadores interesados las variaciones que se produzcan respecto a su inclusión en los grupos a que se refiere el número uno de este artículo en razón de cambios de categoría o especialidad profesional.

5. Si transcurridos sesenta días desde la fecha en que se produjo la variación de categoría o especialidad profesional que dé lugar a inclusión en grupo diferente de cotización o de coeficiente reductor de edad a efectos de la pensión de vejez, el trabajador no hubiera recibido la notificación a que se refiere el número anterior o no estuviera conforme con la comunicación recibida, podrá solicitar la revisión ante la correspondiente Mutualidad Laboral. En la solicitud se indicará la fecha del cambio de categoría o especialidad profesional, así como las demás circunstancias del caso, y se acompañará la correspondiente justificación. La Mutualidad Laboral, recabados los oportunos informes, notificará al trabajador la categoría o especialidad profesional, grupo de cotización y reductor de edad a efectos de la pensión de vejez que proceda.

6. La Mutualidad Laboral, a efectos de las correspondientes prestaciones, se registrará por los justificantes notificados a los trabajadores interesados a que se hace referencia en los números anteriores.

## CAPITULO III

## Cotización y recaudación

## SECCIÓN 1.ª COTIZACIÓN GENERAL BÁSICA

## Art. 4.º Bases.

1. A efectos de la cotización correspondiente al límite previsto en el número 1 del artículo 4 del Decreto 384/1969, para las distintas situaciones y contingencias protegidas a que dicho precepto se refiere, serán de aplicación las bases de la tarifa de cotización vigente, en cada momento, para el Régimen General.

2. Para cotización por las pagas extraordinarias de mayo, 18 de julio y Navidad se tomará como base el importe de la gratificación reglamentaria correspondiente.

## Art. 5.º Tipo.

Para determinar la cotización a que se refiere la presente Sección se aplicará a las bases señaladas en el artículo anterior un tipo de cotización igual al que rija, en cada momento, como tipo único del Régimen General.

## Art. 6.º Accidentes de trabajo y enfermedades profesionales.

La cotización por accidentes de trabajo y enfermedades profesionales se efectuará de acuerdo con las normas aplicables en cada momento en el Régimen General.

## SECCIÓN 2.ª COTIZACIÓN COMPLEMENTARIA

## Art. 7.º Base especial.

1. La base especial de cotización, prevista en el número 2 del artículo 4 del Decreto 384/1969, para los complementos de compensación a que dicho precepto se refiere, estará constituida por los salarios reales normalizados en la forma que en el presente artículo se determina.

2. Para determinar la base especial normalizada señalada en el número anterior se totalizarán anualmente dentro del ámbito territorial de cada una de las cuatro Mutualidades Laborales del Carbón los salarios reales de los trabajadores, constituidos por los conceptos computables a efectos de accidentes de trabajo de cada una de las categorías y especialidades profesionales.

El importe de los salarios reales así totalizados se dividirá por la suma de los días a que tales salarios correspondan, redondeándose a cero y cinco en las cifras de las unidades el salario diario normalizado obtenido.

3. Los trabajadores que como consecuencia de la declaración de silicosis de primer grado sean destinados a un puesto compatible con su estado, en aplicación de las disposiciones vigentes sobre enfermedad profesional, continuarán cotizando por la base diaria asignada a la categoría o especialidad pro-

4.2.2. La reimportación se permitirá cuando se cumplan las condiciones que establece la regla segunda del apartado 2 del artículo 149 anteriormente citado. La justificación de la previa exportación de la mercancía, es decir, de la identidad entre la presentada a despacho y la exportada en su día, se efectuará mediante certificación del documento de salida, que se unirá al de entrada. A este efecto se subraya la importancia que tiene la correcta y detallada declaración, en la documentación de exportación de las mercancías y en especial de los mobiliarios —en cuyo despacho se tendrán en cuenta las prevenciones contenidas en relación con el artículo 133 y disposiciones complementarias, en cuanto sean de aplicación en las reimportaciones—, que las Aduanas procurarán exigir en todo caso.

#### 4.3. Requisitos adicionales en casos concretos.

4.3.1. La reimportación de armas nacionales se autorizará siempre que, si son de fuego, estén punzonadas por algún banco nacional oficial de pruebas, y si se trata de armas blancas lleven grabado en las hojas el nombre de la fábrica y el punto de producción. En todo caso, será preciso que la operación sea controlada por el Servicio de Intervención de Armas. (Cfr. el Reglamento de Armas y Explosivos.)

4.3.2. Las especialidades farmacéuticas se admitirán a reimportación previa intervención de la Inspección Farmacéutica afecta a la Aduana.

4.3.3. Para la reimportación de vinos, licores y bebidas alcohólicas será precisa la autorización previa de la Jefatura Agronómica de la provincia. (Cfr. la Circular 87-V de esta Dirección General.)

4.3.4. En las reimportaciones de las mercancías a que se alude en el caso b) del apartado 4.1.1, deberá presentarse justificación documental suficiente, que si procede del extranjero deberá estar visada por una Cámara de Comercio o, en su defecto, consularmente, que acredite la rotura, el deterioro o la utilización, según corresponda.

Cuando las mercancías que se devuelvan por defectuosas o no conformes con el contrato de venta en firme, hubieran de ser objeto de reparación o de sustitución por otras idénticas, deberá hacerse constar en el documento de despacho la circunstancia de las indicadas que corresponda.

#### 4.4. Régimen fiscal.

4.4.1. Las mercancías devueltas devengarán a su importación, en concepto de Impuesto de Compensación de Gravámenes Interiores, el importe de la desgravación fiscal que se les hubiera concedido a la salida en la forma prevista en la Circular 509, de fecha 3 de noviembre de 1964, extremo que justificarán documentalmente los interesados.

4.4.2. Cuando las mercancías exportadas se hubieran beneficiado de alguna de las formas del tráfico de perfeccionamiento (admisión temporal, reposición «draw-back» o importación temporal especial) por llevar incorporadas materias o productos extranjeros (en forma real o por el principio de la equivalencia) que hubieran gozado de exención arancelaria, deberán devengar a su reimportación los derechos eximidos en su día correspondientes a tales materias o productos. Las tierras y subproductos producidos en el proceso de fabricación se estimarán a este efecto como mercancía gravable, con independencia de que se deduzcan, en la correspondiente liquidación, los derechos ingresados correspondientes a los subproductos como tales.

A efectos de estas liquidaciones, se presentarán los oportunos justificantes expedidos, a petición de los interesados, por la Aduana matriz (admisión temporal), la de entrada (reposición importación temporal) o la de salida («draw-back»).

4.4.3. Si las mercancías hubieran estado sujetas a la salida al pago de gravámenes o por conceptos presupuestarios de la Renta de Aduanas, deberá formularse, una vez autorizada la reimportación, expediente de devolución por el importe de los mismos. El expediente lo formulará la Aduana por donde se verificó la salida, a cuyo efecto la de entrada, si fuera distinta, deberá remitirle la correspondiente certificación.

4.4.4. En el caso especial de mercancías rehusadas que se reimporten con objeto de ser reparadas o sustituidas por otras idénticas, a que se refiere la norma tercera del apartado 2 del artículo 149, el interesado deberá hacer mención explícita de estos extremos en la documentación aduanera de importación. La liquidación de los derechos de Arancel y del Impuesto de Compensación de Gravámenes Interiores, a efectuar en la forma prevenida en los apartados 4.4.1 y 4.4.2, no será objeto de ingreso, sino de garantía, que se cancelará al verificarse la devolución o sustitución.

Al solicitar el despacho de exportación de la mercancía reparada o destinada a sustitución, el exportador deberá haber obtenido licencia de los Servicios de Comercio, si por cualquier concepto se produjese movimiento de divisas, y autorización de este Centro si desde la reimportación hubieran transcurrido más de seis meses. De no existir movimiento de divisas el interesado presentará declaración escrita en tal sentido, aunque la Aduana podrá disponer la presentación de otras justificaciones si las considera precisas.

Procederá el ingreso de las cantidades garantizadas cuando no se haya llevado a cabo la devolución o sustitución en el plazo de un año, contado desde el momento de la reimportación; en este caso, si el interesado lo solicita, podrán efectuarse los trámites para la devolución de los gravámenes de exportación, habida cuenta de que, en definitiva, se habrá realizado una reimportación normal.

#### 5. REIMPORTACIONES DE DESPOJOS Y RESTOS DE BUQUES NACIONALES.

Para la reimportación con exención tributaria, de conformidad con el apartado 3 del artículo 149 de las Ordenanzas, de los despojos y restos de buques nacionales naufragados en el extranjero, los importadores deberán presentar certificación del Consulado de España más próximo al lugar donde hubiere ocurrido el siniestro, acreditando los hechos y detallando la clase y número de los objetos salvados que se trate de introducir.

#### 6. NORMAS FINALES.

6.1. En la exportación temporal de mercancías desde la Península e islas Baleares a las demás partes del territorio nacional se observará lo dispuesto en la norma final tercera de la Circular 601.

6.2. Queda derogada la Circular 452, de fecha 1 de agosto de 1962, que desarrollaba la Orden ministerial de 15 de febrero de 1961, derogada a su vez por la de 16 de junio del año en curso.

6.3. La presente Circular entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

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

Dios guarde a V. S. muchos años.

Madrid, 18 de junio de 1969.—El Director general, Victor Castro.

Sr. Administrador de la Aduana de ...

## MINISTERIO DE TRABAJO

CONTINUACION a la Ordenanza del Trabajo en la Marina Mercante, aprobada por Orden ministerial de 20 de mayo de 1969.

2. Sin menoscabo de la facultad que se atribuye al Delegado de Trabajo correspondiente, para avisar el «Cuadro de organización de los servicios y trabajos a bordo», los ejemplares de dicho «Cuadro» que, referidos a cada buque, deben colocarse en lugar adecuado del mismo para conocimiento de su dotación serán sellados por cualquiera de las Inspecciones de Trabajo de las provincias marítimas, previa comprobación de que se ajustan al autorizado por la Delegación de Trabajo que sea competente.

#### Art. 104. NOTIFICACIONES Y PLAZOS.

1. Las notificaciones que deban hacerse al personal que se encuentre embarcado se realizarán por conducto del Capitán, Piloto o Patrón, el que vendrá obligado a cumplimentar la orden recibida de la autoridad laboral correspondiente en la forma y término que por la misma se determine.

2. En ningún caso serán válidas las notificaciones que se realicen en el domicilio de los interesados cuando éstos se encuentren navegando.

3. Para formular reclamaciones o interponer recursos administrativos que tienen señalado un plazo determinado, se observarán las siguientes normas:

a) Los citados plazos, computables en días hábiles, empezarán a contarse a partir del siguiente al de la notificación del acuerdo o resolución que motive la reclamación o recurso.

b) Cuando los mencionados acuerdos o resoluciones afecten al personal que se encuentre desembarcado durante los días que comprendan los plazos establecidos las reclamaciones o recursos deberán presentarse, dentro de aquéllos, ante la Empresa o autoridad, según los casos, a quien corresponda adoptar el oportuno acuerdo o dictar la correspondiente resolución.

c) En el caso de que el personal afectado se encuentre embarcado y en viaje el día que expire el plazo señalado para la interposición de la reclamación o recurso, el tripulante hará entrega del correspondiente escrito, en pliego abierto o en sobre cerrado y lacrado, al Capitán, Piloto o Patrón que ejerza el mando, el que deberá expedir recibo al tripulante.

d) El que ejerza el mando, a la llegada al primer puerto español en donde el buque haga escala, deberá entregar o remitir por correo certificado a la Empresa o autoridad laboral a quien vayan dirigidos los escritos de reclamación o recursos que le hayan entregado los tripulantes a sus órdenes.

e) El que ejerciendo el mando del buque incumpla lo preceptuado en los anteriores apartados, además de la sanción que por la Empresa y autoridades laborales puedan imponérsele, responderá en todo caso, y subsidiariamente el armador, de los daños y perjuicios que al tripulante se le ocasionen por omisión o negligencia.

#### Art. 105. CONTIENDAS LABORALES.

1. De conformidad con lo establecido, antes de promoverse cualquier juicio laboral, el que se proponga instarlo estará obligado a intentar la celebración del acto conciliatorio ante un Tribunal que presidirá el Comandante de Marina o autoridad del puerto que lo represente, en unión de dos miembros y un Secretario designados por la Organización Sindical.

Estos dos miembros de la Organización Sindical serán elegidos cada año en la forma que disponga la Delegación Nacional de Sindicatos, cuyos cargos no serán reelegibles, salvo el de Secretario.

2. Si no hubiese conciliación o ésta no estuviera resuelta en el plazo de quince días, siguientes a aquel en que las papeletas hubieran sido presentadas, las partes quedan en libertad de hacer uso de las acciones que les correspondan ante la Magistratura de Trabajo, en la forma y términos establecidos por la legislación vigente.

3. A petición de cualquiera de las dos partes, y en el plazo máximo de tres días, se expedirá por el Secretario del Tribunal, con el visto bueno del Presidente, certificación acreditativa de haberse celebrado el acto de conciliación—determinando en este caso sus circunstancias y resultados—o de haberse intentado sin efecto.

4. Si la conciliación se lograra, podrá solicitarse de la Magistratura de Trabajo la ejecución de lo acordado en ella en la forma y modos señalados en las disposiciones de general aplicación.

## XII

### RETRIBUCIONES

Art. 106. NORMAS GENERALES.—Se observarán las siguientes:

1. Los conceptos económicos establecidos en la presente Ordenanza tienen condición de mínimos y, por tanto, podrán ser mejorados por las Empresas, por Convenio colectivo sindical o individualmente, entre Empresa y trabajador.

2. La remuneración del personal podrá establecerse sobre la base de salario fijo, régimen «a la parte» o por tarifa de servicios.

3. Todos los salarios se entenderán por meses naturales, y su pago se efectuará por mensualidades, sin perjuicio de que, de conformidad con lo dispuesto en la Ley de Contrato de Trabajo y de acuerdo con usos y costumbres, pueda realizarse por semanas, decenas o quincenas.

4. Cuando se adopte el sistema mensual para el pago de salarios, éste se hará precisamente dentro de los cinco días del mes siguiente al que aquéllos correspondan.

5. La retribución del personal interino o eventual será, al menos, la fijada en esta Ordenanza, percibiendo además las pagas extraordinarias y demás emolumentos reconocidos o que se reconozcan para el personal fijo.

6. El pago de los salarios se hará mediante nómina, ajustada al modelo aprobado por la Delegación de Trabajo competente, que firmarán los interesados.

7. El personal femenino cobrará idénticos salarios que el masculino que ejerza análogas funciones.

8. Los trabajos realizados en puerto en la reparación, pintura, etc., del buque, no darán derecho al percibo de suplemento alguno sobre los haberes habituales, siempre que dichas

taenas se realicen dentro de la jornada ordinaria, si bien se percibirán las horas extraordinarias, caso de que así proceda.

9. Los buques, con sus máquinas, aparejos, pertrechos y fletes estarán afectados a la responsabilidad de los salarios devengados por las dotaciones como créditos preferentes. Cuando la tripulación va «a la parte» sólo responderá el flete.

#### Art. 107. ANTICIPOS.

1. El trabajador que cobre por quincenas o meses tendrá derecho a percibir anticipos a cuenta hasta el límite del 90 por 100 de las cantidades que tenga devengadas.

2. Todo tripulante podrá solicitar y el armador deberá conceder un anticipo en el momento de embarcar por primera vez, y para dejarlo a su familia, de la cuantía y en la forma que a continuación se indica:

a) En la navegación de primera zona, hasta la mitad del sueldo base mensual.

b) En la navegación de segunda y tercera zonas, el anticipo señalado en el apartado anterior podrá quedar reducido al 50 por 100 del salario base que el tripulante pueda devengar durante los días de navegación que se inviertan desde la salida del buque de puerto nacional hasta su llegada al primer puerto extranjero en que aquél haga escala.

c) Para la efectividad de los precedentes apartados, el Capitán, Piloto o Patrón que ejerza el mando dará al tripulante un vale a la hora de salida del barco para el viaje, y dicho vale, presentado por la familia al armador o al consignatario, será hecho efectivo, de no tener aviso en contrario.

3. En los viajes de duración superior a un mes, las Empresas vendrán obligadas, previa solicitud de los tripulantes interesados y la pertinente comprobación, a efectuar el pago, mediante recibo, a los familiares de los embarcados hasta el 75 por 100 del importe de los salarios devengados, siempre que aquéllos lo soliciten por escrito al armador.

4. Cuando la estancia de un buque en puerto extranjero exceda de doce horas, los individuos de la dotación, cualquiera que sea el cargo a que pertenezcan, categoría que tengan reconocida o cargo que ostenten, tendrán derecho a que el armador o su representante les entregue en moneda del país correspondiente una cantidad mínima equivalente al importe del sueldo base inicial que pueda devengarse durante los días de permanencia en el citado puerto.

Art. 108. SALARIOS INICIALES.—El personal tiene derecho al percibo del salario inicial que figura en la tabla que como anexo número 1 contiene esta Ordenanza.

Art. 109. AUMENTOS PERIÓDICOS POR TIEMPO DE SERVICIO.—A fin de fomentar la vinculación del personal con la respectiva Empresa, se establecen aumentos periódicos por tiempo de servicio, consistentes en trienios, según se indica en el anexo número 2.

a) Para el cómputo de antigüedad se tendrá en cuenta todo el tiempo servido en una misma Empresa, considerándose como efectivamente trabajados todos los meses o días en los que se haya recibido un salario o remuneración, bien sea por servicios prestados o en vacaciones, licencias retribuidas, y cuando reciba una prestación económica temporal por accidente del trabajo o enfermedad.

b) Asimismo será computable el tiempo de excedencia forzosa por nombramiento para un cargo político o sindical, así como en el caso de prestación de servicio militar.

c) Por el contrario, no se estimará el tiempo que se haya permanecido en situación de excedencia voluntaria.

d) Se computará la antigüedad en razón de los años de servicios prestados en la Empresa, cualquiera que sea el grupo profesional o categoría en que se encuentre encuadrado, estimándose asimismo los servicios prestados en el período de prueba y por el personal interino cuando éste pase a ocupar plaza en la plantilla fija.

e) Los que asciendan de categoría percibirán, como mínimo, el sueldo base de aquella a que se incorporen, incrementado con el importe de los trienios ya reconocidos, pero calculado en su totalidad sobre los sueldos base iniciales de la nueva categoría que se ocupe.

Igualmente se estimará en dicha nueva categoría el período de tiempo transcurrido desde que se aplicó el último trienio.

f) En el caso de que un trabajador cese por sanción o por su voluntad, sin solicitar la excedencia voluntaria, y posteriormente vuelva a ingresar en la misma Empresa, el cómputo de antigüedad se efectuará a partir de la fecha de este último ingreso, perdiendo todos los derechos de antigüedad anteriormente citados.

g) Los citados aumentos periódicos comenzarán a devengarse a partir del día primero del mes en que se cumpla cada trienio.

h) El periodo de prácticas como agregado o alumno no será tenido en cuenta para el reconocimiento de trienios.

i) Los Capitanes, Pilotos y Patrones, así como los Inspectores que cesen en sus cargos de mando o jefatura, reintegrándose a su antiguo puesto de trabajo, conservarán en éste, cualquiera que sea el motivo del cese, los incrementos por trienios que hayan devengado durante el ejercicio de los mencionados cargos.

Art. 110. PAGAS EXTRAORDINARIAS.—Todo el personal recibirá anualmente, con carácter obligatorio, dos pagas extraordinarias: una con motivo de la festividad del 18 de julio, por el porte de una mensualidad, y otra para conmemorar la Natividad del Señor, por igual cuantía, las que deberán hacerse efectivas el día laborable inmediato anterior al 18 de julio y 22 de diciembre, respectivamente.

a) Para la determinación de estas pagas extraordinarias se tendrá en cuenta el sueldo reglamentario o el mayor que se satisfaga por las Empresas en la fecha en que se hagan efectivas y los aumentos periódicos por años de servicio.

b) Se abonará en su integridad al personal que se haya despedido de la Empresa durante el semestre natural correspondiente, aun cuando en el transcurso de dicho periodo o en las fechas en que se hagan efectivas hubiese estado o estuviese dado de baja por enfermedad, accidente, vacaciones y licencias con sueldo.

c) El que ingrese o cese en el curso de cada semestre natural percibirá la paga extraordinaria en proporción al tiempo servido en la Empresa, estimándose a tal efecto que la del 18 de julio corresponde al primer semestre, y la de Navidad, al segundo.

#### Art. 111. GRATIFICACIONES.

1. De mando y jefatura.—En favor de los Capitanes, Pilotos o Patrones con mando de buque, o de los que transitoria-mente los sustituyan, y mientras dure tal situación, se establecen las gratificaciones que figuran en el anexo número 3 de la presente Ordenanza.

Por jefatura de departamento, el Oficial Maquinista o Mecánico Naval Jefe del departamento de máquinas, percibirá la gratificación que se indica asimismo en el anexo número 3.

Correspondiendo las gratificaciones de mando y jefatura al personal embarcado que efectivamente desempeñe a bordo de cada buque los cargos correspondientes, cualquiera que sea su carácter de fijo, interino o eventual, no tendrán derecho a su percepción aquellos que se encuentren desembarcados por vacaciones, licencias, enfermedad, accidente o cualquiera otra circunstancia.

2. Alumnos.—Tanto los de Náutica como los de Máquinas percibirán de las Empresas, durante el tiempo de prácticas a bordo, la gratificación que figura en el anexo número 3 de esta Ordenanza.

Dichos alumnos tendrán derecho al percibo de las gratificaciones de 18 de julio y Navidad, plus de navegación por participación en el sobordo, por transporte de mercancías peligrosas, servicios del golfo de Guinea o por navegación por zonas insalubres y epidémicas, gastos de viaje y dietas e indemnización, si procede, por pérdida de equipaje.

3. Especiales.—Los Pilotos o Patrones con mando de buque percibirán una gratificación especial, caso de que así proceda, consistente en la diferencia que pueda existir entre su haber inicial o el superior que perciban, sin trienios, y el sueldo inicial base, también sin trienios, del Oficial Maquinista o Mecánico Naval que vaya enrolado a sus órdenes, en cumplimiento de lo ordenado en el cuadro indicador o por conveniencia de la Empresa.

Art. 112. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS.—Las dotaciones de los buques que transporten explosivos o materias inflamables percibirán un incremento sobre los salarios iniciales base, con trienios, que en esta Ordenanza se determinan, representado por los siguientes porcentajes mínimos:

1. De un 15 por 100 en los buques petroleros y en aquellos otros que conduzcan materias inflamables.

2. De un 25 por 100 en los buques que conduzcan explosivos.

Se considerarán como buques que transporten materias inflamables o explosivos:

a) Los dedicados exclusivamente al transporte de las mercancías citadas en las oportunas disposiciones, no perdiendo dicho carácter por el hecho de que uno o varios viajes sean

destinados a fines distintos a aquellos que corrientemente van realizando.

b) Los que conduzcan circunstancialmente más del 20 por 100 de las citadas materias en relación con la carga que la nave pueda admitir, sin que sean computables las que se lleven para consumo del buque, quedando para este supuesto limitado el incremento a los días en que existan las circunstancias de peligrosidad que motivan la especial retribución.

Únicamente en el caso de tripulantes enrolados en buques que se encuentren comprendidos en el apartado a) continuará percibiéndose durante el disfrute de vacaciones licencias con sueldo, etc., el oportuno incremento.

Art. 113. SERVICIOS DEL GOLFO DE GUINEA.—Las dotaciones de los buques que presten servicios en el golfo de Guinea percibirán sobre el salario base inicial con trienios una prima equivalente:

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

b) Al 50 por 100 en los buques que, no siendo de los comprendidos en el apartado anterior, naveguen o permanezcan en la zona comprendida entre el paralelo 20° 30' N. y el 15° 30' S., y durante los días que se encuentren en dicha zona, siempre que no excedan de sesenta, transcurridos los cuales percibirán el 100 por 100, en cuanto al periodo de exceso.

#### Art. 114. NAVEGACIÓN POR ZONAS INSALUBRES Y EPIDÉMICAS.

1. En los casos en que el buque tenga que navegar por zonas declaradas insalubres o epidémicas por las autoridades de Sanidad, la dotación del mismo percibirá el 75 por 100 de los sueldos base con trienios durante el periodo de tiempo o zona que por dichas autoridades se determine. No dará lugar al pago de este suplemento la concurrencia a puerto de patente sucia, salvo los casos en que por las repetidas autoridades así se establezca.

2. Salvo que por las citadas autoridades de Sanidad se disponga lo contrario, lo establecido en el número anterior no afecta a las dotaciones de buques que en tránsito tengan que atravesar zonas insalubres y epidémicas con motivo de viajes que efectúen a países situados fuera de las mismas, siempre que no hagan escala en puerto, rada o simple fondeadero situados dentro de ellas, excepción hecha de los casos en que dichas escalas obedezcan a causas de fuerza mayor.

#### Art. 115. PLUS DE NAVEGACIÓN POR PARTICIPACIÓN EN EL SOBORDO.

1. El personal percibirá, en concepto de plus de navegación por participación en el sobordo, sobre los salarios base iniciales que figuran en el anexo número 1, las cantidades que figuran en el anexo número 4 de esta Ordenanza.

2. Para determinar la clase de navegación que cada buque realiza se aplicarán las definiciones que esta Ordenanza contiene.

3. En el supuesto de que un buque realice indistintamente navegación de zona primera, segunda o tercera, se tendrá en cuenta la que habitualmente efectúe, y cuando dicha habitualidad no aparezca claramente determinada, se adoptarán las siguientes normas:

a) La liquidación se efectuará por cada día de navegación.

b) La liquidación diaria se aplicará a partir del día en que se inicie el viaje, subsistiendo el devengo en la cuantía prevista para la navegación y el buque hasta que se emprenda nuevo viaje en otro buque y clase de navegación.

4. El plus de navegación por participación en el sobordo se percibirá tanto si el tripulante se encuentra embarcado como si se halla en tierra por licencia, vacaciones, destino, comisión de servicio, y en caso de enfermedad, en la cuantía prevista en el capítulo correspondiente de esta Ordenanza, cuyas normas se aplicarán asimismo para el supuesto de accidente, siempre que se continúe en el percibo de remuneración o indemnización por baja temporal.

En los casos de licencia con sueldo y vacaciones se percibirá en proporción al disfrutado en el periodo a que corresponda; sin embargo, no se percibirá por el resultante de acumulación de días no descansados por domingos y festivos.

5. No incrementará las percepciones correspondientes a los aumentos periódicos por tiempo de servicio, gratificaciones de mando y jefatura, liquidación y pago de horas extraordinarias, domingos y días festivos, transporte de mercancías peligrosas, servicio del golfo de Guinea, navegación por zonas insalubres

o cualquier otro concepto retributivo, ni se estimará en las indemnizaciones previstas en esta Ordenanza.

6. A los alumnos se les abonará este plus en razón a la gratificación que se les asigna en el anexo número 4.

7. Se abonará en la cuantía correspondiente en las pagas extraordinarias de 18 de julio y Navidad, es decir, la que el tripulante percibe en razón a su buque o destino, pero en ningún caso podrá exceder del 100 por 100 de su salario inicial.

8. Se abonará mensualmente en el momento de hacer efectivo el salario.

Art. 116. HORAS EXTRAORDINARIAS.—Las horas que deban considerarse como suplementarias o extraordinarias, según se trate de laborales o festivos, se abonarán en cada categoría profesional, en cuantía que figura en el anexo número 5 de esta Ordenanza.

Art. 117. RÉGIMEN «A LA PARTE».

*Principio general.*—El trabajo a bordo podrá ser remunerado en régimen conocido por el nombre de «a la parte», y en tal caso, la distribución de los porcentajes o beneficios continuará efectuándose con arreglo a las normas y prescripciones consuetudinarias que rijan en los respectivos puertos para cada navegación, tonelaje y clase de buque, siempre que aquellas no se opongan a esta Ordenanza y a las demás disposiciones vigentes.

Art. 118. DEL «MONTE MAYOR».—Constituye en cada buque el «monte mayor» el total de las cantidades percibidas por el armador por fletes, falsos fletes, fletes sobre el vacío y demoras, así como los obtenidos bajo la denominación de «capa», en el supuesto de subsistir este concepto en algunos puertos.

Asimismo se integrarán en dicho «monte mayor» todas aquellas otras cantidades obtenidas como consecuencia de remolques, salvamento de buques o mercancías o por cualquier otro motivo de naturaleza comercial.

Art. 119. GASTOS DEDUCIBLES DEL «MONTE MAYOR».—Las Empresas propietarias de naves cuyas tripulaciones vayan enroladas en régimen «a la parte» propondrán al Delegado de Trabajo competente los gastos que, antes de efectuarse las particiones, deben deducirse del importe bruto del «monte mayor», y entre los que podrán figurar los correspondientes a los conceptos que se enumeran a continuación:

- a) Los gastos de puerto y despacho del buque.
- b) Salarios de los trabajadores portuarios, si se emplean éstos a bordo.
- c) Gastos de adquisición de víveres para las comidas que se efectúen a bordo.
- d) Combustibles y lubricantes, excepto en aquellos puertos en que sea norma que tales gastos sean de cuenta del armador.
- e) Cuotas de accidentes de mar y de trabajo.
- f) Cuotas de la Seguridad Social y del Montepío.
- g) Seguro de equipaje, que se declara obligatorio, que garantiza en todo caso la indemnización que establece esta Ordenanza.
- h) Importe de las vacaciones remuneradas del personal.
- i) Gratificaciones de 18 de Julio y Navidad.
- j) Indemnización por fallecimiento debido a causa natural a tenor de lo dispuesto en esta Ordenanza.
- k) Cualquier otro gasto que por disposición legal se imponga expresamente al «monte mayor», o que por usos y costumbres sea aceptado por la Delegación de Trabajo, también de forma expresa.

Art. 120. DISTRIBUCIÓN DE PARTICIPACIONES.—Una vez descontados del importe bruto del «monte mayor» los gastos a que se refiere el artículo anterior, se procederá a la distribución del resto, señalando las participaciones que en el mismo corresponden al armador y a la tripulación, a cuyo efecto se observarán las siguientes normas:

1. Las participaciones se señalarán siempre en porcentajes, y cuando los usos y costumbres tengan establecido otro sistema de reparto, se convertirán matemáticamente en tantos por ciento.

2. Los porcentajes a percibir por el armador y por la tripulación se fijarán, a propuesta de ambos elementos personales, por la Delegación de Trabajo competente, la que resolverá lo que proceda en consideración a los gastos deducibles del «monte mayor», navegación a que se dedica, tonelaje y clase de buque, según sea de vela, de propulsión mecánica o mixto, y los usos y costumbres de cada puerto.

Art. 121. PARTICIPACIÓN DEL ARMADOR.—Corresponderá satisfacer exclusivamente al naviero o armador todos los gastos relativos a la conservación, reparación y entretenimiento de

las embarcaciones, incluso los de pintura y varadero y los de adquisición, conservación, reparación de aparejos y, en general, todos aquellos no señalados expresamente como deducibles del «monte mayor».

Igualmente correrán a cargo del armador las diferencias de remuneración que puedan existir.

Art. 122. PARTICIPACIÓN DE LOS TRIPULANTES.

1. A los efectos de esta Ordenanza se entenderá que «parte» o «quión» es la unidad que entera o fraccionada sirve para graduar comparativamente en la navegación «a la parte» la retribución de los trabajadores con arreglo a la importancia y calidad de su trabajo.

Su valor dependerá:

a) Del «monte mayor», de los gastos que se deduzcan de éste, del porcentaje que del resto del mismo se haya asignado a la tripulación.

b) Del número de trabajadores retribuidos de esta forma que constituyan la dotación del buque y de las «partes» y fracciones de «parte» asignada a cada uno de ellos.

2. Para la determinación del número de «partes» o fracciones de «parte» que corresponden a cada tripulante deberán estimarse, sin perjuicio de usos y costumbres, los siguientes factores:

a) Las diferencias de remuneración entre las distintas categorías profesionales.

b) Las gratificaciones de mando y jefatura.

c) La gratificación especial en favor de los Pilotos o Patrones de cabotaje, con mando de buque.

Sobre la base de tales factores, los Delegados de Trabajo, a propuesta del armador y de las dotaciones, fijarán el número de «partes» o fracción de «parte» que se asigna a cada individuo en razón del cargo, función o trabajo que desempeñe a bordo.

3. Para efectuar el reparto de participación que del «monte mayor» corresponde a las tripulaciones, se observarán las siguientes normas:

a) Conocido el número de «partes» en que ha de dividirse la participación global correspondiente a los trabajadores, el valor monetario de una «parte» será el cociente de dividir dicha participación global por el número total de «partes».

b) Los regímenes de distribución a que se refiere el artículo anterior son de aplicación incluso a los armadores cuando trabajen a bordo y a sus próximos parientes siempre que concurren a los efectos de la distribución con personal extraño.

c) El abono por el armador a los tripulantes de la participación que a los mismos corresponde podrá efectuarse por viajes o por períodos de tiempo, siempre que éste no exceda de seis meses, de acuerdo con lo que se establezca en el respectivo Reglamento de régimen interior.

d) No obstante lo dispuesto en la norma anterior, el naviero o armador vendrá obligado a entregar en todo caso y por mensualidades vencidas la cantidad necesaria para que cada tripulante reciba el importe del salario base inicial señalado a cada categoría profesional con un incremento de un 25 por 100.

e) Las cantidades entregadas por el armador, según lo dispuesto en la norma precedente, tendrán la consideración de anticipo a descontar de la liquidación definitiva que se efectúe, en el caso de que ésta se lleve a cabo por períodos superiores a un mes.

f) Tanto en el caso anterior como en el de liquidación por viaje o mensual, en el supuesto de que el importe de las «partes» que correspondan a cada tripulante no cubriesen la remuneración mínima no podrá exigirse reintegro alguno ni descontarse la diferencia en posteriores liquidaciones.

g) La liquidación definitiva y el abono de la participación que corresponda al personal deberá realizarse dentro de la primera quincena de cada mes, trimestre o semestre siguiente al que corresponde el período según el apartado c).

Art. 123. DISPOSICIONES VARIAS.—Los Delegados de Trabajo, para resolver las propuestas que se formulen referentes a los gastos que deben deducirse del importe del «monte mayor», fijación de los porcentajes a percibir por el armador y por la tripulación y determinación del número de «partes» o fracción de «parte» que se asigna a cada individuo tendrán en cuenta los siguientes preceptos:

a) Las indicadas propuestas deberán presentarse en el término de un mes, a partir del día de publicación de esta Ordenanza.

b) Será preceptivo el informe de la Autoridad de Marina y de la Organización Sindical, además de aquellos otros que se juzguen necesarios.

c) En las fórmulas o medidas que se implanten se procurará la mayor unificación de la industria, adaptándose en lo que sea factible a las normas consuetudinarias y usos de cada puerto.

d) Los acuerdos que adopten los Delegados de Trabajo serán notificados a las partes interesadas, y contra aquéllas podrán formularse los oportunos recursos ante la Dirección General de Trabajo en el término de quince días, a contar del siguiente al de la notificación.

e) Una vez que sean firmes las fórmulas y medidas a que hace referencia el apartado c) serán incluidas en el respectivo Reglamento de régimen interior.

f) Para cualquier modificación que con posterioridad a la vigencia del indicado Reglamento de régimen interior pretenda introducirse respecto al régimen de remuneración a la «parte», se seguirán los trámites establecidos por el presente artículo, sin perjuicio de los que se señalan en el capítulo XX de esta Ordenanza.

2. Navegando la tripulación a la «parte», no tendrá derecho por causa de revocación, demora o mayor extensión del viaje más que a la parte proporcional que le corresponda en la indemnización que hagan al «monte mayor» del buque las personas responsables de aquellas ocurrencias.

3. En todas las embarcaciones de retribución «a la parte» en que las bebidas alcohólicas que consume la tripulación se pagan del «monte mayor», todo tripulante que no desee participar en las mismas tendrá derecho a percibir en metálico su valor e importe en la adecuada proporción.

4. Las liquidaciones de las participaciones del personal «a la parte» se harán constar por escrito, que firmará el armador o su representante, en unión del tripulante elegido al efecto por sus compañeros.

Dichas liquidaciones expresarán con el debido detalle los diversos conceptos, indispensables como base para determinar las cuotas o participaciones de cada uno de los interesados, acompañando el armador duplicado de los justificantes de los gastos e ingresos incluidos en las liquidaciones.

### XIII

#### INDEMNIZACIONES Y SUMINISTROS

##### Art. 124. COMISIÓN DE SERVICIO.

*Conceptos generales.*—1. Se entenderá por «Comisión de servicio» la misión o cometidos especiales que se ordenen circunstancialmente por los navieros o armadores a su personal que deban desempeñar fuera de la localidad donde radique su residencia oficial o del buque en que figure enrolado. Igualmente tendrán dicha consideración los viajes o desplazamientos de una a otra localidad que por orden superior se tengan que realizar con motivo de transbordo, restitución al puerto de matrícula, incorporación al servicio militar u otros análogos.

«Dieta» es la cantidad que se devenga diariamente para satisfacer los gastos que origine la estancia fuera de la residencia oficial o del buque de enrolamiento.

«Gastos de locomoción», la cantidad que se abone para cubrir el importe de los desplazamientos por cualquier medio de transporte.

2. El personal que haya de realizar comisión percibirá por adelantado del naviero o armador o de su representante el importe aproximado de las dietas y gastos de locomoción, caso de no entregársele los correspondientes billetes de pasaje.

3. El personal de nuevo ingreso no devengará gastos de locomoción ni dietas hasta la toma de posesión de sus cargos, y si tan sólo los que puedan ocasionarse por su traslado desde la localidad en donde radique la Oficina de colocación hasta el puerto en que aquél deba embarcar, y sin que el pago de los mismos signifique existencia de relación jurídico-laboral.

4. Al personal de relevos que forme el «Cuadro de eventualidades», dada la misión que se le atribuye de sustituir a los tripulantes que desembarquen por vacaciones, enfermedades, etc., debe considerársele en comisión de servicio mientras permanezca desembarcado, y, por tanto, con derecho al percibo de los gastos de locomoción y dietas en el caso de que la citada comisión se desempeñe fuera de la localidad donde radique su residencia habitual.

5. Los alumnos solamente percibirán gastos de locomoción y dietas, equiparados a los Oficiales, cuando tengan que trasladarse a puertos distintos al primeramente señalado para su embarque.

##### Art. 125. COMISIÓN DE SERVICIO.

*Dietas en territorio nacional.*—En las comisiones que se desempeñan en cualquier punto del territorio nacional se percibirán las dietas señaladas en el anexo número 6.

a) Pernoctando fuera de la residencia oficial o del buque en que figure enrolado la cantidad indicada en anexo.

Se abonará dieta entera tanto el día de salida como el de regreso.

b) En las comisiones en que se invierta un solo día y se vuelva a pernoctar en la misma residencia oficial o buque de enrolamiento, se percibirá media dieta, o sea, el 50 por 100 de las dispuestas en el apartado anterior.

c) Cuando se trate de personal que en comisión de servicio pernocte a bordo del buque de la misma Empresa, se percibirá la media dieta que señala el párrafo precedente, en el supuesto de realizarse a bordo y por cuenta del armador las dos comidas principales, ya que en caso contrario tendrá derecho a la dieta completa.

d) En el caso de que el personal embarcado no pueda efectuar las comidas a bordo del buque o de otro surto en puerto, debido a reparaciones de aquél u otras causas no imputables a la dotación, percibirá el 50 por 100 de las dietas que para cada una de las categorías se señalan en el apartado a) de este artículo.

e) Igualmente cuando dicho personal no pueda pernoctar a bordo por las mismas causas expuestas en el párrafo anterior, percibirá el 30 por 100 de las dietas correspondientes.

f) Por último, en el supuesto de que concurren ambas circunstancias, previstas en los precedentes apartados, de tener que comer y pernoctar fuera del buque, percibirá el 70 por 100 de las dietas señaladas en este artículo, de acuerdo con la categoría profesional del interesado.

##### Art. 126. COMISIÓN DE SERVICIO.

*Dietas en el extranjero.*—1. En las comisiones de servicio en el extranjero se percibirán las dietas que en el anexo número 6 se fijan.

2. Las dietas sólo se abonarán desde el día en que se pase la frontera o se desembarque en puerto o aeropuerto extranjero, percibiéndose durante el recorrido y estancia fuera del territorio nacional, dejándose de percibir el día de llegada a la frontera o embarque en puerto o aeropuerto no español.

3. Durante los recorridos por el territorio nacional, así como en los días de permanencia a bordo con motivo de comisiones a realizar o realizadas en el extranjero, se abonarán las dietas que señala el artículo anterior.

4. Si por circunstancias especiales los gastos originados por desplazamientos sobrepasan el importe de las dietas que establecen los artículos precedentes, el exceso deberá ser abonado por la Empresa, previo conocimiento de la misma y posterior justificación de los gastos realizados.

##### Art. 127. COMISIÓN DE SERVICIO.

*Gastos de locomoción.*—Los gastos de locomoción, tanto en territorio nacional como en el extranjero, serán siempre por cuenta del naviero o armador en la clase correspondiente, con arreglo a la siguiente clasificación:

- Inspectores de primera: Clases preferentes.
- Capitanes, Pilotos y Oficiales, Titulados e Inspectores de segunda y tercera: Primera clase.
- Maestranza y Subalternos: Segunda clase.

Se considerarán como clase preferente el coche-cama en ferrocarril, el pasaje en avión y la primera preferente en los buques.

*Art. 128. PÉRDIDA DE EQUIPAJE.*—En caso de pérdida de equipaje de la dotación de un buque por naufragio, incendio o cualquier otra causa no imputable al perjudicado, el naviero o armador abonará, como compensación, las indemnizaciones señaladas en anexo.

Se reducirán en un 20 por 100 en el caso de que por la Empresa se abone indemnización de vestuario o se faciliten uniformes.

En la citada indemnización no estará comprendido el sextante, cronógrafo, prismático, etc., que sean propiedad particular de los Oficiales de puente. A tal fin figurará entre las especiales del contrato de embarco la cláusula en que haga constar los instrumentos que pertenecen al contratado y su valor, a efectos de la indemnización adicional correspondiente.

Con independencia de aquéllos otros beneficios que con arreglo a la legislación vigente puedan corresponderles, las indemnizaciones a que el presente artículo se contrae serán abonadas a los derechohabientes del tripulante en caso de que éste falleciera en el accidente.

*Art. 129. QUEBRANTO DE MONEDA.*—El personal que a bordo de los buques realice el pago de las nóminas y demás haberes

de la dotación percibirá, en concepto de quebranto de moneda, el 0.50 por 1.000 de las cantidades que satisfaga.

Se considerarán exceptuadas del abono de este quebranto aquellas Empresas que cubran ellas mismas este riesgo.

**Art. 130. TRASLADO DE RESIDENCIA.**

1. Las indemnizaciones por traslado de residencia que se regulan en los números siguientes sólo afectan, en la medida que en los mismos se determinan, al personal que a continuación se relaciona:

a) Inspectores, cualquiera que sea su clase.  
 b) Los que habiendo formado parte de la dotación de un buque se encuentren desempeñando destino en tierra de carácter permanente y que por su naturaleza esté atribuido a personal de la Marina Mercante.

c) Quienes sean desembarcados para ocupar cargo en el Servicio de Inspección.

d) Aquellos otros que no apareciendo citados en los apartados anteriores las Empresas estimen conveniente incluir en los Reglamentos de régimen interior.

2. Tendrán la consideración de traslado forzoso de residencia, a efectos del abono de indemnización, los que se realicen y estén comprendidos en alguna de las siguientes circunstancias:

a) Los acordados por los navieros o armadores.  
 b) Los cambios de residencia oficial de las oficinas, dependencias o centros de trabajo a que estén adscritos los interesados.

c) Los traslados motivados por el nombramiento individual de personal embarcado para destinos de elección a desempeñar en tierras, como los de Inspección u otros análogos de carácter permanente.

d) La jubilación del personal relacionado en el número anterior, siempre que sea con carácter forzoso, hasta la población indicada por el jubilado, y por una sola vez.

e) El fallecimiento del interesado en activo, cuando se realice el traslado de sus familiares hasta la población indicada por los mismos, y por una sola vez.

3. El traslado forzoso de residencia otorgará el derecho al percibo de las siguientes indemnizaciones:

a) Abono de los gastos de locomoción del traslado, así como los de sus familiares.

b) Acarreo de domicilio a estación o puerto, y de estación o puerto al nuevo domicilio y seguro del mobiliario y menaje de casa.

c) Transporte en ferrocarril o vía marítima a la estación o puerto del nuevo destino del citado mobiliario y menaje.

4. Para el abono de los gastos de locomoción se observarán los preceptos establecidos, salvo en lo que se refiere a los inspectores de primera, a los que el derecho a viajar en la clase preferente quedará limitado a los mismos y a la esposa o a otra persona de su familia facilitándose a los demás familiares en primera clase.

5. Cuando el traslado se efectúe por vía marítima se facilitará por cuenta del armador la manutención que corresponda a la categoría del traslado durante los días que dure el viaje a bordo.

6. Por los conceptos de acarreo, embalaje y seguros se abonará la siguiente indemnización:

a) Transportes simples: Se considerarán como tales los que se verifiquen entre poblaciones que solamente requieran una carga y descarga, bien se hagan éstas por ferrocarril o por barco. Se abonará por cada tonelada de transporte la cantidad indicada en el anexo número 6.

b) Transportes combinados: Se clasificarán en este grupo aquellos que requieran, además de la carga y descarga anteriormente expresada, una segunda por cambio del medio de transporte. Se abonará por tonelada a transportar la cantidad fijada en anexo.

7. Correrán igualmente a cargo de las Empresas los gastos del transporte por ferrocarril o vía marítima, con el límite máximo de peso que se señala a continuación:

	Kilogramos
Inspectores de primera clase .....	10.000
Capitanes, Pilotos y Oficiales e Inspectores de segunda clase .....	6.000

	Kilogramos
Titulados de Formación Profesional Náutico-Pesquera .....	4.000
Maestranza .....	3.000
Subalternos .....	2.000

En casos especialísimos cuando los interesados lo soliciten y lo estime justificado la Empresa, podrá entregarse a los trasladados el importe del transporte para que lo contraten y efectúen por su cuenta, abonándose las tarifas legalmente establecidas para los ferrocarriles y Compañía de navegación, previa la justificación de la cantidad del mobiliario que haya de transportarse, dentro de los límites máximos autorizados.

8. Para la aplicación de lo preceptuado en los precedentes números, se observarán las siguientes normas:

a) Serán requisitos indispensables para el reconocimiento del derecho a percibir la indemnización por traslado, que tenga lugar el levantamiento y traslado material de hogar y la convivencia con el interesado de los familiares señalados en el apartado siguiente.

Cuando no concurren estos requisitos, el derecho se limitará a los gastos de locomoción del traslado, en la forma y cuantía que esta Ordenanza establece.

Si se trasladara con su familia al nuevo punto de destino, pero sin levantar ni trasladar el hogar, la indemnización sólo comprenderá los beneficios señalados sobre gastos de locomoción y manutención a bordo.

b) Se entenderá por familia todas aquellas personas que por vivir en compañía y a expensas del trasladado hayan otorgado a éste el derecho al régimen de protección a la familia.

c) En los casos de traslado forzoso de residencia de personal que vaya a ocupar cargo de superior categoría tendrá derecho a percibir la indemnización que le corresponda con arreglo a aquella que haya sido promovido.

d) El derecho a indemnización caducará al transcurrir un año, desde la fecha del nuevo destino, pudiendo concederse por la Empresa, a petición de los interesados, prórrogas semestrales por plazo no superior a otro año, cuando existieran dificultades para el traslado del hogar.

e) El personal tendrá derecho a que se le anticipe el 80 por 100 del importe aproximado de la indemnización, debiendo justificar todos los gastos que en la misma se comprenden dentro del plazo de tres meses de haber percibido el anticipo, y para recibir la diferencia, si procediera.

f) La inexactitud de los datos que figuren en la justificación dará lugar a la imposición de la sanción correspondiente, y en todo caso se exigirá el reintegro de las cantidades percibidas indebidamente.

g) En los Reglamentos de régimen interior se contendrán las disposiciones complementarias que la Empresa estime conveniente establecer, como ampliación de las normas contenidas en el presente artículo, teniendo en cuenta las modalidades peculiares de cada servicio.

**Art. 131. UNIFORMES.**

**Titulados y Maestranza.**—1. Al Personal comprendido en los grupos de Titulados y Maestranza, dependiente de Empresas navieras en que sea obligatorio el uso de uniforme, se le reconoce un devengo anual, que se denominará indemnización de vestuario o *amasitas*, siendo su objeto resarcir al citado personal del gasto que supone la adquisición de los uniformes reglamentarios.

Dicha indemnización será de la cuantía indicada en el anexo número 6.

2. Las cantidades correspondientes se abonarán en cuenta por doceavas partes y meses venidos, constituyéndose con ellas un fondo o *amasitas*, debidamente individualizado, que el naviero o armador tendrá a disposición de los interesados, y del cual uno de los beneficiarios podrá retirar las adecuadas cantidades, previa la presentación y entrega de los justificantes correspondientes que acrediten la adquisición de las prendas que componen los uniformes, incluyéndose asimismo, en tal concepto, la gorra, calzado y arigios o capotes.

3. En ningún caso, ni aun en el cese de servicios en la Empresa, cualquiera que sea su causa o motivo, podrá reclamarse el percibo en metálico del saldo que arroje la respectiva cuenta individual.

4. Los remanentes que al finalizar cada año natural puedan existir a favor de cada tripulante, podrán ser utilizados por el mismo en años sucesivos.

5. Será obligación del personal aportar los uniformes al servicio en el debido estado de aseo y limpieza.

6. Las Empresas facilitarán, pero conservando su propiedad, los distintivos, botones, emblemas e insignias correspondientes a los uniformes establecidos para cada cargo.

7. El Reglamento de régimen interior contendrá las adecuadas normas para la aplicación de lo que por el presente artículo se determina, fijando al propio tiempo el número de prendas y calidad de las mismas, así como las características de uniformidad.

#### Art. 132. UNIFORMES

**Subalternos.**—Las Empresas que exijan el uso de uniformes o emblemas a los tripulantes especialistas y subalternos dotarán a los mismos, con carácter obligatorio, de todos aquellos que por razón del cargo o función que desempeñen así lo requiera.

1. Los uniformes que se faciliten por el naviero o armador sólo podrán ser usados en la forma que se determine en el Reglamento de régimen interior, en el que se fijará el número de prendas que constituyen cada uniforme, tanto de verano como de invierno, teniendo en cuenta para su determinación las características especiales del Departamento o servicio a que esté adscrito el tripulante, concretando todo lo que afecte al personal de fonda, en buques de pasajeros, al que deberá dotarse, por lo menos, de los uniformes considerados como habituales en la industria hotelera.

2. La duración de los uniformes, determinada en el Reglamento de régimen interior, se fijará de modo que permanezcan siempre en buen estado de conservación.

3. La calidad de los géneros se ajustará a las normas reglamentarias que se fijen por la Empresa.

4. Si los uniformes resultaran gravemente deteriorados, debido al mal uso que de ellos se haga, y hubieran de desecharse antes del plazo fijado para su duración, serán de cuenta del tripulante los gastos que ocasione su reposición.

5. Una vez terminado el período de vida de las distintas prendas de los uniformes, pasarán éstos a ser propiedad del personal, excepto las insignias, emblemas o botones, que en todo caso lo serán de la Empresa.

6. El tripulante que por cualquier causa o motivo sea desembarcado, deberá entregar todas las prendas que integran el uniforme que todavía no haya pasado a ser de su propiedad, a tenor de lo dispuesto en el párrafo anterior.

7. El naviero o armador podrá implantar, respecto de los tripulantes especializados y subalternos, el régimen de indemnización o «masita» establecido para las categorías superiores, siendo en tal caso obligación del personal la adquisición de los uniformes.

8. Tanto en el caso de que los uniformes se faciliten por la Empresa, como de adoptar el régimen de indemnización o «masita», será obligación del personal afectado presentar aquéllos al servicio en el debido estado de aseo y limpieza, siendo sancionables las faltas que en tal sentido se cometan.

#### Art. 133. ROPA DE TRABAJO.

1. **Trabajos sucios.**—El personal de Maestranza y Subalterno de cubierta y máquinas percibirá una indemnización de cinco pesetas diarias para compensar los gastos de ropa y calzado que por aquél se emplea en trabajos considerados como sucios y que habitualmente realice en el departamento de máquinas o dentro de las calderas, tanques, santinas, «carteras» y movimiento de carbones por carboneras, cubiertas o sollados, así como limpieza y barrido de bodegas cuando se trate de materiales sucios.

Dicha indemnización se devengará durante todos los días en que se encuentre embarcado, aun cuando en la totalidad de los mismos no se realicen trabajos de los que se enuncian en el párrafo anterior.

2. **Labores a la intemperie.**—Será obligatorio para las Empresas proveer de trajes impermeables, chubasqueros y calzado especial al personal de cubierta que haya de realizar labores continuadas a la intemperie.

Dichas prendas y calzado sólo podrán ser usados para y durante la ejecución de dichos trabajos.

El período de duración de estas prendas se fijará en los Reglamentos de régimen interior, en los que, y para el mejor cumplimiento de la obligación que por este artículo se impone, podrá establecerse un sistema de indemnización diaria, de la cuantía que se determine, análogo al establecido en el número anterior, al objeto de que los tripulantes afectados puedan adquirir los mencionados trajes especiales, siendo obligatorio su uso, y pudiendo la Empresa sancionar al trabajador que incumpliera tal obligación.

3. **Fonda y cocina.**—En el Reglamento de régimen interior se establecerán las normas necesarias para proveer a camareros, camareras, cocineros y marmitones de los gorros blancos, delantales, mandiles y chaquetillas que el servicio o función que cada uno tiene asignado requiere.

4. **Enfermería.**—El naviero o armador pondrá a disposición del personal técnico sanitario y auxiliar sanitario el número de batas necesarias para el servicio de enfermería.

También se facilitará a las Enfermeras zapatos y medias blancas cuando así se exija en los buques de pasaje.

5. **Zonas tropicales.**—A todo el personal, cualquiera que sea el grupo profesional a que pertenezca, enrolado en buques destinados a la navegación a Persia, golfo de Guinea y, en general, a países comprendidos en zonas tropicales y que por razón del cargo o función que a bordo desempeñen, deba permanecer a la intemperie durante períodos prolongados de tiempo, se les facilitará un salacof y gafas de sol en los casos y forma que se concrete en el Reglamento de régimen interior.

Lo dispuesto en el párrafo anterior no afecta a las dotaciones de buques que en tránsito tengan que navegar por zonas tropicales con motivo de los viajes que efectúen a países situados en el hemisferio Sur.

**Art. 134. SERVICIO DE CAMAS.**—Es obligación de las Empresas suministrar al personal, en las debidas condiciones de aseo, el servicio de camas completo, estimándose como tal el que por uso y costumbre es admitido.

El equipo completo de cama, al menos, estará compuesto de un colchón o colchoneta, una almohada, dos juegos de sábanas y fundas de almohada, dos mantas y un cubrecama.

El alojamiento y dotación de servicio de cama y aseo estará a tenor de la respectiva categoría del usuario.

**Art. 135. MANUTENCIÓN.**—El personal embarcado tiene derecho a que le sea suministrada la alimentación de acuerdo con el cuadro de calorías, calidad de alimentos, cantidad y número de platos dispuestos legalmente, a cuyo fin las Empresas deberán facilitar al Capitán, Piloto o Patrón que ejerza el mando de la nave las cantidades precisas para que por el Mayordomo o personal de fonda que efectúe la compra de víveres puedan adquirir las que exige el cumplimiento de las disposiciones en la materia.

La cantidad mínima precisa por tripulante a fines de manutención, figura en anexo número 7.

El personal en comisión de servicio e inspección, cuando no perciba dietas, tendrá derecho al importe de la cantidad mínima por manutención.

### XIV

#### JORNADA

**Art. 136. JORNADA MÁXIMA ORDINARIA.**—La duración máxima legal de la jornada efectiva de trabajo para todo el personal comprendido en esta Ordenanza será de ocho horas diarias o cuarenta y ocho semanales, salvo las exclusiones, particularidades, reducciones y ampliaciones que se establecen.

A fin de que respecto del personal de Fonda pueda cumplirse con esta limitación, las Empresas montarán el adecuado autoservicio que atienda las necesidades del personal a bordo durante el tiempo que no haya servicio de camareros.

**Art. 137. EXCLUSIONES.**—Las disposiciones en materia de jornada no serán aplicables:

- a) Al personal de Inspección.
- b) Al Capitán, Piloto o Patrón de Cabotaje que ejerza el mando de la nave, al Jefe del Departamento de Máquinas, Sobrecargo o Comisario, Mayordomo y Oficiales que estén a cargo de un servicio siempre que no vengán obligados a montar guardia.
- c) Al Médico.
- d) A los que trabajen por su propia cuenta o sean remunerados por el sistema de participación en los servicios o ventados que realicen, tales como los peluqueros, manicuras, encargados de librería, etc.

**Art. 138. DURACIÓN MÁXIMA DE TRABAJO EFECTIVO.**—El personal no podrá exceder en su trabajo efectivo de cuatro horas sobre la jornada máxima ordinaria, tanto si se halla el buque en puerto como en la mar, salvo los casos de fuerza mayor en que peligre la seguridad del buque o de la carga o se trate de proveer al buque de víveres, combustibles o material lubricante en casos de apremiante necesidad.

Hallándose el buque en puerto se considerará tiempo de trabajo efectivo aquel en que el tripulante esté a bordo por orden superior, y en la mar aquel durante el cual el personal

embarcado preste un servicio en virtud de orden superior. Se estimarán como servicios prestados en la mar los que se efectúen en rada abierta, y en puerto, los que se realicen en rada abrigada.

No obstante lo dispuesto en el párrafo primero, el Capitán podrá exigir los trabajos que crea necesarios para la seguridad y entretenimiento de la nave y los tripulantes vendrán obligados a realizarlo cualquiera que sea la categoría, grupo profesional o departamento a que pertenezcan.

**Art. 139. TIEMPO DE DESCANSO.**—Se considerará como tiempo de descanso en la mar aquel en que el personal esté libre de todo servicio, y hallándose el buque en puerto, aquel en que permanezca en tierra o a bordo por su propia voluntad.

**Art. 140. HORAS EXTRAORDINARIAS.**—La jornada normal podrá ampliarse mediante horas extraordinarias en los siguientes casos:

1. Cuando para entrar o salir del puerto, arrancar, fondear, amarrar o desamarrar el buque, el Capitán considere necesario que el personal que no esté de servicio auxilie al de guardia.

2. En la mar, siempre que se considere necesario realizar, de acuerdo con las instrucciones recibidas del armador, trabajos suplementarios relacionados con el entretenimiento, navegación y seguridad del buque y con las necesidades de la carga o de las personas embarcadas, haciéndolo constar en el Diario de Navegación.

3. No obstante lo dispuesto en los apartados anteriores, no se computarán como horas extraordinarias, aunque se efectúen fuera de la jornada normal, las realizadas en los casos siguientes:

a) Cuando las ordene el que ejerza el mando para socorrer a otros barcos o personas en peligro, sin perjuicio de los derechos que la legislación reconoce a las tripulaciones en los casos de hallazgo o salvamento.

b) Cuando el que ejerza el mando las considere necesarias y urgentes durante la navegación para la seguridad del buque, de las personas a bordo o del cargamento.

c) En los casos de los ejercicios periódicos prescritos para la seguridad de la Vida Humana en el Mar.

d) Cuando lo exijan las formalidades aduaneras, la cuarentena u otras disposiciones sanitarias.

e) Cuando se trate de trabajos indispensables que deban realizar los Oficiales de Puente para determinar la situación del buque o realizar precisiones meteorológicas.

f) Cuando se trate del tiempo que exige el relevo normal de la guardia.

**Art. 141. ALUMNOS.**—Los alumnos de Náutica y Máquinas, durante sus prácticas reglamentarias a bordo de buques, estarán sometidos al régimen de jornada establecido en la Ordenanza para los Oficiales de los Servicios a que aquellos se encuentren adscritos, abonándoseles las horas extraordinarias que puedan efectuar y que deberán limitarse a las indispensables para su completa formación profesional.

## XV

### DESCANSOS

#### A) Dominical y semanal

**Art. 142. EXCEPCIÓN DEL RÉGIMEN GENERAL.**—El trabajo a bordo de los buques de la Marina Mercante se encuentra exceptuado del régimen general establecido por las disposiciones vigentes sobre el descanso dominical, regulándose el de las tripulaciones por los preceptos contenidos en los artículos siguientes.

**Art. 143. DESCANSO EN EL MES.**—Todo el personal comprendido en esta Ordenanza, con inclusión de Capitanes, Pilotos, Patronos y demás cargos excluidos del régimen general de jornada deberá disfrutar, dentro de cada mes natural, de un número de días completos de asueto, consecutivos o no, igual al de domingos y días festivos no recuperables del propio mes.

**Art. 144. NORMAS.**—Para el disfrute de los días de descanso correspondientes a cada mes natural se tendrán en cuenta las siguientes normas:

a) Siempre que sea posible, por encontrarse el buque en puerto o rada abrigada, se procurará conceder a los tripulantes el descanso en domingo y en los días que correspondan a las fiestas declaradas no recuperables.

b) De no ser posible conceder el asueto en los días que el apartado anterior señala, se procurará que el descanso co-

rrespondiente a dichas fiestas se disfrute durante el curso de la semana.

c) Cuando por estar el buque en la mar o hallándose en puerto por realizar faenas indispensables, no pueda darse tampoco el descanso semanal, se adoptarán las medidas necesarias para compensarlo en cada mes durante tantos días completos de descanso, consecutivos o no, como sean los domingos y las fiestas.

d) Si al finalizar cada mes natural no se hubiesen disfrutado los días completos de descanso que correspondan, se abonarán en metálico, de acuerdo con las normas que esta Ordenanza establece, los días que no hayan sido objeto de compensación con asueto.

**Art. 145. ACUMULACIÓN DE DÍAS NO DESCANSADOS.**—No obstante lo dispuesto en el último apartado del artículo anterior, los interesados podrán optar por la renuncia a la compensación en metálico de la mitad de los días festivos no descansados y su acumulación para cuando el buque tenga que efectuar una permanencia prolongada en puerto, por reparación u otras causas, o al período de vacaciones. De producirse dicha acumulación, cada día no compensado en metálico otorgará el derecho a disfrutar un día y medio de descanso sin Plus de navegación.

No procederá la acumulación en estas condiciones en aquellos casos excepcionales que pudiesen ocasionar grave perjuicio no dimanante de escasez de plantilla.

**Art. 146. ESTIMACIÓN DE LOS DÍAS DE DESCANSO.**—Se computará como día de descanso todo aquel período de veinticuatro horas consecutivas, siempre que en el mismo concurren simultáneamente las siguientes circunstancias:

a) Que durante el citado período el tripulante esté exento de prestar servicio alguno.

b) Que pueda permanecer en tierra ininterrumpidamente durante las veinticuatro horas de descanso.

c) Que se facilite a los tripulantes, gratuitamente, el servicio de embarcaciones necesario para su traslado a tierra y regreso al buque, en el caso de que por el lugar donde éste se encuentre se requiera dicho transporte.

**Art. 147. LIQUIDACIÓN EN METÁLICO.**—La liquidación en metálico de los domingos y días festivos no compensados con descanso al finalizar cada mes natural se llevará a cabo de acuerdo con las normas siguientes:

a) Su cuantía, por día no descansado, estará representado por el importe que resulte de multiplicar por ocho el valor de la hora extraordinaria prevista para festivos en Anexo de esta Ordenanza.

b) A los tripulantes que ingresen o cesen en un buque en el curso de cada mes natural, se liquidará en metálico la parte que corresponda a los domingos y fiestas habidos durante el tiempo de enrolamiento y que no hayan sido objeto de compensación con descanso.

c) El pago del importe de las liquidaciones practicadas en la forma que por los apartados anteriores se determina se efectuará simultáneamente al del abono de haberes del mes al que corresponden los domingos y días festivos.

**Art. 148. CUADRO DE DESCANSO.**—El Capitán del buque, de acuerdo con los Jefes de los departamentos respectivos, siempre que sea posible prever, por tratarse de buques adscritos a líneas regulares o por concurrir otras circunstancias, establecerá el cuadro de descanso de las dotaciones, en cuya elaboración se observarán las siguientes normas:

a) Se procurará, dentro de cada departamento y grupo profesional, seguir un régimen de rotación, con objeto de que al finalizar cada mes sea análogo el número de días de descanso disfrutados por los individuos que integran cada grupo, así como la coincidencia de aquéllos con domingos y días festivos.

b) Los tripulantes menores de dieciséis años de edad descansarán precisamente en domingos y días festivos, y de existir la imposibilidad material de que tal hecho se produzca, se concederá el descanso compensatorio semanal o mensual, no admitiéndose la compensación, salvo expresa autorización de la Delegación de Trabajo competente, que la concederá o denegará en vista de la clase de navegación a que el buque se dedica y faenas que tenga que realizar cada menor.

**Art. 149. LIMITACIÓN DE JORNADA EN DOMINGO Y FESTIVOS.**—Con independencia de lo dispuesto en los artículos anteriores, tanto si el buque se encuentra en la mar o rada abierta como si se halla en puerto o rada abrigada, los trabajos a bordo en domingos y días festivos no recuperables se limitarán a los necesarios para la seguridad, conducción, vigilancia y limpie-

za del buque, y aquellos otros que no sean susceptibles de interrupción por la índole de las necesidades que satisfacen, por motivos de carácter técnico o por razones que determinen perjuicio a la navegación o a la Empresa naviera o armadora.

Como consecuencia de lo dispuesto en el párrafo anterior y salvo casos de fuerza mayor los trabajos que se realicen en domingo y día festivo no recuperable no deberán exceder de ocho horas de trabajo efectivo.

Las horas que sobre el mencionado límite de ocho puedan excepcionalmente realizarse se considerarán como extraordinarias, abonándose como tales.

La limitación o suspensión de trabajos o faenas en domingo y días festivos en ningún caso podrá computarse como descanso si no concurren las tres circunstancias que simultáneamente exige esta Ordenanza.

**Art. 150. CUMPLIMIENTO DE DEBERES RELIGIOSOS.**—Cuando el buque se encuentre en puerto se concederá al personal que haya de trabajar en domingo o día de precepto una hora libre, al menos, según determine el Reglamento de Régimen Interior, durante el tiempo en que se celebren los actos religiosos para el cumplimiento de los deberes de esta índole, sin que por tal concepto pueda hacerse descuento alguno que merme su salario.

En el caso de que se celebre misa a bordo, dispondrá del tiempo necesario para asistir a la misma el personal de la dotación franco de servicio, así como todo aquel que esté desempeñando un trabajo o función que por su naturaleza pueda ser interrumpido.

**Art. 151. CALENDARIO LABORAL.**—La Dirección General de Trabajo señalará anualmente de una manera concreta los días que, aparte de los domingos, deban considerarse como festivos no recuperables, a efectos de aplicación de los anteriores artículos, debiendo en todo caso incluir el día 16 de julio, festividad de Nuestra Señora del Carmen, Patrona de la Marina.

El mencionado calendario laboral será observado por todas las Empresas navieras sin que, al amparo de condiciones más beneficiosas, deban subsistir como fiestas abonables las que no se encuentren expresamente citadas en el repetido calendario.

#### B) Vacaciones

**Art. 152. OBLIGACIÓN, DERECHO Y DISFRUTE.**—Las Empresas están obligadas a conceder anualmente vacaciones retribuidas a su personal, y éste tiene el deber inexcusable de disfrutarlas en la forma que en los siguientes artículos se determina, sin que pueda compensarse el no disfrute del permiso retribuido con el pago del doble del salario durante los días que deba disfrutarse aquél, a no ser por resolución de la Magistratura de Trabajo cuando el trabajador reclame del Naviero o Armador el cumplimiento de dicha obligación y haya dejado de prestar sus servicios, pues en otro caso el Magistrado señalará la fecha en que deban disfrutarse las vacaciones atrasadas y reclamadas.

**Art. 153. DURACIÓN.**—Dentro de cada año el personal comprendido en la presente Ordenanza adquirirá el derecho al disfrute de treinta días naturales de vacaciones.

Por cada cinco años de antigüedad en la Empresa se gozará de un día más de vacaciones, cualquiera que sea la categoría y grupo profesional que corresponda al interesado.

**Art. 154. ACUMULACIÓN DE DOMINGOS Y FESTIVOS.**—En la acumulación de los domingos y días festivos para su disfrute en vacaciones se aumentarán éstas por un día y medio por cada fiesta no compensada, computándose como complemento la fracción de día que, como resultado de dicha acumulación, pudiera existir.

**Art. 155. VACACIÓN, FERMISO Y BAJAS.**—Queda prohibido descontar del período de vacaciones reglamentarias, cualquier permiso extraordinario que por la Empresa pudiera haberse concedido, así como el tiempo que el tripulante haya podido estar dado de baja en el servicio activo por accidente del trabajo o enfermedad.

**Art. 156. TIEMPO DE VIAJE PARA VACACIÓN.**—No se computará en los días concedidos para vacaciones el tiempo que resulte necesario invertir en ir al lugar en que hayan de disfrutarse y volver después al de reembarco, siempre que todo ello no exceda de ocho días, salvo en el caso en que debidamente se justifique la necesidad de un mayor tiempo que no exceda del límite de dos semanas.

**Art. 157. NAVEGACIÓN DE PRIMERA ZONA.**—En la navegación de primera Zona en que los buques frecuenten con regularidad

determinados puertos podrá disfrutarse la vacación, de acuerdo el interesado con el Armador, en un solo período o en períodos parciales que no excedan de dos en cada año, armonizando aquéllos con la necesidad del tráfico y siempre que ninguna de las dos licencias parciales que se autorizan puedan ser inferiores a siete días laborales ininterrumpidos.

**Art. 158. NAVEGACIÓN DE SEGUNDA Y TERCERA ZONA.**—En las navegaciones de segunda y tercera Zona el disfrute de las vacaciones podrá acumularse, de acuerdo el Naviero con el interesado, hasta un plazo de tres años naturales, en cuyo transcurso las mencionadas licencias retribuidas serán susceptibles de la siguiente distribución:

a) Mediante permisos anuales, por el período ininterrumpido que se establece en el citado artículo.

b) Por el disfrute de licencias de diversa duración, siempre que ninguna de ellas sea inferior a quince días.

c) Por descanso ininterrumpido de la totalidad de los días de vacaciones que corresponden a los tres años.

Por cualquier otro procedimiento que las conveniencias de la navegación o de los propios trabajadores aconseje y que a propuesta de las Empresas y de las dotaciones se autorice por la Dirección General de Trabajo, previo informe de la Organización Sindical y de la Inspección de Trabajo.

**Art. 159. DERECHOS DE LOS PERMISIONARIOS.**—Al empezar el disfrute de la vacación, el permisionario tiene derecho a que le sean anticipadamente abonados por la Empresa, en atención a dicho período, los conceptos que a continuación se relacionan:

a) El salario mínimo inicial.

b) Los aumentos periódicos por tiempo de servicio.

c) El incremento por transporte de mercancías peligrosas cuando se trate de tripulantes enrolados en buques dedicados exclusivamente al mencionado transporte.

d) Importe de la cantidad mínima por manutención.

e) El plus de navegación por participación en el sobordo.

f) La paga extraordinaria de 18 de julio y Navidad, en el supuesto de que la fecha de su abono coincida con el disfrute de la vacación.

g) A justificar, los gastos ciertos o aproximados de locomoción e indemnización previstos en esta Ordenanza.

**Art. 160. CESE AL SERVICIO DE LA EMPRESA.**—Cuando algún individuo de la dotación dejara de prestar sus servicios en la Empresa antes de haber disfrutado la vacación retribuida, se compensará en metálico, en la parte proporcional que le corresponda.

**Art. 161. REEMBARCO Y HABERES.**—Las Empresas deberán tener en cuenta el término de las vacaciones disfrutadas por el personal, al objeto de prevenir su reembarco al finalizar aquéllas, no pudiendo suspender el abono de los haberes correspondientes durante el período de tiempo que medie entre la terminación de las vacaciones y el reembarco; pero el que se excediera en el uso de las mismas, demorando su presentación sin justificación alguna, no solamente perderá este derecho, sino que dichos días de exceso tampoco le serán abonados como tiempo de servicio.

**Art. 162. GASTOS DE LOCOMOCIÓN E INDEMNIZACIÓN POR DESPLAZAMIENTO.**—Además del pago de los haberes enumerados, las Empresas vendrán obligadas a sufragar los gastos de locomoción que se produzcan con motivo de la licencia y reembarque posterior, en la clase que se señala para cada categoría profesional en esta Ordenanza.

Con independencia de la locomoción, en caso de que lo exijan las circunstancias especiales del transporte, se abonarán dietas para compensar los gastos que durante los viajes de ida y regreso puedan producirse.

**Art. 163. DECLARACIÓN DE DOMICILIO.**—Como lugar de disfrute de vacaciones, y a los efectos señalados en los artículos anteriores, se considerará el domicilio habitual del permisionario, a cuyo efecto todo individuo, al ingresar en una Empresa, deberá declarar dicha residencia.

Para gozar del permiso en población diferente a la declarada en el primer enrolamiento será preciso que haya justificado previamente aquella en donde radique su familia.

No obstante lo dispuesto en los párrafos precedentes, de mutuo acuerdo entre el Armador y el tripulante, podrá fijarse un lugar distinto para disfrute de las vacaciones, y tanto en este caso como en los precedentes, será obligación del Naviero desembarcar al permisionario en el puerto de la Península o islas adyacentes más cercano al punto en donde dicha licencia reglamentaria deba disfrutarse.

Art. 164. **FURNOS.**—1. En cada buque se confeccionará un calendario anual, en el que se hará constar, con la precisión y detalle que sea posible habida cuenta de las características de cada navegación, las fechas concretas o aproximadas señaladas para las vacaciones de cada uno de los individuos de la dotación de acuerdo con el turno de peticiones que se establezca en el Reglamento de régimen interior.

2. Para formar el calendario, todo el personal fijo del buque entregará al Capitán dentro de la primera quincena de octubre la correspondiente solicitud, en la que, por orden de preferencia, se contendrán tres propuestas, sensiblemente distintas, sobre la forma y fecha como desea disfrutar las vacaciones durante el siguiente año. Quienes dejen pasar aquel plazo sin cursar dicha petición se entenderá que aceptan la época y forma que por la Empresa se señale.

Antes del 15 de diciembre el Naviero o Armador, de acuerdo con el Capitán y oídos los Jefes de los departamentos respectivos, deberá tener confeccionados los turnos de vacaciones correspondientes al año siguiente, los que serán notificados a los interesados, bien individualmente o por medio del oportuno anuncio colocado en lugar visible de la nave.

3. Cuando las licencias concedidas no concuerden con ninguna de las tres peticiones hechas por el tripulante, éste, dentro de los quince días naturales siguientes al de la notificación o publicación del citado calendario, podrá formular ante el Capitán la correspondiente reclamación, la que, de ser rechazada o no atendida en el plazo de quince días, deja en libertad al reclamante para poder acudir al Magistrado de Trabajo para que por el mismo se resuelva, en definitiva, el desacuerdo.

4. Una vez que sea firme el calendario de vacaciones únicamente por fuerza mayor, o por mutuo acuerdo entre el tripulante y la Empresa, podrá modificarse la época de disfrute del permiso retribuido.

5. Cuando las características de la navegación a que un buque se dedica no permitan el cumplimiento de los trámites establecidos de fechas y plazos, la Dirección General de Trabajo, a propuesta de la Empresa naviera o armadora, previo informe de la Inspección de Trabajo y de la Organización Sindical, podrá autorizar un régimen especial, el que preceptivamente deberá incorporarse al Reglamento de régimen interior, para el debido conocimiento de las dotaciones.

Art. 165. **SERVICIO DEL GOLFO DE GUINEA.**—En el caso de personal embarcado en buques que presten el servicio del Golfo de Guinea, el periodo de vacaciones se entenderá ampliado en los días invertidos para el traslado al lugar de la Península o islas adyacentes en donde deban disfrutarse, siendo ésta de ciento veinte días naturales para el personal que haya dependido del mismo Naviero o Armador y prestado servicio en dicho Golfo de Guinea durante veinte meses consecutivos.

Por cada tres años de antigüedad en la Empresa se gozará de un día más de vacaciones.

Art. 166. **PERSONAL DE INSPECCIÓN Y CON DESTINO EN TIERRA.**—El Jefe de la Inspección e Inspectores, así como todo el personal amparado por los preceptos de esta Ordenanza que con carácter permanente o circunstancial ocupe destino en tierra, cualquiera que sea la categoría o naturaleza del cargo o servicio que desempeñe, gozará normalmente de las vacaciones anuales establecidas en un solo periodo ininterrumpido. Si bien, en lo que se refiere al personal de Inspección, podrá disponerse en cualquier momento por el Naviero o Armador la inmediata incorporación a su cargo del permisionario, en el supuesto de que necesidades urgentes e inaplazables del servicio exijan la adopción de tal medida. En tal caso deberán compensarse, precisamente con descanso dentro del propio año, los días de vacaciones no disfrutados.

## XVI

### ENFERMEDAD Y ACCIDENTE

#### Art. 167. **NORMAS GENERALES.**

1. **Deber de asistencia.**—Todo tripulante que enferme o se lesione a bordo, cualquiera que sea la causa de la dolencia, deberá ser alimentado y asistido durante la navegación de acuerdo con los elementos que, según la legislación vigente sobre personal facultativo y sanitario, enfermerías, farmacias o botiquines, debe disponer el buque.

2. **Desembarco.**—En el caso de que la enfermedad o lesiones obedezcan a culpa del tripulante y tuviese éste que ser desembarcado en puerto extranjero, el Armador o sus representantes

anticiparan o abonarán, ya directamente o por conducto de la autoridad consular, los gastos de hospitalización y repatriación que el enfermo o lesionado pueda ocasionar, pudiendo la Empresa naviera o armadora exigir al tripulante, una vez repatriado, el reintegro de las cantidades abonadas, así como de los gastos realizados a bordo, a tenor de lo dispuesto en el número anterior.

Si el desembarco se efectúa en puerto español, la asistencia del enfermo o lesionado se regirá por las disposiciones de la Seguridad Social aplicable a estos trabajadores.

3. **Responsabilidad culposa.**—Si el Armador fuese culpable de la enfermedad, sus obligaciones se extenderán, en todo caso, a lo que de aquélla resultase.

Lo dispuesto en el párrafo anterior será aplicable cuando el buque en donde un tripulante se lesione o enferme no disponga del personal facultativo y sanitario, enfermería, farmacia o botiquines reglamentarios, o no se encuentren estos últimos servicios en las debidas condiciones.

Art. 168. **ASISTENCIA SANITARIA A CARGO DEL ARMADOR.**—1. Los individuos de la dotación de un buque que se pongan enfermos, cuando la enfermedad no proceda de un acto suyo, recibirán durante la navegación, por cuenta del Armador o del fondo común, la asistencia facultativa sanitaria que permita la presencia a bordo del médico o personal auxiliar, y la instalación de enfermerías, farmacias o botiquines que, según la clase de buque, número de tripulantes u otras circunstancias, establece la legislación vigente de sanidad exterior.

Durante los días en que el buque permanezca en puerto extranjero, cuando en la nave no existan los adecuados elementos, será obligación del Naviero o Armador sufragar los gastos médico-farmacéuticos que pueda ocasionar el tripulante enfermo que, por su estado, no requiera su desembarque.

2. Si la enfermedad fuera perjudicial para la salud de los que van a bordo, o en el caso de que el médico de la dotación o las autoridades sanitarias estimen conveniente el desembarco del enfermo y éste se lleve a cabo en puerto extranjero, serán de cuenta del Armador los siguientes gastos:

- Los de asistencia médica, quirúrgica y farmacéutica.
- Los de hospitalización o alojamiento en un sanatorio u hospedaje adecuado a la dolencia y categoría del enfermo.
- Los de locomoción y dietas que puedan ocasionarse hasta la restitución a su domicilio, cuando el enfermo se halle en condiciones de emprender el viaje, regulándose la cuantía de los mencionados gastos tanto por territorio nacional como en el extranjero, por las normas contenidas en esta Ordenanza.
- El abono del salario no comprendiéndose como tal más que la retribución en metálico.

3. En el supuesto a que se refiere el número anterior, si el desembarco se lleva a cabo en puerto español, las obligaciones del Armador se limitarán a asumir los gastos mencionados en el apartado c) de dicho número.

4. A los efectos previstos en las letras a) y b) del número 2, habrán de entenderse por gastos de asistencia los que la enfermedad diera lugar y calificados como necesarios por los médicos, quedando, por tanto, comprendidos en aquéllos todas las prestaciones establecidas por la Seguridad Social.

En caso de no aceptación por los tripulantes de los servicios médico-farmacéuticos, hospitalización o alojamiento que facilite la Empresa, ésta quedará libre de sus obligaciones para con aquéllos, a no ser que la negativa del tripulante obedezca a que dichos servicios no ofrezcan la debida garantía. A estos efectos deben entenderse como de plena garantía las Entidades u Hospitales de carácter oficial, cualquiera que sea el puerto donde se encuentren.

Art. 169. **OTRAS OBLIGACIONES DEL ARMADOR.**—1. Al iniciarse la prestación de asistencia sanitaria por la Seguridad Social y durante el periodo de tiempo en que el tripulante enfermo perciba la prestación económica de la misma por incapacidad laboral transitoria, el empresario o armador vendrá obligado a abonarle el 50 por 100 del plus de navegación que viniese percibiendo al tiempo de estar embarcado y las cantidades que le correspondan por pagas extraordinarias de 18 de julio y Navidad; a partir del segundo mes dicho plus será del 40 por 100.

2. Cuando el interesado se halle excluido de asistencia sanitaria e incapacidad laboral transitoria, debidas a enfermedad común o accidente no laboral, de acuerdo con las normas vigentes en materia de Seguridad Social, será de cuenta del Armador el pago de los gastos de asistencia y abono íntegro del salario más el 50 por 100 del plus de navegación, durante un mes, a partir de la fecha de restitución al domicilio.

Transcurrido dicho mes, el Armador sólo vendrá obligado, mientras dure la situación de incapacidad, al abono del 40

por 100 del plus de navegación, más las partes proporcionales de las pagas extraordinarias reglamentariamente establecidas, con una duración máxima de dos años.

**Art. 170. REEMBARQUE DEL PERSONAL.**—El personal fijo de Empresa, una vez que sea dado de alta en su enfermedad, siempre que aquélla se produzca antes de ser declarado excedente forzoso, tendrá derecho a volver al buque en que estaba embarcado, o el que la Empresa designe, salvo caso de imposibilidad material, siendo de cuenta del Armador los gastos de viaje y dietas que puedan ocasionar su reembarco.

El derecho al reembarco del tripulante lleva consigo el pago del salario desde el día en que se dé de alta y ofrezca su servicio a la Empresa.

**Art. 171. PERSONAL INTERINO Y EVENTUAL.**—El desembarco por enfermedad del personal interino y eventual llevará consigo la extinción de la relación jurídico-laboral, una vez transcurrido el plazo de un mes, a partir de la fecha en que el tripulante haya desembarcado.

**Art. 172. CONDICIONES MÁS BENEFICIOSAS.**—Lo dispuesto en materia de Seguridad Social se entenderá sin perjuicio de aquellas condiciones más beneficiosas voluntariamente establecidas por las Empresas o que puedan existir o se hallen establecidas.

## XVII

### PREMIOS, FALTAS Y SANCIONES

#### Art. 173. PREMIOS.

1. **Sistema.**—Las Empresas navieras y armadoras deberán establecer un sistema de recompensas especiales respecto de las acciones de los trabajadores que revelen una conducta heroica, meritoria en alto grado, ejemplar en actos de marcado riesgo o peligro, y que denoten un espíritu, fidelidad y lealtad muy descollantes.

2. **Potestad de otorgarlos.**—Corresponde al Armador, por propia iniciativa o a propuesta del Capitán, Piloto o Patrón que ejerza el mando del buque, la potestad de otorgar premios, siendo indispensable para su concesión que el trabajador o tripulante no haya obtenido ya separadamente, en cualquier concepto, otra retribución por la prestación de servicios extraordinarios.

3. **Ciases.**—Las recompensas o premios, que podrán ser individuales o colectivos, según sean uno o varios trabajadores los que se hubiesen hecho acreedores a ellos, se consignarán en el Reglamento de régimen interior, y podrán consistir en cantidades en metálico, becas o pensiones de estudio y perfeccionamiento profesional, percepción anticipada de aumentos económicos por razón de antigüedad, sin alterar por ello el orden del escalafón, ampliación del período de vacaciones retribuidas, distinciones o menciones honoríficas y cualesquiera otras semejantes, y se hará constar, en todo caso, en los expedientes personales de los interesados, llevando anexa la concesión de preferencia a los efectos de ascenso por concurso o elección.

#### Art. 174. FALTAS EN QUE PUEDEN INCURRIR LOS TRABAJADORES.

1. **Concepto.**—Se considerarán faltas a efectos laborales las acciones u omisiones señaladas en esta Ordenanza, en que puedan incurrir los trabajadores en relación con los trabajos que hayan de realizar o los servicios que deban prestar, o con ocasión o a consecuencia de los mismos.

2. **Clasificación.**—Por razón de su gravedad, atendiendo a la importancia y malicia de las faltas, se clasifican en leves, graves y muy graves, distinguiéndose entre las últimas dos grupos: en la del primero podrán imponerse cualquiera de las sanciones, incluso la de despido, que se enumeran en esta Ordenanza, y en las del segundo, que por poder constituir delito o falta de disciplina y subordinación o de análoga importancia, dadas las especiales características del trabajo a bordo de los buques de la Marina Mercante, serán sancionadas únicamente con el despido.

#### Art. 175. FALTAS LEVES.—Son faltas leves:

a) Las de error, demora o negligencia en la ejecución de cualquier trabajo que no produzca perturbación en el servicio encomendado.

b) Las de puntualidad inferior a quince minutos, siempre que del retraso no se derive, por la función especial del tripulante, perjuicio para el servicio que haya de prestar, en cuyo caso tendrá la consideración de falta grave.

c) Abandonar, sin motivo justificado, el trabajo, aunque sea por breve tiempo.

d) Embriaguez ocasional dentro del buque, pero no encontrándose de servicio.

e) Las discusiones a bordo con los compañeros de trabajo. Si tales discusiones produjeran escándalo, podrán ser consideradas como falta grave.

f) Incurrir en pequeños descuidos en la conservación de los materiales, útiles o efectos que el trabajador tenga a su cargo.

g) Falta de aseo o limpieza personal que no produzca quejas de los compañeros de trabajo.

h) Cualesquiera otras de análoga entidad que se comprendan en el Reglamento de régimen interior.

#### Art. 176. FALTAS GRAVES.—Se consideran faltas graves:

a) Más de tres faltas de puntualidad en la presentación en el puesto de trabajo no justificadas y cometidas en el período de tres meses. Cuando tuviera que relevar a un compañero, bastará una sola falta de puntualidad para que ésta se considere como falta grave.

b) No comunicar con la puntualidad debida los cambios experimentados en la familia que puedan afectar a la Seguridad Social. La falta maliciosa de estos datos se considera como falta muy grave.

c) Entregarse a juegos, distracciones, cualquiera que sean, estando de servicio.

d) Negligencia o descuido en el trabajo que afecte sensiblemente a la buena marcha del mismo.

e) La imprudencia en actos de servicio; si implicase riesgo de accidente para él o para sus compañeros o peligro de avería para las instalaciones del buque, podrá ser considerada como falta muy grave.

f) La embriaguez habitual, no estando de servicio.

g) Ausentarse del buque, no hallándose de servicio, sin comunicarlo al Jefe correspondiente.

h) La mera desobediencia a sus superiores en cualquier materia del servicio; si implicase quebranto de disciplina o de ella se derivase perjuicio para la Empresa o para los compañeros de trabajo, podrá ser considerada como muy grave.

i) El no declarar en debida forma la paquotilla. Si como consecuencia de tal omisión se estimase ésta como contrabando, será considerada como falta muy grave.

j) La desconsideración a las autoridades y pasajeros, en las relaciones que con aquéllas y éstos tenga que tener el tripulante.

k) Las faltas de aseo y limpieza que produzca quejas justificadas de los compañeros de trabajo o de alojamiento.

l) Blasfemar realizar gestos o emitir palabras contrarias a la moral.

m) Dedicarse dentro del buque a la compra o venta de artículos con la dotación de la nave o pasajeros, bien sea durante su trabajo o fuera del mismo.

n) Conducir paquetes, cartas o encargos, por pequeños que sean, sin autorización expresa del Capitán.

o) La repetición de faltas leves dentro de un semestre, aunque sean de distinta naturaleza.

p) Las demás de importancia análoga que se incluyan en el Reglamento de régimen interior.

#### Art. 177. FALTAS MUY GRAVES.

1. **Son faltas muy graves.**—a) El fraude, deslealtad o abuso de confianza en las gestiones encomendadas, así como en el trato con los compañeros de trabajo, o cualquier otra persona al servicio de la Empresa o en relación de trabajo con ésta.

Incurrirá en esta falta el Mayordomo o cualquier otra persona del servicio de fonda que, por administración o contrata, tenga a su cargo la manutención del personal embarcado, que no suministre a éste, en cantidad y calidad, la adecuada alimentación, de acuerdo con las cantidades que a tal fin reciba de la Empresa.

b) Quien, estando encargado de la vigilancia y control de la comida de la dotación, no desempeñe su cometido con la lealtad y atención que el mismo requiera, ocasionándose con ello perjuicio al personal embarcado.

c) Hacer negociaciones de comercio o industria relacionadas con el tráfico marítimo por cuenta propia o de otra persona sin la expresa autorización del Armador.

d) Hacer desaparecer, inutilizar, destrozarse o causar desperfectos en materiales, útiles, herramientas, maquinaria, aparatos, instalaciones, mercancías que se transporten, enseres y documentos de la Empresa.

e) La embriaguez en acto de servicio.

f) Violar el secreto de la correspondencia o documentos reservados de la Empresa, así como revelar a elementos extraños al Armador datos de reserva obligada.

g) Proporcionar o usar de información, declaración o documentos falsos, adulterados o a sabiendas defectuosos para obtener determinados beneficios o de otra índole.

h) Dedicarse a actividades declaradas incompatibles en el Reglamento de régimen interior.

i) La ocultación maliciosa de errores propios que causen perjuicio al buque, Armador o compañeros y la ocultación al Jefe respectivo de los retrasos producidos en el trabajo, causantes de daños graves.

j) La blasfemia habitual.

k) La falta de aseo, siempre que sobre ello se hubiese llamado la atención al tripulante o sea de tal índole que resulte nocivo para los compañeros de trabajo o alojamiento.

l) La disminución voluntaria y continuada en el rendimiento normal del trabajo.

m) La simulación de enfermedad o accidente.

n) Solicitar permisos o licencias alegando causas no existentes o excederse del tiempo concedido para los mismos.

o) La ausencia de a bordo, no estando franco del servicio, sin permiso del Jefe respectivo.

Sin perjuicio de la sanción que por tal motivo pueda imponerse al tripulante éste perderá el derecho a percibir el salario del día, cuyo importe se invertirá en pagar al que, estando franco, sea requerido para sustituir al ausente.

p) No dar cuenta inmediata al Capitán de cualquier avería o accidente que ocurra en el aparato motor o en cualquier otro departamento de la nave, así como el no comunicarle con la debida frecuencia el consumo y existencia de combustible, materias lubricadoras y agua dulce.

q) El Jefe del departamento de máquinas que sin la autorización previa del Capitán emprenda modificación en el aparato motor, remedie las averías que hubiese notado en el mismo o altere el régimen normal de su marcha. En el caso de que existan razones suficientes para adoptar alguna de dichas medidas y el que ejerza el mando de la nave se opusiere a que se verifiquen, el Jefe del departamento de máquinas hará la oportuna protesta, consignándola en el diario de navegación y obedecerá al Capitán, que será el único responsable de las consecuencias de su disposición.

r) No cumplir la orden de embarco sin causa grave que lo justifique.

s) Quedarse en tierra por su culpa al salir el buque para la mar.

t) Originar frecuentes riñas y pendencias con los compañeros de trabajo.

u) Causar accidentes graves por negligencia o imprudencia inexcusable.

v) La repetición de faltas graves, aunque sean de distinta naturaleza, siempre que se cometan dentro del período de un año desde la primera.

w) Cualesquiera otras análogas que se incluyan al efecto en el Reglamento de régimen interior.

2. Son faltas muy graves, sancionables únicamente con el despido:

a) Malos tratos de palabra u obra y la falta grave de respeto y consideración a los Jefes, así como a los compañeros y subordinados o cualquier otra persona con la que, por razón profesional, deba relacionarse la dotación.

b) La reincidencia en faltas de subordinación, disciplina o incumplimiento del servicio considerándose como tal la negativa a efectuar el trabajo ordenado, cualquiera que sea la naturaleza de éste y la hora en que deba realizarse.

c) El abuso de autoridad por parte de los Jefes o Superiores respecto a los tripulantes que les estén subordinados.

d) El abandono del servicio de guardia.

e) La estafa, robo o hurto cometidos dentro o fuera del buque o la comisión de cualesquiera otros delitos que puedan ser motivo de desconfianza respecto a su autor.

f) El contrabando de mercancías, divisas o productos intervenidos, aun cuando por su naturaleza o circunstancias que concurran no lleguen a constituir delito o falta sancionable por la legislación vigente sobre la materia.

Estarán incurso en el párrafo anterior los que no declaren en debida forma la pacotilla cuando, como consecuencia de tal omisión, se estime está como contrabando, así como los que conduzcan paquetes, carta o encargos, por pequeños que sean, cuando por ello pueda incurrirse en el mencionado delito.

g) Observar conducta deshonesta con personas de la dotación o del pasaje.

Art. 178. SANCIONES A LOS TRABAJADORES.

Normas generales.—Podrán imponerse a los trabajadores las sanciones que en artículos siguientes se determinan, observán-

dose al propio tiempo las normas generales que a continuación se indican:

1) No se seguirá orden de prelación alguna, pudiéndose imponer indistintamente cualquier sanción de las que, según la calificación de la falta, se señalan, debiendo aplicarse la de mayor importancia en todos aquellos casos que puedan afectar a la disciplina.

2) Las correspondientes a faltas muy graves deberán anotarse obligatoriamente en la Libreta de Inscripción Marítima, a cuyo efecto la Empresa vendrá obligada a solicitar de la autoridad de Marina que corresponda, una vez que sea firme la sanción impuesta, se proceda a insertar la oportuna diligencia en el aludido documento.

3) Las sanciones que se impongan al personal con categoría de Oficial deberán ser puestas en conocimiento de las autoridades de Marina antes de comenzar su cumplimiento.

4) Las sanciones que en el orden laboral puedan imponerse se entenderán sin menoscabo de la indemnización de daños y perjuicios a que hubiere lugar.

5) Con la excepción que se indica en el artículo siguiente, las sanciones acordadas en el orden laboral por el Armador o sus representantes por falta de trabajo no excluye la imposición de las establecidas en disposiciones penales o disciplinarias de carácter general o específicas de la Marina Mercante, en el caso de que las infracciones cometidas constituyan delito, falta o contravención sancionables por tal carácter en dicha legislación.

Y, por el contrario, la intervención por este motivo de las autoridades competentes y las resoluciones adoptadas por las mismas, de acuerdo con tales disposiciones, no impiden ni merman las atribuciones y facultades que a las Empresas se les confiere por esta Ordenanza.

Art. 179. POR FALTAS LEVES.—Las sanciones que pueden imponerse por faltas leves serán las siguientes:

Amonestación verbal.

Amonestación por escrito.

Pérdida de un día de haber.

No serán aplicables las sanciones anteriormente enunciadas en el caso de que por la naturaleza de la falta cometida se imponga análogo correctivo, de acuerdo con las disposiciones penales de la Marina Mercante.

Art. 180. POR FALTAS GRAVES.—Por faltas graves podrán imponerse alguna de las siguientes sanciones:

Pérdida de días de vacaciones anuales retribuidas, sin que en ningún caso puedan quedar éstas reducidas a un período menor de siete días.

Pérdida del importe de aumentos periódicos por razón de antigüedad.

Inhabilitación por un período no superior a cinco años para ascenso de categoría.

Prohibición temporal o definitiva para solicitar permuta o cambio de destino.

Pérdida de haber hasta la séptima parte de la retribución de un mes.

Art. 181. POR FALTAS MUY GRAVES.—Las sanciones correspondientes a las faltas muy graves son:

Suspensión de empleo y sueldo de tres a seis meses.

Postergación perpetua para el ascenso de categoría.

Rebaja de categoría.

Despido con pérdida total de sus derechos.

Art. 182. REINTEGRO DE MULTAS.—Si en cualquier lugar del buque se hallase tabaco u otra mercancía que no se hubiese manifestado, el Armador o su representante, sin perjuicio del pago de la sanción directa o subsidiaria que a él o al Capitán pueda imponerse por las autoridades competentes en puertos nacionales o extranjeros, podrá exigirse el reintegro de la multa impuesta en proporción a sus sueldos a los tripulantes culpables, sus cómplices o encubridores.

Art. 183. AVERÍAS O FALTAS EN EL CARGAMENTO.—Las averías o faltas que se observen en el cargamento serán de la responsabilidad de los Contramaestres y Bodegueros, así como de los Oficiales respectivos, y las indemnizaciones a que den lugar aquéllas las abonarán los responsables en proporción a sus sueldos.

Art. 184. PROCEDIMIENTO SANCIONADOR.—Para la aplicación de lo establecido en los anteriores artículos se observarán las siguientes normas:

1. Las correcciones por faltas leves podrán ser impuestas en virtud de acuerdo del Capitán, Piloto o Patrón que ejerza el mando del buque en donde preste sus servicios el tripulante. Todas las demás correcciones se impondrán por el Armador, y, en su nombre, si éste no realizase dicha función, por su representante legal.

2. Las sanciones impuestas han de ser comunicadas por escrito al interesado, salvo las de faltas leves, que pueden serlo verbalmente y son recurribles ante la Magistratura de Trabajo en el término de quince días, a contar de la fecha en que sea notificada.

Art. 185. **PRESCRIPCIÓN DE FALTAS.**—Las faltas leves prescribirán a los tres meses, a contar desde la fecha en que fueron cometidas o desde que el Armador o su representante legal haya tenido, o podido tener, conocimiento de las mismas; las graves, a los seis meses, y al año, las muy graves, si en tales plazos no se procede a la imposición de sanción o a la apertura de expediente.

Art. 186. **CANCELACIÓN DE NOTAS DESFAVORABLES.**—Los trabajadores podrán solicitar del Armador de que dependan la cancelación de las notas desfavorables por correctivos que se les hubiesen impuesto, con excepción de la separación definitiva y de las que exista constancia en el expediente personal del interesado o en el registro de sanciones, siempre que haya transcurrido un año sin haber reincidido en falta leve, tres años si se trata de falta grave y cinco si fuese muy grave.

Art. 187. **SANCIONES A LAS EMPRESAS.**—Las infracciones a la presente Ordenanza cometidas por las Empresas navieras o armadoras o el abuso de autoridad o mando respecto a los subordinados, podrán ser sancionadas por el Delegado de Trabajo con multas de 500 a 25.000 pesetas.

Cuando las circunstancias y ejemplaridad de los casos así lo aconsejen, podrá repetirse la sanción prevista tantas veces como sea el número de trabajadores afectados por la infracción, y si el conjunto supera el total de 25.000 pesetas, dicha autoridad lo propondrá a la Dirección General correspondiente.

Contra las sanciones impuestas por los Delegados de Trabajo cabrá recurso ante la respectiva Dirección General, que deberá interponerse en el plazo de quince días, contados desde el siguiente a la notificación de aquélla.

2. Sin perjuicio de la sanción económica, el Ministro de Trabajo previo informe de la Subsecretaría de la Marina Mercante, podrá proponer al Consejo de Ministros el cese de los Directores, Gerentes y miembros del Consejo de Administración responsables de la conducta de la Empresa, pudiendo acordarse la inhabilitación temporal o definitiva para ocupar aquellos cargos u otros semejantes.

3. Cuando en un buque se falte reiteradamente a las normas laborales en forma que demuestre deliberado y ostensible dolo de infracción, el Capitán, Piloto o Patrón incurrirá en falta muy grave, y, aparte de la sanción adecuada que el Armador pueda imponerle, la Dirección General de Trabajo lo pondrá en conocimiento, a fin de que pueda suspender o limitar la eficiencia del correspondiente título profesional; sanción que podrá ser suspendida por el Ministro de Marina en caso de guerra o alteración del orden público.

### XVIII

#### ASISTENCIA SOCIAL EMPRESARIAL

Art. 188. **INDEMNIZACIÓN POR FALLECIMIENTO.**—Con independencia de las prestaciones que la Seguridad Social pueda otorgar, en caso de fallecimiento de un trabajador debido a causa natural, el Naviero o Armador vendrá obligado a abonar a los derechohabientes de aquél, por el orden que después se indica, una indemnización equivalente a una mensualidad del sueldo base inicial y aumentos periódicos por tiempo de servicio que disfrutase en el momento de su muerte.

Únicamente se pagará dicha indemnización cuando el difunto deje alguno de los parientes que a continuación se indican en las circunstancias que se expresan:

#### Viuda.

Descendientes legítimos o naturales reconocidos, menores de dieciocho años o inútiles para el trabajo.

Hermanos huérfanos, menores de la mencionada edad, que estuviesen a su cargo.

Ascendientes pobres, con tal de que sean sexagenarios o incapacitados para el trabajo.

Art. 189. **GASTOS FUNERARIOS.**—1. Cualquiera que sea la causa del fallecimiento, el Armador o su representante dispondrá y abonará los gastos funerarios que puedan producirse, siempre

que la muerte haya tenido lugar a bordo o en puerto extranjero o nacional y, en este último caso, no se hayan hecho cargo de tales obligaciones los familiares del fallecido.

En los casos de enterramiento, los gastos de sepelio no deberán exceder de la cantidad que represente el importe de veinte veces la retribución de un día que el causante percibiese, teniendo en cuenta para la fijación de aquéllos la importancia del puerto en donde la inhumación deba efectuarse.

2. Las cantidades que, en cumplimiento de lo dispuesto en el número anterior, se satisfagan por el Armador o su representante, tendrán la consideración de anticipo, y salvo que la muerte sea consecuencia de accidente de trabajo o en el extranjero por causa natural, en cuyos casos es obligación de la Empresa el pago de dichos gastos, el Armador tendrá derecho al resarcimiento del anticipo efectuado.

3. El resarcimiento al Naviero de los gastos realizados exigirá la justificación de los mismos, sin que puedan incluirse entre ellos los derechos o impuestos legalmente establecidos por las autoridades de Sanidad, con motivo de la muerte producida a bordo o por desembarque del fallecido, así como los que se ocasionen por desinfección del buque o por cualquier otra medida adoptada por las mencionadas autoridades.

### XIX

#### SEGURIDAD E HIGIENE EN EL TRABAJO

##### 1. Prescripciones de carácter general

Art. 190. **PRINCIPIO DE SEGURIDAD.**—En todos los buques, además de cumplirse con las disposiciones de carácter general, dirigidas a salvaguardar la salud y la integridad física de los tripulantes, deberán adoptarse cuantas medidas sean necesarias para garantizar la seguridad a bordo. Estas medidas comprenderán tanto los elementos y aparatos preventivos en máquinas e instalaciones, como los medios de protección personal, completándose unos y otros con la adecuada enseñanza sobre esta materia.

Art. 191. **TRABAJOS PELIGROSOS.**—a) Se extremarán las precauciones en los trabajos y faenas que resulten peligrosos por su propia índole o por el lugar en que se realicen, correspondiendo al que ejerce el mando establecer las normas especiales para estos casos, encargando de la dirección de tales trabajos a los Oficiales especialmente capacitados, que asumirán ante él la responsabilidad de la ejecución de dichas operaciones.

b) En la mar los tripulantes no harán trabajos en palos, superestructuras altas y costados sin las debidas precauciones cuando pueda peligrar su vida, salvo casos de fuerza mayor, por seguridad del buque, de la vida de los pasajeros o tripulantes o de la carga.

c) En los trabajos que en el puerto o con el buque fondeado puedan realizar los individuos de la dotación en palos, superestructuras altas y costados del buque, se tomarán las medidas posibles para que cualquiera que sea el sistema empleado para ejecutarlos esté dispuesto en forma que satisfagan plenamente las condiciones generales de resistencia, estabilidad y seguridad, dotando asimismo a cada tripulante de un cinturón de seguridad con rabla firme a puntos sólidamente fijados.

Art. 192. **ACCESO A LOS BUQUES.**—a) Cuando un barco esté fondeado cerca de un muelle o de otro barco, serán puestos a disposición de los tripulantes los medios de acceso que ofrezcan garantía de seguridad para salir y volver al buque.

b) Las llamadas «escalas de gatos», usadas en los buques, reunirán las siguientes condiciones:

Dimensiones mínimas: largo del peldaño, no inferior a 50 centímetros; anchura, 15 centímetros; grueso, tres centímetros; distancia entre peldaños, no más de 30 centímetros.

Por encima y debajo de cada peldaño, y entre éste y las ligaduras que unen las dos tiras, habrán de colocarse unas cuñas de madera bien sujetas a ellos.

Cada cinco peldaños, como máximo, deberán llevar esta clase de escalas un barrote de madera del suficiente diámetro que sobresaiga por cada lado unos 50 centímetros, a fin de evitar que la escala pueda voltearse en los bandazos del buque cuando, por entrar éste en lastre o por su mucho puntal, el trayecto a subir o bajar es grande.

c) Cuando un buque se encuentre atracado a un muelle o amadrinado a otro, se dispondrá como medio de acceso para la dotación de una plancha o de una escala que ofrezca garantía de seguridad dotándolas de sus correspondientes pasamanos.

d) Los referidos accesos estarán debidamente iluminados aun cuando a bordo no se realicen operaciones ni trabajo alguno.

Art. 193. ESCOTILLAS DE CARGA.—a) En los buques que no se disponga de escotillas de carga metálica de cierre automático y con objeto de garantizar la seguridad de los tripulantes y de los trabajadores portuarios, cuando estén ocupados en levantar o colocar los cuarteles de las escotillas, barrotos o galeotas, deberán éstos conservarse en buen estado, provistos de dispositivos apropiados a sus dimensiones y pesos para moverlos fácilmente, y caso de no ser intercambiables, deberán llevar marcados claramente la cubierta y escotilla de carga a que pertenezcan.

b) De acuerdo con lo dispuesto referente a las obligaciones del personal designado por el que ejerce el mando de la nave, para la estiba y desestiba de la carga en las bodegas, corresponde también al referido personal dentro de dichas obligaciones, el control del cierre y apertura de las escotillas de carga, por lo que sin su presencia no podrán cerrarse o abrirse.

Art. 194. ALUMBRADO.—Dentro de las limitaciones que imponen las Reglamentaciones vigentes respecto de la iluminación exterior de los buques, todos los lugares de éstos por donde deba transitar su tripulación estarán eficazmente alumbrados, tanto en la mar como en puerto.

Art. 195. VENTILACIÓN.—Las bodegas de los barcos serán convenientemente ventiladas antes de bajar a ellas tripulantes o trabajadores portuarios, y cuando se trate de mercancías y productos peligrosos o malolientes, se extremará esta ventilación, practicándose, si fuese preciso, una ventilación o aspiración forzada.

Art. 196. APAREJOS DE IZAR PESOS.—Las maquinillas, aparejos de izar pesos, así como sus accesorios fijos o móviles, deberán cumplir las prevenciones que fijen las disposiciones vigentes y los Convenios internacionales ratificados por España, respecto a periodos de inspección, ostentando con marcas claramente visibles las indicaciones de los máximos de carga autorizados para cada uno de ellos.

Art. 197. MERCANCÍAS PELIGROSAS.—Quien ejerza el mando de la nave dispondrá lo necesario cuando de mercancías peligrosas se trate, explosivos o materias inflamables, de conformidad con lo dispuesto sobre las mismas, especialmente por la autoridad de Marina.

## 2. Alojamiento de las dotaciones

Art. 198. EMPLAZAMIENTO DE LOS ALOJAMIENTOS.—Todo local de un buque mercante que se destine al alojamiento de la tripulación en su emplazamiento, construcción y medios de acceso satisfará las debidas condiciones higiénicas, garantizando la seguridad de la tripulación, la protección contra las inclemencias del tiempo y la entrada de la mar, el aislamiento del calor y del frío, de los ruidos excesivos y de las emanaciones procedentes de otras secciones del barco.

Art. 199. PROTECCIÓN CONTRA LAS INCLEMENCIAS DEL TIEMPO.—Las cubiertas que sirvan de techo a los alojamientos deberán ir revestidas, por su cara superior, con forro de madera u otra materia apropiada. Los mamparos, techos, etc., de los alojamientos han de ser impermeables a las lluvias, y las puertas deberán cerrar de modo satisfactorio.

Art. 200. PROTECCIÓN CONTRA LA ENTRADA DE LA MAR.—Las cubiertas que sirvan de techo a los alojamientos, los mamparos o costados de los mismos expuestos directamente a la acción de la mar deberán encontrarse en perfecto estado de calafateo, y las portas y portillas podrán cerrar fácilmente, ofreciendo perfecta estanqueidad.

Art. 201. PROTECCIÓN CONTRA LAS EMANACIONES.—Al objeto de evitar que las emanaciones de las bodegas, sentinas u otros locales lleguen a los alojamientos de la tripulación, se mantendrá una rigurosa incomunicación entre los mismos, bien por maderas machihembradas con cubrejuntas, si los mamparos son de madera, o forrados de este material por la cara de los alojamientos, si fueran metálicos. En éstos no podrán existir escotillas de paso para pañoles o bodegas, a menos que las tapas de las mismas ofrezcan perfecta estanqueidad.

Art. 202. TUBERÍAS, MAMPAROS, REVESTIMIENTO Y CUBIERTA.—a) Las tuberías de vapor para servicio de maquinillas y otros aparatos auxiliares no atravesarán, en la medida de lo posible, los compartimientos dedicados a alojamiento de la tripulación, y en todo caso serán convenientemente aislados y revestidos cuando atraviesen los pasadizos de acceso a los mismos.

b) Los mamparos interiores serán construídos de un material autorizado que no sea susceptible de albergar parásitos, y su revestimiento deberá ser de un material que pueda limpiarse fácilmente.

c) El revestimiento de las paredes interiores y techos deberá estar pintado con colores claros, manteniéndose en buen estado y renovándose o restaurándose siempre que sea necesario.

d) La cubierta de los locales destinados al alojamiento de la tripulación deberá ser de material y construcción autorizados, proporcionando una superficie estanca a la humedad, y será de fácil limpieza. Se proveerá de un desagüe eficiente.

Art. 203. VENTILACIÓN.—Todos los locales destinados al alojamiento estarán convenientemente ventilados, de modo de asegurar una pureza de aire satisfactoria en todas las condiciones de navegación.

Art. 204. CALEFACCIÓN Y REFRIGERACIÓN.—a) Todos los buques, a excepción de los destinados al servicio de los trópicos, deberán contar con un servicio de calefacción adecuado, capaz de mantener los alojamientos a temperatura satisfactoria en todo tiempo y lugar.

b) Dicho servicio no empleará sustancias combustibles ni producirá emanaciones de gas tóxico o humos, tomándose todas las medidas posibles para que no pueda originar un incendio.

c) En aquellos buques mayores de 3.000 toneladas que se considere necesario, por razón de las navegaciones que normalmente realizan, así como en los que las efectúan a los trópicos, se dispondrá en los alojamientos de un sistema de refrigeración del aire.

Art. 205. ILUMINACIÓN NATURAL Y ALUMBRADO.—Todos los locales destinados a alojamiento deberán estar suficientemente iluminados, disponiendo de alumbrado artificial eficiente allí donde no se disponga de luz natural. En los buques que solamente cuenten con un generador eléctrico, será obligatoria la instalación de un sistema supletorio de socorro por medio de lámparas o aparatos de modelo adecuado que no ofrezca peligro de incendio ni vicie el aire de los locales.

## Art. 206. CAMAROTES O DORMITORIOS.

a) *Emplazamiento.*—Los dormitorios estarán situados sobre la línea de flotación, en el centro o en la popa del barco y nunca a proa del mamparo de colisión.

A bordo de todo buque de pasajeros se podrá permitir, siempre que se instalen los dispositivos convenientes de alumbrado y ventilación, calefacción y refrigeración, la instalación de dormitorios bajo la línea de flotación, pero en ningún caso inmediatamente debajo de los pasillos o pasadizos de trabajo o que conducen a él.

b) *Capacidad.*—La superficie por individuo alojado en cada dormitorio no será inferior a 1,85 metros cuadrados en barcos de menos de 800 toneladas; de 2,35 metros cuadrados en barcos que desplacen 800 toneladas o más, pero menos de 3.000 toneladas, y de 2,78 metros cuadrados en barcos que desplacen 3.000 toneladas o más.

No obstante, en los barcos de pasajeros en los cuales compartan el mismo dormitorio más de cuatro miembros de la tripulación, la superficie mínima por persona podrá ser de 2,22 metros cuadrados.

La altura de los dormitorios no será inferior a 1,90 metros.

c) *Distribución.*—El número de personas permitido por dormitorio será el que se indica a continuación:

Oficiales, una persona; alumnos, una o dos personas; en ningún caso más de tres; de Formación Profesional, una persona; Maestranza, una persona a ser posible; en ningún caso más de dos; subalternos, dos o tres personas, a ser posible; en ningún caso más de cuatro, con excepción de los buques de pasaje, que podrá permitirse alojar por dormitorio un máximo de ocho subalternos.

El número máximo de personas que podrá alojarse en un mismo dormitorio se indicará en forma bien visible en el mismo.

d) *Literas.*—Todos los tripulantes dispondrán de literas individuales, colocadas y distribuídas en el dormitorio, de manera que para llegar a cualquiera de ellas no haya de pasarse por encima de ninguna otra. La separación mínima horizontal entre ellas será de 0,80 metros en los buques menores de 800 toneladas, un metro en los mayores de 800 y menores de 3.000 y 1,20 en los de 3.000 o más.

Cada litera, cuando haya más de una en un mismo dormitorio, estará provista de su correspondiente cortina. En ge-

neral, cada litera dispondrá de su correspondiente luz de cabecera.

Solamente se podrán superponer dos literas, y las dimensiones mínimas de cada una de ellas serán de 1,92 metros de largo por 0,68 metros de ancho. La separación mínima vertical entre ellas será de 82,5 centímetros.

El armazón y la barandilla, si ésta existe, de toda litera, será de material adecuado y resistente, que no se corra con facilidad o sea susceptible de alojar parásitos. La distancia mínima al suelo será de 30 centímetros.

Toda litera tendrá un fondo elástico o colchón de muelles, así como un colchón de material autorizado, quedando prohibido utilizar paja u otra materia susceptible de alojar parásitos para el relleno. En el caso de literas superpuestas, debajo del colchón de muelles o fondo elástico de la litera superior se colocará un fondo o separación de material apropiado que no deje pasar el polvo.

El equipo correspondiente a cada litera deberá mantenerse en condiciones satisfactorias de conservación y limpieza, efectuándose el lavado de la ropa por cuenta del armador con la periodicidad que el Reglamento de Régimen Interior determina. En los casos de enfermedad contagiosa o infecciosa deberá someterse a desinfección todo el equipo.

e) *Mobiliario y enseres.*—Cada ocupante del dormitorio dispondrá de un ropero, que estará provisto de estantes y de su correspondiente cerradura.

Habrán además una mesa o escritorio con los asientos necesarios, un espejo, armarios pequeños para los efectos de aseo personal, un estante para libros por cada ocupante, suficiente número de perchas o ganchos para colgar la ropa y las adecuadas cortinillas para los portillos, si los hay, y en general, cada dormitorio estará construido y equipado en forma que proporcione a sus ocupantes la mayor comodidad posible, permitiendo su fácil y eficiente limpieza.

Cuando el dormitorio sea individual, llevará también un lavabo con agua corriente.

En todo dormitorio habrá un lugar adecuado para la estiba de los elementos de salvamento de cada uno de sus ocupantes.

Todo el mobiliario descrito deberá ser material liso y duro, que no se deforme ni corra, ni sea susceptible de alojar parásitos.

Para guardar los trajes de agua se dispondrán percheros suficientes—si es posible, debidamente aireados—fuera de los dormitorios, pero fácilmente accesibles desde ellos.

Art. 207. *COMEDORES.*—Se instalarán a bordo de todos los barcos comedores suficientes para toda la tripulación, los cuales tendrán las dimensiones, plazas y equipos indispensables para el número de personas que los utilicen simultáneamente, estando preparados además para ser utilizados en autoservicio.

Las mesas y las sillas o asientos empleados serán de material adecuado, resistente a la humedad y de fácil limpieza. Los armarios destinados a guardar los utensilios propios del servicio de comedor reunirán las condiciones indicadas, procurando que todo el mobiliario resulte cómodo y grato para la tripulación. El equipo para el servicio de los comedores será facilitado por el armador, y se mantendrá en las debidas condiciones de conservación y limpieza.

Los comedores estarán separados de los dormitorios y lo más cerca posible de las cocinas, y dispondrán de una instalación anexa para el lavado del equipo, cuando los oficios existentes no sean directamente accesibles desde los comedores.

Art. 208. *ESPACIO LIBRE Y RECREO.*—En todos los buques se reservarán espacios sobre cubierta, a los cuales tendrán acceso los tripulantes cuando no estén de servicio, pudiendo eximirse de este requisito los buques de pasaje.

En los buques mayores de 3.000 toneladas se instalarán salas de recreo, con mobiliario cómodo y grato; cuando en los inferiores al citado tonelaje no sea posible efectuarla, podrán emplearse a tales efectos los propios comedores, que se amueblarán adecuadamente a dicha doble finalidad.

### 3. Instalaciones sanitarias

Art. 209. *LAVABOS, DUCHAS Y BAÑOS.*—Se dispondrá de las siguientes instalaciones para todas las categorías de personal que ocupen dormitorios carentes de servicios propios: Una bañera o ducha por cada ocho personas. Un lavabo por cada seis personas.

Cuando el efectivo de las personas que componen un grupo de tripulantes sea inferior a ocho, se considerará, a los efectos de dichas instalaciones, como si fuera dicho número. Dispondrán de servicios de agua dulce, fría y caliente.

En las proximidades de los accesos a los departamentos de máquinas o de calderas se instalarán las correspondientes duchas, con los servicios de agua indicados, para el personal de los mismos, así como los armarios necesarios para guardar la ropa de trabajo.

En los buques cuya dotación sea superior a cien y en los barcos de pasajeros que empleen normalmente menos de cuatro horas en sus viajes, podrá disponerse una reducción en el número de las instalaciones de higiene antes mencionadas.

Art. 210. *RETRETES.*—Se instalarán retretes independientes en la proporción mínima de tres en los barcos de menos de 500 toneladas y de seis en los buques mayores de dicho tonelaje, que se repartirán proporcionalmente entre las distintas categorías de personal.

Todos los retretes serán de un modelo autorizado y estarán provistos de sistemas que aseguren la circulación de una fuerte corriente de agua que reduzca al mínimo el peligro de obstrucción y sea fácil su conservación y limpieza.

La ventilación de todo retrete se realizará mediante comunicación directa con el aire libre, y siempre que se pueda, con un extractor, independiente de toda otra parte del alojamiento.

Los retretes estarán situados en un lugar fácilmente accesible desde los dormitorios o instalaciones para el aseo personal, pero no tendrán comunicación directa con los primeros. Estas disposiciones no se aplicarán a los retretes situados entre dos dormitorios cuyo número total de ocupantes no exceda de cuatro.

Cuando en un mismo local existan varios retretes, se dispondrán entre ellos los adecuados tabiques de separación y puertas que los cierren, constituyendo de esta forma cabinas independientes.

Art. 211. *LAVADEROS.*—Las instalaciones para el lavado de la ropa de la tripulación se dispondrán en locales a propósito, empleándose sistemas que permitan realizar dicho lavado en las debidas condiciones de higiene, comodidad e independencia. Los lavaderos dispondrán de agua dulce, a ser posible corriente, caliente y fría. A falta de aguas calientes se proporcionarán los medios para calentarla.

Cuando no sea posible disponer de locales independientes para el lavado de ropa, las pilas podrán ser instaladas en los locales destinados al aseo personal, si bien se procurará situarlas en lugar aparte dentro de estos locales.

### 4. Enfermerías y botiquines

Art. 212. a) En lo relativo a asistencia sanitaria de la tripulación se observarán las disposiciones dictadas por las autoridades de Sanidad y lo prescrito sobre sanidad exterior.

b) La enfermería, caso de existir, reunirá las reglamentarias condiciones en cuanto a su capacidad, superficie, cubicación, instalaciones de agua caliente y fría y evacuación de líquidos y residuos de todas clases. Independientemente de la instalación suplementaria de alumbrado de socorro, cualquiera que ésta sea, la enfermería dispondrá de un medio propio de alumbrado supletorio.

Estará prohibido utilizar la enfermería para usos distintos a aquellos para los cuales está destinada.

c) La enfermería dispondrá de los medios y material adecuado para el cumplimiento de su finalidad, y cuando el buque no lleve Médico a bordo existirá un botiquín de urgencia con el material necesario y las instrucciones escritas adecuadas para los tratamientos y asistencias de carácter urgente.

### 5. Medidas sanitarias

Art. 213.—a) Se adoptarán las disposiciones convenientes para proteger los alojamientos de las tripulaciones en los buques que toquen regularmente puertos infectados de mosquitos, colocando medios adecuados de defensa en los portillos, aberturas de ventilación y puertas que den a la cubierta.

b) Todos los buques que regularmente realicen travesías por los trópicos o por el golfo Pérsico estarán provistos de toldos para cubrir las cubiertas abiertas situadas sobre el alojamiento de la tripulación y sobre la parte o partes de cubierta que sirvan de lugar recreo y descanso de los tripulantes.

### 6 Alimentación

Art. 214.—a) La comida de la tripulación será variada, abundante, sana, bien condimentada y apropiada en cada caso a la navegación que el buque realice, ajustándose a las minutas que se determinarán en el Reglamento de régimen interior.

b) Cada tripulante, cualquiera que sea el grupo profesional a que pertenezca o categoría que ostente, deberá recibir, como ración normal, una alimentación diaria que suponga de 3.000 a 3.500 calorías, cantidad que será incrementada hasta 4.000 calorías para los tripulantes que realicen trabajos excepcionalmente pesados, que deberán indicarse en el Reglamento de régimen interior, y entre los que figurará el personal de Maestranza y Subalterno de máquinas.

c) La ración calórica será, como mínimo, calculada, teniendo en cuenta que de un 10 a 15 por 100 de las calorías totales deben darse en proteínas (albuminoides), un 30 a 40 por 100 en grasas y un 50 a 60 por 100 en hidratos de carbono (hidrocarbonados). La aportación de las sustancias minerales y vitaminas necesarias quedan aseguradas por el suministro de leche, verduras y frutas frescas, que no deben faltar en la dieta del tripulante.

d) Los artículos alimenticios que se utilicen deberán ser de buena calidad. No se admitirán sucedáneos de café.

e) La alimentación de los tripulantes se distribuirá en desayuno y dos comidas al día.

f) Tanto en el almuerzo como en la comida los tripulantes tendrán derecho a una ración de vino, y al suministro de café, solo o con leche, durante las guardias de noche, tanto en la mar como en puerto.

g) El Capitán exigirá la responsabilidad de todo cuanto afecte a las condiciones en que se han de servir las comidas a la tripulación.

Mensualmente, por meses naturales y por turno, se designará un Oficial, un titulado de Formación Profesional Náutico-Pesquera o un individuo de la Maestranza, que, asistido por un tripulante subalterno, comprobarán con la frecuencia posible el peso de los viveres destinados a la comida, calidad de los mismos y condiciones de su condimentación.

Durante el mes en que se desempeñe la anterior función, los designados tendrán la obligación de hacer constar en el libro previamente foliado y sellado por la Delegación de Trabajo, el resultado de la vigilancia que se les atribuye, haciendo especial mención de las cantidades que se destinan a cada comida y las que corresponden a cada individuo. Se harán constar también, en la misma diligencia diaria, las reclamaciones que formulen los interesados en relación con esta materia.

La omisión de la diligencia correspondiente, que deberá ir firmada por los encargados de la vigilancia, de acuerdo con lo dispuesto en el presente artículo, será considerada como falta de carácter muy grave.

h) En los buques con régimen de remuneración «a la parte» podrá prescindirse del sistema de vigilancia y del libro de manutención, establecidos en el apartado anterior, si bien las Empresas deberán incluir en el Reglamento de régimen interior aquellas medidas conducentes a los fines que por dicho precepto se persiguen.

i) El agua de beber se conservará en tanques, que deberán ajustarse a las condiciones que a tal efecto se fijan en los Reglamentos de Sanidad Exterior. Se prohibirá terminantemente el uso de boquillas o mamaderas para extraer el agua por succión, en evitación de lo cual se dispondrá de instalación de grifos o surtidores en forma adecuada para evitar riesgos de contaminación.

j) Todos los buques mayores de 3.000 toneladas dispondrán de un servicio de enfriadores del agua de beber.

### 7. Normas de aplicación

Art. 215.—a) Las disposiciones sobre «alojamiento de las dotaciones» e «instalaciones sanitarias» se aplicarán íntegramente a los buques mercantes nacionales, de 200 toneladas como mínimo, dedicados al transporte de mercancías y pasajeros, cuya quilla se coloque en astilleros nacionales a partir de los seis meses siguientes a la fecha en que se publique la presente Ordenanza.

b) Las prescripciones a que se alude en el párrafo anterior se aplicarán también, en la medida racionalmente practicable y que no suponga una reforma estructural de los buques, en los casos siguientes:

A los buques nuevos, completamente terminados, pendientes de entrega, o a los que estén en construcción en la fecha en que esta Ordenanza se publique.

A los buques que en igual fecha estén sometidos a transformación o reparación de importancia, o cuando estas reformas se lleven a efecto en el futuro.

A los buques abanderados en países extranjeros que se adquirieran por armadores españoles con posterioridad a dicha fecha.

c) Cualquiera excepción que en materia de Seguridad e Higiene del trabajo se pretenda por los armadores en atención a la característica del buque, tendrá que ser solicitada a la Dirección General de Trabajo, la que resolverá previa la oportuna información al efecto y de conformidad con la Subsecretaría de la Marina Mercante.

## XX

### REGLAMENTO DE REGIMEN INTERIOR

Art. 216. OBLIGACIÓN DE FORMULARLOS.—Todas las Empresas navieras o armadoras vinculadas por la presente Ordenanza están obligadas, en el plazo de seis meses, contados desde el día siguiente al de su inserción en el «Boletín Oficial del Estado», a presentar, por triplicado, en la Dirección General de Trabajo, proyecto de Reglamento de régimen interior redactado de conformidad con las exigencias de la vigente legislación y teniendo en cuenta las particularidades que este capítulo contiene.

Art. 217. PROCEDIMIENTO.—1. Una vez recibido en la Dirección General de Trabajo el proyecto de Reglamento, por ésta se procederá a recabar informe de la Dirección General de Navegación y del Sindicato Nacional de la Marina Mercante, pudiendo asimismo, cuando lo creyera oportuno, pedir el asesoramiento de la propia Empresa, de su personal o de alguna otra dependencia oficial, no empezando a correr el plazo que se establece para su aprobación hasta que sean evacuados los informes y asesoramientos que se hubiesen solicitado.

2. La Dirección General de Trabajo adoptará el acuerdo que proceda en el término de dos meses, contados desde el ingreso del proyecto en su Registro o desde la admisión de los informes preceptivos o solicitados.

3. Contra la decisión que se adopte cabrá la interposición de recurso en el plazo de treinta días hábiles, contados a partir del siguiente a la notificación de aquélla. Dicho recurso, dirigido al Ministro de Trabajo, habrá de presentarse en la Dirección General del Ramo.

Art. 218. APROBACIÓN Y PUBLICIDAD.—Una vez aprobado el Reglamento de régimen interior, deberá colocarse un ejemplar del mismo en lugar adecuado de cada buque para conocimiento de la dotación. En aquellos buques con más de 25 tripulantes existirá un ejemplar en cada uno de los departamentos, secciones o servicios que en la nave existan.

Art. 219. INCUMPLIMIENTO.—El incumplimiento por parte de las Empresas de las disposiciones contenidas en el presente capítulo podrá ser sancionado por la Dirección General de Trabajo con multas de 500 a 25.000 pesetas.

## XXI

### DISPOSICIONES VARIAS

Art. 220. APLICACIÓN DE LA LEGISLACIÓN GENERAL.—En lo no especialmente dispuesto en esta Ordenanza son aplicables los preceptos legales de carácter general.

Art. 221. BILLETE DE PASAJE.—El personal fijo tendrá derecho a que se le conceda billete gratuito de pasaje en los buques de la Empresa, de acuerdo con las siguientes normas:

1. Dicho beneficio quedará limitado a las líneas establecidas por el litoral de la Península, Canarias y puertos españoles del Norte de África.

2. En la concesión de dichos billetes se estimará por el naviero o armador las necesidades de la Empresa y los motivos del viaje que desee realizar el interesado.

3. Para la determinación de la clase de pasaje que corresponda otorgar se tendrá en cuenta la categoría del interesado a fines de locomoción.

4. En los buques de carga, el beneficio que por las presentes normas se regula se limitará a las posibilidades de alojamiento que permita la nave.

5. Corresponderá al beneficiario el abono de la manutención a bordo, si bien limitado a la cantidad o importe previsto en el presupuesto para manutención de la dotación.

6. Los Reglamentos de régimen interior desarrollarán con la debida amplitud los anteriores apartados, así como los de los beneficios que conforme a la costumbre de la Empresa o en lo sucesivo se deseen implantar, sobre billetes de pasaje gratuitos o bonificados en favor de los familiares del personal y manutención a bordo.

Art. 222. DOCUMENTOS PROFESIONALES.—El personal ceberá estar provisto de Libreta de Inscripción Marítima, y, en su caso, de los títulos y certificados expedidos por la Subsecretaría de la Marina Mercante.

Art. 223. INCOMPATIBILIDADES.—Ningún individuo de la dotación de un buque podrá desempeñar simultáneamente funciones o empleos correspondientes a dos plazas, con arreglo a la plantilla legalmente establecida.

Asimismo se prohíbe al personal la realización de cualesquiera actos, trabajos, servicios u operaciones, de índole lucrativo o no, que, justificadamente, se hubiesen declarado incompatibles por la Empresa en su Reglamento de régimen interior.

Art. 224. PACOTILLA.—El Reglamento de régimen interior regulará con precisión los efectos o mercancías que los tripulantes tienen derecho a embarcar por su propia cuenta en cada viaje, en concepto de pacotilla.

Para la redacción de los oportunos preceptos, las Empresas tendrán en cuenta las costumbres existentes en cada puerto, las Ordenanzas de Aduanas y todos aquellos extremos que deben ser objeto de especial estimación, respetando así derechos tradicionales en la Marina Mercante e incurriéndose en falta muy grave al no declarar en debida forma la pacotilla que en cada viaje se transporte.

Art. 225. PRÉSTAMOS.—Independientemente de los anticipos, las Empresas deberán establecer un fondo para la concesión de préstamos que puedan solicitarse por el personal fijo, con la antigüedad mínima de dos años y que se encuentre en alguna necesidad apremiante e inaplazable, debido a causas graves y ajenas a su voluntad. Su concesión se regulará por las siguientes normas:

1. Estos préstamos no devengarán interés alguno.
2. No se podrá solicitar préstamos por cantidad superior a la que represente dos mensualidades de salario inicial con trienios que se tengan asignados, ni pedir otro nuevo mientras exista algún débito pendiente de liquidación.
3. El reintegro de cada préstamo deberá hacerse distribuyendo su importe en doce plazos, que se descontarán de los sueldos correspondientes a los meses inmediatos a aquel en que se perciba la cantidad anticipada. No se hará, sin embargo, esta deducción en los meses en que el interesado haya sido baja por enfermedad o accidente.
4. El Reglamento de régimen interior fijará la cuantía del fondo a que se refiere el párrafo primero del presente artículo, y establecerá las normas convenientes para el desarrollo de los anteriores preceptos.

Art. 226. CONDICIÓN MÁS BENEFICIOSA.—Debido al carácter de mínimas que tienen las condiciones previstas en esta Ordenanza, se respetarán individualmente los ingresos que, considerados en su conjunto y referidos a la jornada ordinaria, se disfruten a su entrada en vigor.

A tal fin el módulo de contrastación económica estará referido al ingreso que hubiera obtenido o hubiera podido obtener durante el año natural precedente en el barco y en la categoría donde el interesado preste sus servicios.

#### DISPOSICION FINAL

CLÁUSULA DEROGATORIA.—A partir de la fecha de entrada en vigor de la presente Ordenanza quedan derogadas las disposiciones que se opongán a ella, y concretamente las del rango, fecha y materia siguientes:

- Orden de 23 de diciembre de 1952.—Reglamentación de Trabajo en la Marina Mercante.
- Resolución de 22 de julio de 1953.—Rectificación de erratas de la Orden de 23 de diciembre de 1952.
- Orden de 23 de julio de 1953.—Modifica varios artículos de la Reglamentación.
- Resolución de 17 de septiembre de 1953.—Rectifica erratas de la Orden de 23 de julio de 1953.
- Resolución de 27 de marzo de 1954.—Aclara extremos sobre despidos.
- Resolución de 31 de marzo de 1954.—Restitución puertos y gastos de embarque.
- Orden de 28 de abril de 1954.—Aclara entrada en vigor de la Reglamentación.
- Resolución de 5 de mayo de 1954.—Aclara extremos sobre Escalafones.
- Resolución de 6 de mayo de 1954.—Aclara periodos de antigüedad.

Resolución de 23 de mayo de 1954.—Proporcionalidad de camareros y ayudantes.

Resolución de 28 de mayo de 1954.—Aclara situación de Titulados en cubierta.

Resolución de 10 de junio de 1954.—Vacaciones de enfermos.

Resolución de 26 de junio de 1954.—Disfrute de descansos.

Resolución de 13 de octubre de 1954.—Percepción de sobordo bruto.

Resolución de 21 de octubre de 1954.—Cómputo de antigüedad del servicio militar.

Resolución de 30 de octubre de 1954.—Retribución complementaria de buques en tránsito.

Resolución de 2 de noviembre de 1954.—Manutención de personal de la Marina Mercante.

Resolución de 11 de noviembre de 1954.—Mejoras sobre festividades del calendario laboral.

Resolución de 18 de noviembre de 1954.—Indemnización de indumentaria de Radiotelegrafistas.

Resolución de 12 de enero de 1955.—Enfermedad en período de vacaciones.

Resolución de 24 de enero de 1955.—Cómputo de período de enfermedad.

Resolución de 26 de enero de 1955.—Servicio relativo a fonda.

Resolución de 26 de abril de 1955.—Indemnización por vestuario y subvención de manutención.

Orden de 30 de abril de 1955.—Clasificación de personal y salarios.

Resolución de 26 de noviembre de 1955.—Aprobando modelo de contrato de embarco.

Orden de 20 de enero de 1956.—Normas especiales sobre régimen a la parte.

Resolución de 5 de julio de 1956.—Aclara el artículo 425, sobre sanciones.

Resolución de 7 de julio de 1956.—Aprueba el modelo de contrato de embarco a la parte.

Orden de 26 de octubre de 1956.—Salarios.

Orden de 24 de junio de 1957.—Modifica el artículo 239, referente a cómputo de antigüedad.

Resolución de 3 de enero de 1953.—Aprovisionamiento de víveres. Distribución.

Orden de 15 de febrero de 1958.—Modifica varios artículos de la Reglamentación.

Resolución de 21 de noviembre de 1958.—Sobordo. Participación.

Resolución de 16 de febrero de 1959.—Indemnizaciones. Seguro de Enfermedad de Trabajadores Embarcados.

Orden de 17 de junio de 1960.—Preaviso al cese.

Resolución de 28 de febrero de 1961.—Enrolamiento en el período de prácticas.

Resolución de 19 de mayo de 1961.—Interpretación del artículo 359, sobre Médico.

Orden de 23 de mayo de 1962.—Modifica artículos de la Reglamentación.

Orden de 20 de junio de 1962.—Modifica artículos de la Reglamentación.

Resolución de 25 de enero de 1963.—Cómputo de horas extras de Capitán, Piloto o Patrón.

Resolución de 31 de enero de 1963.—Normas de liquidación del sobordo.

Resolución de 28 de febrero de 1963.—Absorción de mejoras.

Resolución de 1 de marzo de 1963.—Concepto de hora suplementaria y hora extra.

Resolución de 1 de marzo de 1963.—Descanso semanal y vacaciones.

Resolución de 8 de marzo de 1963.—Indemnización por uniforme.

Resolución de 8 de marzo de 1963.—Contratación de sustitutos.

Resolución de 8 de marzo de 1963.—Horas extraordinarias de la zona de Guinea.

Resolución de 8 de marzo de 1963.—Permiso de efectos de liquidación de sobordo.

Resolución de 16 de marzo de 1963.—Participación de sobordo de Radiotelegrafistas.

Resolución de 13 de febrero de 1964.—Sobre aplicación de la norma e) del artículo 256 de la Reglamentación.

Orden de 9 de junio de 1964.—Modifica el párrafo último del artículo 174 de la Reglamentación.

Orden de 14 de julio de 1964.—Modifica los salarios, antigüedad y vacaciones.

Orden de 22 de julio de 1966.—Establece el suplemento de salario.

## ANEXO NÚM. 1

## TABLA DE SALARIOS BASE INICIAL

Grupos y categorías	Salario inicial		
	Mensual	Diario	
<b>I. OFICIALES</b>			
Primera categoría .....	9.846,—	328,20	Capitán con mando para el que se exige este título.
Segunda categoría .....	9.267,—	308,90	Jefe de Máquinas para el que se exige título de Maquinista Naval Jefe.
Tercera categoría .....	8.208,—	273,60	Piloto con mando.
Cuarta categoría .....	7.512,—	250,40	Primeros oficiales.
Quinta categoría .....	6.336,—	211,20	Segundos oficiales.
Sexta categoría .....	5.446,—	181,90	Terceros oficiales.
Séptima categoría .....	5.220,—	174,—	Cuartos oficiales.
<b>II. TITULADOS DE FORMACIÓN PROFESIONAL NÁUTICO-PESQUERA</b>			
Primera categoría .....	4.941,—	164,70	Patrón Mayor de Cabotaje.
Segunda categoría .....	4.737,—	157,90	Mecánico Naval Mayor.
Tercera categoría .....	4.536,—	151,20	Patrón de Cabotaje.
			Mecánico Naval de primera clase.
			Mecánico Naval de segunda clase.
<b>III. MAESTRANZA</b>			
Primera categoría .....	4.465,—	149,50	Contramaestre primero.
			Contramaestre de máquinas o Calderero.
			Bombero de buque tanque.
			Mayordomo.
			Jefe de cocina.
Segunda categoría .....	4.335,—	144,50	Contramaestre segundo.
			Cocinero primero.
			Músico.
			Encargado de información e intérprete.
Tercera categoría .....	4.165,—	139,50	Contramaestre tercero.
			Carpintero de cubierta.
			Pañolero de cubierta.
			Pañolero de máquinas.
			Carpintero de cámara.
			Cocinero segundo.
			Repostero.
			Dispensero o Gambucero primero.
			Panadero primero.
			Carnicero.
			Ropero o Lencero.
<b>IV. SUBALTERNOS</b>			
Primera categoría .....	4.165,—	139,50	Mecamar.
Segunda categoría .....	3.997,—	130,90	Marinero-Buceador.
			Electricista.
			Engrasador.
			Cabo de agua.
			Fontanero o Plomero.
			Ayudante de bombero de buque tanque.
			Encargado de cámara.
			Encargado de bañ.
			Cocinero tercero.
			Dispensero segundo.
			Pañolero segundo.
			Impresor.
Tercera categoría .....	3.631,—	127,70	Marinero con certificado de competencia o preferente.
			Fogonero.
			Encargado de oficio.
			Encargado de cantina.
			Encargado de equipaje.
			Encargado de lavandería.
			Oficio auxiliar.
			Camarero de primera.
			Marinero simple.
			Carpintero ayudante.
			Palero o Limpiador.
			Ayudante repostero.
			Ayudante panadero.
			Ayudante carnicero.
Cuarta categoría .....	3.729,—	124,30	

Grupos y categorías	Salario inicial		
	Mensual	Diario	
Quinta categoría .....	3.627,—	120,90	Ayudante despensero. Camarero de segunda. Ayudante camarero. Ayudante de oficio. Sereno de cámara. Ayudante de ropero. Ayudante de lavadero. Peluquero. Mozo. Marmitón. Mozo de limpieza. Mozo sanitario. Grumete. Paje. Botones.
Sexta categoría .....	2.721,—	90,70	

V. INSPECCIÓN	Sueldo	Grupos y categorías	Importe
	Pesetas		del trienio
Inspectores de primera clase			
Jefe de Inspección .....	12.780,—	Quarta categoría .....	162,—
Capitán-Inspector .....	12.045,—	Quinta categoría .....	156,—
Maquinista-Inspector .....	11.463,—	Sexta categoría .....	96,—
Inspector-Jefe de Personal A) .....	12.045,—	V. INSPECCIÓN	
Inspector-Jefe de Personal B) .....	11.463,—	Inspectores de primera clase	
Inspector-Jefe de Personal C) .....	10.407,—	Jefe de Inspección .....	879,—
Inspector-Jefe de Personal D) .....	10.308,—	Capitán-Inspector .....	807,—
Radiotelegrafista - Inspector, Sobrecargo-Inspector y Médico-Inspector .....	10.308,—	Maquinista-Inspector .....	807,—
Inspector-Especial A) .....	11.268,—	Inspector-Jefe de Personal A) .....	807,—
Inspector-Especial B) .....	10.731,—	Inspector-Jefe de Personal B) .....	807,—
Inspector-Especial C) .....	9.879,—	Inspector-Jefe de Personal C) .....	696,—
Inspector-Especial D) .....	8.973,—	Inspector-Jefe de Personal D) .....	651,—
Inspectores de segunda clase			
Inspector con título de Formación Profesional Náutico-Pesquera .....	7.620,—	Radiotelegrafista - Inspector, Sobrecargo - Inspector y Médico - Inspector .....	651,—
		Inspector-Especial A) .....	732,—
		Inspector-Especial B) .....	732,—
		Inspector-Especial C) .....	627,—
		Inspector-Especial D) .....	582,—
		Inspectores de segunda clase	
		Inspector con título de Formación Profesional Náutico-Pesquera .....	495,—

ANEXO NUM. 2

AUMENTOS PERIODICOS POR AÑOS DE SERVICIO

Grupos y categorías	Importe del trienio Mensual — Pesetas
I. OFICIALES	
Primera categoría .....	585,—
Segunda categoría .....	549,—
Tercera categoría .....	483,—
Cuarta categoría .....	438,—
Quinta categoría .....	366,—
Sexta categoría .....	309,—
Séptima categoría .....	294,—
II. TITULADOS DE FORMACIÓN PROFESIONAL NÁUTICO-PESQUERA	
Primera categoría .....	270,—
Segunda categoría .....	258,—
Tercera categoría .....	243,—
III. MAESTRANZA	
Primera categoría .....	210,—
Segunda categoría .....	201,—
Tercera categoría .....	192,—
IV. SUBALTERNOS	
Primera categoría .....	186,—
Segunda categoría .....	174,—
Tercera categoría .....	168,—

ANEXO NUM. 3

GRATIFICACIONES

Las gratificaciones de Mando y Jefatura, deberán ser las que se contienen en el cuadro que figura a continuación:

T. R. B.	Buques de pasaje Mensual	Buques de carga Mensual
	Pesetas	Pesetas
Hasta 300 toneladas .....	3.051,—	2.685,—
De 301 a 900 .....	3.906,—	3.174,—
De 901 a 3.000 .....	4.578,—	4.272,—
De 3.001 a 6.000 .....	5.310,—	4.578,—
De 6.001 a 10.000 .....	5.982,—	4.944,—
De 10.001 a 20.000 .....	6.714,—	5.676,—
De 20.001 a 50.000 .....	7.386,—	6.348,—
De 50.001 en adelante .....	8.118,—	7.080,—

En relación con las gratificaciones de Mando y Jefatura, el Oficial Maquinista o Mecánico Naval, Jefe del Departamento de Máquinas, percibirá una gratificación mensual equivalente al 80 por 100 de lo establecido para los Capitanes, Pilotos o Patrones de Cabotaje con mando de buque.

Las gratificaciones de alumnos se fijan en 1.512 pesetas mensuales, más plus de navegación por participación en el sobordo.

## ANEXO NUM. 4-I

## PLUS DE NAVEGACION POR PARTICIPACION EN EL SOBORDO

## Zona 1.ª

## BUQUES DE CARGA Y PASAJE

Categorías	Buques menores de 700 T. R. B.	Buques de 700 a 1.000 T. R. B.	Buques de 1.000 a 20.000 T. R. B.	Buques de 20.000 a 30.000 T. R. B.	Buques de 30.000 a 40.000 T. R. B.	Buques de 40.000 T. R. B. en adelante
<b>I. OFICIALES</b>						
Primera categoría .....	4.095	4.635	5.172	5.712	6.252	6.792
Segunda categoría .....	3.876	4.383	4.893	5.403	5.913	6.423
Tercera categoría .....	3.471	3.930	4.386	4.842	5.301	5.757
Cuarta categoría .....	3.207	3.630	4.053	4.473	4.896	5.319
Quinta categoría .....	2.760	3.126	3.486	3.852	4.215	4.578
Sexta categoría .....	2.361	2.679	2.994	3.312	3.627	3.943
Séptima categoría .....	2.226	2.529	2.832	3.135	3.441	3.744
<b>II. TITULADOS</b>						
Primera categoría .....	2.058	2.346	2.631	2.919	3.207	3.492
Segunda categoría .....	1.932	2.208	2.484	2.760	3.036	3.312
Tercera categoría .....	1.812	2.076	2.340	2.604	2.868	3.132
<b>III. MAESTRANZA</b>						
Primera categoría .....	1.704	1.929	2.151	2.376	2.601	2.829
Segunda categoría .....	1.647	1.863	2.079	2.298	2.514	2.730
Tercera categoría .....	1.590	1.800	2.007	2.217	2.427	2.637
<b>IV. SUBALTERNOS</b>						
Primera categoría .....	1.578	1.785	1.995	2.202	2.409	2.616
Segunda categoría .....	1.491	1.689	1.884	2.082	2.277	2.475
Tercera categoría .....	1.455	1.647	1.839	2.031	2.220	2.412
Cuarta categoría .....	1.416	1.602	1.788	1.977	2.163	2.349
Quinta categoría .....	1.377	1.560	1.740	1.923	2.103	2.286
Sexta categoría .....	1.032	1.170	1.305	1.443	1.578	1.713
ALUMNOS .....	573	651	726	801	876	951

## ANEXO NUM. 4-II

## PLUS DE NAVEGACION POR PARTICIPACION EN EL SOBORDO

## Zona 1.ª

## PETROLEROS

Categorías	Buques de 1.000 a 10.000 T. R. B.	Buques de 10.000 a 20.000 T. R. B.	Buques de 20.000 a 30.000 T. R. B.	Buques mayores de 30.000 T. R. B.
<b>I. OFICIALES</b>				
Primera categoría .....	5.172	6.252	7.329	8.622
Segunda categoría .....	4.893	5.913	6.933	8.157
Tercera categoría .....	4.386	5.301	6.216	7.311
Cuarta categoría .....	4.053	4.896	5.739	6.753
Quinta categoría .....	3.486	4.215	4.941	5.814
Sexta categoría .....	2.994	3.627	4.260	5.022
Séptima categoría .....	2.632	3.441	4.047	4.776
<b>II. TITULADOS</b>				
Primera categoría .....	2.631	3.207	3.747	4.470
Segunda categoría .....	2.484	3.036	3.565	4.246
Tercera categoría .....	2.340	2.868	3.393	4.026
<b>III. MAESTRANZA</b>				
Primera categoría .....	2.151	2.601	3.063	3.616
Segunda categoría .....	2.079	2.514	2.952	3.489
Tercera categoría .....	2.007	2.427	2.844	3.369
<b>IV. SUBALTERNOS</b>				
Primera categoría .....	1.996	2.409	2.826	3.339
Segunda categoría .....	1.864	2.277	2.670	3.138
Tercera categoría .....	1.839	2.220	2.604	3.063
Cuarta categoría .....	1.788	2.163	2.535	2.982
Quinta categoría .....	1.740	2.103	2.466	2.901
Sexta categoría .....	1.305	1.578	1.851	2.176
ALUMNOS .....	726	876	1.029	1.209

ANEXO NUM. 4-III  
PLUS DE NAVEGACION POR PARTICIPACION EN EL SOBORDO  
Zonas 2.ª y 3.ª  
BUQUES DE CARGA Y PASAJE

Categorías	Buques hasta 10.000 T.R.B.	Buques de 10.000 a 20.000 T.R.B.	Buques de 20.000 a 30.000 T.R.B.	Buques de más de 30.000 T.R.B.
<b>I. OFICIALES:</b>				
1.ª categoría .....	5.712	6.252	6.792	8.622
2.ª categoría .....	5.403	5.913	6.423	8.157
3.ª categoría .....	4.842	5.301	5.757	7.811
4.ª categoría .....	4.473	4.896	5.319	6.758
5.ª categoría .....	3.852	4.215	4.578	5.814
6.ª categoría .....	3.312	3.627	3.975	5.022
7.ª categoría .....	3.135	3.441	3.744	4.776
<b>II. TITULADOS:</b>				
1.ª categoría .....	2.919	3.207	3.492	4.470
2.ª categoría .....	2.760	3.036	3.312	4.248
3.ª categoría .....	2.604	2.868	3.132	4.026
<b>III. MAESTRANZA:</b>				
1.ª categoría .....	2.376	2.601	2.829	3.615
2.ª categoría .....	2.298	2.514	2.730	3.469
3.ª categoría .....	2.217	2.427	2.637	3.360
<b>IV. SUBALTERNOS:</b>				
1.ª categoría .....	2.202	2.409	2.616	3.333
2.ª categoría .....	2.082	2.277	2.475	3.138
3.ª categoría .....	2.031	2.220	2.412	3.063
4.ª categoría .....	1.977	2.163	2.349	2.982
5.ª categoría .....	1.923	2.103	2.286	2.901
6.ª categoría .....	1.443	1.578	1.713	2.175
ALUMNOS .....	801	876	951	1.209

ANEXO NUM. 4-IV  
Zonas 2.ª y 3.ª  
PLUS DE NAVEGACION POR PARTICIPACION EN EL SOBORDO  
PETROLEROS

Categorías	Buques hasta 10.000 T. R. B.	Buques de 10.000 a 20.000 T. R. B.	Buques de 20.000 a 30.000 T. R. B.	Buques de 30.000 a 40.000 T. R. B.	Buques de 40.000 a 50.000 T. R. B.	Buques de 50.000 a 60.000 T. R. B.	Buques de 60.000 a 70.000 T. R. B.	Buques de 70.000 T. R. B. en adelante
<b>I. OFICIALES</b>								
Primera categoría .....	5.712	8.622	14.013	16.167	18.324	20.481	23.712	26.926
Segunda categoría .....	5.403	8.157	13.264	15.294	17.334	19.374	22.431	25.491
Tercera categoría .....	4.842	7.311	11.860	13.538	15.537	17.364	20.106	22.846
Cuarta categoría .....	4.473	6.753	10.974	12.668	14.362	16.038	18.573	21.195
Quinta categoría .....	3.852	5.814	9.447	10.899	12.351	13.806	15.984	18.166
Sexta categoría .....	3.312	5.022	8.187	9.453	10.719	11.986	13.884	16.763
Séptima categoría .....	3.135	4.776	7.710	9.029	10.239	11.451	13.272	15.098
<b>II. TITULADOS</b>								
Primera categoría .....	2.912	4.470	7.344	8.493	9.642	10.788	12.513	14.236
Segunda categoría .....	2.760	4.248	7.002	8.108	9.204	10.305	11.955	13.611
Tercera categoría .....	2.604	4.026	6.663	7.719	8.776	9.828	11.412	12.998
<b>III. MAESTRANZA</b>								
Primera categoría .....	2.376	3.618	5.928	6.852	7.776	8.703	10.089	11.475
Segunda categoría .....	2.298	3.489	5.721	6.618	7.509	8.403	9.744	11.085
Tercera categoría .....	2.217	3.360	5.517	6.381	7.242	8.106	9.402	10.896
<b>IV. SUBALTERNOS</b>								
Primera categoría .....	2.202	3.333	5.475	6.338	7.188	8.046	9.339	10.617
Segunda categoría .....	2.082	3.138	5.163	5.978	6.788	7.593	8.805	10.029
Tercera categoría .....	2.031	3.063	5.031	5.820	6.612	7.401	8.586	9.771
Cuarta categoría .....	1.977	2.982	4.893	5.681	6.429	7.197	8.352	9.594
Quinta categoría .....	1.923	2.901	4.752	5.499	6.246	6.996	8.112	9.249
Sexta categoría .....	1.443	2.175	3.537	4.089	4.632	5.193	6.033	6.876
ALUMNOS .....	801	1.209	1.865	2.268	2.571	2.874	3.327	3.799

(Continúa.)

titulos por las Salas de Gobierno de las Audiencias Territoriales y al propio tiempo que los titulares en la forma prevenida por el capítulo primero de este título, siendo de aplicación a los mismos la integridad de los preceptos que en él se contienen con referencia a los Jueces propietarios.

Art. 86. El cargo de Juez de Paz sustituto será gratuito, honorífico y obligatorio, en los propios términos establecidos para los Jueces propietarios.

#### DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera.—Por el Ministerio de Justicia se publicará el escalafón del Cuerpo de Jueces Municipales y Comarcales, relacionados por el orden en que lo están en el vigente, con las modificaciones operadas con posterioridad, sin perjuicio de revisar el tiempo de servicios efectivamente prestados por cada funcionario a partir de la fecha de posesión en el primer destino, que servirá de base para el cómputo de trienios.

Segunda. 1. Los Jueces comarcales que se hallen destinados provisionalmente en Juzgados Municipales como consecuencia del cambio de categoría operado en éstos por aumento de población de la respectiva localidad podrán continuar en su actual destino hasta que se celebren dos concursos-oposición para el ascenso a Jueces municipales que sean convocados a partir de la entrada en vigor de este Reglamento. Terminado el segundo de ellos, se adoptarán por el Ministerio de Justicia las disposiciones oportunas para el destino de los Jueces comarcales que continúen en dicha situación de provisionalidad.

2. En los expresados concursos-oposición se considerarán incrementadas las vacantes convocadas en igual número que el de los Jueces comarcales a que se refiere el párrafo anterior que resulten aprobados.

#### DISPOSICIÓN FINAL

En virtud de lo dispuesto en la disposición final segunda de la Ley de Adaptación, de 18 de marzo de 1966, queda derogado el Decreto orgánico de Jueces municipales, comarcales y de Paz de 24 de febrero de 1956, modificado por el de 11 de octubre de 1962.

## MINISTERIO DE LA GOBERNACION

*ORDEN de 25 de junio de 1969 por la que se somete al régimen de control de estupefacientes el producto Bectramida y sus sales y se fijan las fórmulas químicas de los productos denominados Racemorfán, Racemoramida y Racemorán.*

Ilustrísimo señor:

Vistos los informes de la Organización Mundial de la Salud, la decisión adoptada por la Comisión de Estupefacientes en su XXIII Período de Sesiones, la resolución aprobada por el Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas y el haber sido incluida en el anexo a los formularios estadísticos de la Junta Internacional de Fiscalización de Estupefacientes.

En virtud de las facultades conferidas en el capítulo I, artículo segundo, de la Ley 17/1967, de 8 de abril («Boletín Oficial del Estado» número 86, de 11 de abril), este Ministerio ha tenido a bien disponer:

1. Se incluye en la Lista I de sustancias estupefacientes, publicada según Orden de 31 de julio de 1967 («Boletín Oficial del Estado» número 196, de 17 de agosto), el producto Bectramida-C<sub>11</sub>H<sub>17</sub>N<sub>3</sub>O<sub>2</sub>-(1-(3-ciano-3,3-difenilpropil)-4-(2-oxo-3-propionil-1-benzimidazolil)-piperidina) y sus sales.

2. Igualmente se someten a dicho control y limitación las

especialidades farmacéuticas que contengan la citada sustancia.

3. Los productos Racemotofán, Racemoramida y Racemorán, ya incluidos por Orden ministerial del 31 de julio de 1967, quedan rectificadas sus fórmulas químicas, de acuerdo con las que igualmente figuran en el anexo a los formularios estadísticos de la Junta Internacional de Fiscalización de Estupefacientes, en la siguiente forma:

Racemotofán ((±)-3-metoxi-N-metilmorfán), Racemoramida ((±)-4-[2-metil-4-oxo-3,3-difenil-4-(1-pirrolidinil) butil] morfolino o ((±)-3-metil-2,2-difenil-4-morfolinobutirilpirrolidina), Racemorán ((±)-3-hidroxi-N-metilmorfán).

Lo que comunico a V. I. a los efectos oportunos.

Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 25 de junio de 1969.

ALONSO VEGA

Ilmo. Sr. Director general de Sanidad.

## MINISTERIO DE TRABAJO

*CONCLUSION a la Ordenanza del Trabajo en la Marina Mercante, aprobada por Orden ministerial de 20 de mayo de 1969.*

#### ANEXO NUM. 4-V

#### PLUS DE NAVEGACION POR PARTICIPACION EN EL SOBORDO

Personal destinado en tierra en comisión de Servicio e Inspección

Categorías	Pesetas
<b>I. OFICIALES</b>	
Primera categoría .....	10.779
Segunda categoría .....	10.197
Tercera categoría .....	9.138
Cuarta categoría .....	8.442
Quinta categoría .....	7.266
Sexta categoría .....	6.288
Séptima categoría .....	5.968
<b>II. TITULADOS</b>	
Primera categoría .....	5.619
Segunda categoría .....	5.349
Tercera categoría .....	5.079
<b>PERSONAL DE INSPECCIÓN</b>	
Jefe de Inspección .....	13.710
Capitán-Inspector .....	12.975
Maquinista-Inspector .....	12.393
Inspector-Jefe de Personal A .....	12.975
Inspector-Jefe de Personal B .....	12.393
Inspector-Jefe de Personal C .....	11.337
Inspector-Jefe de Personal D .....	10.635
Radiotelegrafista-Inspector, Sobrecargo-Inspector y Médico-Inspector .....	10.635
Inspector-Especial A .....	12.243
Inspector-Especial B .....	11.661
Inspector-Especial C .....	10.608
Inspector-Especial D .....	9.903
Inspector con título de Formación Profesional Náutico-Pesquera .....	8.560

ANEXO  
HORAS EXTR

Número de trienios .....	PAGOS						
	0	1	2	3	4	5	6
<b>I. OFICIALES</b>							
Primera categoría:							
Laborables .....	57,00	60,00	62,00	64,00	67,00	69,00	71,00
Festivos .....	64,00	67,00	69,00	72,00	74,00	77,00	80,00
Segunda categoría:							
Laborables .....	54,00	56,00	59,00	61,00	63,00	66,00	67,00
Festivos .....	61,00	63,00	66,00	68,00	71,00	73,00	76,00
Tercera categoría:							
Laborables .....	49,00	51,00	53,00	55,00	57,00	59,00	61,00
Festivos .....	55,00	57,00	59,00	61,00	63,00	66,00	68,00
Cuarta categoría:							
Laborables .....	45,00	47,00	49,00	51,00	52,00	54,00	56,00
Festivos .....	51,00	53,00	55,00	57,00	59,00	61,00	63,00
Quinta categoría:							
Laborables .....	40,00	41,00	43,00	44,00	46,00	47,00	49,00
Festivos .....	44,00	46,00	48,00	49,00	51,00	53,00	54,00
Sexta categoría:							
Laborables .....	35,00	36,00	37,00	39,00	40,00	41,00	42,00
Festivos .....	39,00	41,00	42,00	43,00	45,00	46,00	47,00
Septima categoría:							
Laborables .....	33,00	35,00	36,00	37,00	38,00	39,00	40,00
Festivos .....	38,00	39,00	40,00	41,00	43,00	44,00	45,00
<b>II. TITULADOS DE FORMACIÓN PROFESIONAL NÁUTICO-PESQUERA</b>							
Primera categoría:							
Laborables .....	32,00	33,00	34,00	35,00	36,00	37,00	38,00
Festivos .....	36,00	37,00	38,00	39,00	40,00	42,00	43,00
Segunda categoría:							
Laborables .....	31,00	32,00	33,00	34,00	35,00	36,00	37,00
Festivos .....	34,00	35,00	37,00	38,00	39,00	40,00	41,00
Tercera categoría:							
Laborables .....	29,00	30,00	31,00	32,00	33,00	34,00	35,00
Festivos .....	33,00	34,00	35,00	36,00	37,00	38,00	39,00
<b>III. MAESTRANZA</b>							
Primera categoría:							
Laborables .....	25,00	26,00	27,00	28,00	28,50	29,00	30,00
Festivos .....	28,00	29,00	30,00	31,00	32,00	32,50	33,00
Segunda categoría:							
Laborables .....	24,00	25,00	26,00	27,00	27,50	28,00	28,00
Festivos .....	27,00	28,00	29,00	30,00	31,00	31,50	32,00
Tercera categoría:							
Laborables .....	23,50	24,00	25,00	26,00	27,00	27,50	28,00
Festivos .....	26,00	27,00	28,00	29,00	30,00	31,00	31,50
<b>IV. SUBALTERNOS</b>							
Primera categoría:							
Laborables .....	23,50	24,00	25,00	25,00	26,00	27,00	27,50
Festivos .....	26,00	27,00	28,00	28,50	29,00	30,00	31,00

NUM 5

AORDINARIAS

HORA

7	8	9	10	11	12	13	14	15
74,00 82,00	78,00 85,00	78,00 88,00	81,00 90,00	83,00 93,00	85,00 95,00	88,00 98,00	90,00 101,00	92,00 103,00
70,00 78,00	72,00 80,00	74,00 83,00	76,00 85,00	78,00 88,00	81,00 90,00	83,00 93,00	85,00 95,00	87,00 98,00
63,00 70,00	64,00 72,00	66,00 74,00	68,00 76,00	70,00 79,00	72,00 81,00	74,00 83,00	76,00 85,00	78,00 87,00
58,00 65,00	59,00 67,00	61,00 68,00	63,00 70,00	65,00 72,00	66,00 74,00	68,00 76,00	70,00 78,00	72,00 80,00
50,00 58,00	51,00 57,00	53,00 59,00	54,00 61,00	56,00 62,00	57,00 64,00	59,00 66,00	60,00 67,00	62,00 69,00
44,00 49,00	45,00 50,00	46,00 52,00	47,00 53,00	48,00 54,00	50,00 56,00	51,00 57,00	52,00 58,00	53,00 60,00
42,00 47,00	43,00 48,00	44,00 49,00	45,00 51,00	46,00 52,00	47,00 53,00	49,00 54,00	50,00 56,00	51,00 57,00
39,00 44,00	41,00 45,00	42,00 47,00	43,00 48,00	44,00 49,00	45,00 50,00	46,00 51,00	47,00 53,00	48,00 54,00
38,00 42,00	39,00 43,00	40,00 44,00	41,00 46,00	42,00 47,00	43,00 48,00	44,00 49,00	45,00 50,00	46,00 51,00
36,00 40,00	37,00 42,00	38,00 43,00	39,00 44,00	40,00 45,00	41,00 46,00	42,00 47,00	43,00 48,00	44,00 49,00
31,00 34,00	32,00 35,00	32,50 36,00	33,00 37,00	34,00 38,00	35,00 39,00	36,00 40,00	37,00 41,00	38,00 42,00
30,00 33,00	30,50 34,00	31,00 35,00	32,00 36,00	33,00 36,50	33,50 37,00	34,00 38,00	35,00 39,00	36,00 40,00
29,00 32,00	30,00 33,00	30,50 34,00	31,00 35,00	32,00 35,50	32,50 36,00	33,00 37,00	34,00 38,00	35,00 39,00
28,00 32,00	29,00 32,50	29,50 33,00	30,50 34,00	31,00 35,00	32,00 36,00	32,50 36,50	33,00 37,50	34,00 38,00

PESETAS							
Número de trienios .....	0	1	2	3	4	5	6
<b>Segunda categoría:</b>							
Laborables .....	22,50	23,00	23,50	24,00	25,00	25,50	26,00
Festivos .....	25,00	25,50	26,00	27,00	28,00	28,50	29,00
<b>Tercera categoría:</b>							
Laborables .....	22,00	22,50	23,00	23,50	24,00	25,00	25,50
Festivos .....	24,00	25,00	26,00	26,50	27,00	28,00	28,50
<b>Cuarta categoría:</b>							
Laborables .....	21,00	22,00	22,50	23,00	23,50	24,00	25,00
Festivos .....	23,50	24,50	25,00	26,00	26,50	27,00	28,00
<b>Quinta categoría:</b>							
Laborables .....	20,50	21,00	22,00	22,50	23,00	23,50	24,00
Festivos .....	23,00	24,00	24,50	25,00	26,00	26,50	27,00
<b>Sexta categoría:</b>							
Laborables .....	20,00	20,50					
Festivos .....	22,50	23,50					
<b>ALUMNOS</b>							
Laborables .....	12,50						
Festivos .....	14,00						

Nota.—En transporte de mercancías peligrosas, Servicios del Golfo de Guinea y navegación por zonas insalubres y epidémicas, se

**ANEXO NUM. 6**  
**INDEMNIZACIONES**

	Territorio nacional Pesetas	En el extranjero Ptas./día
<b>Dietas</b>		
Inspectores de primera clase .....	500,—	950,—
Capitanes, Oficialidad e Inspectores de segunda clase .....	400,—	845,—
Titulados de Formación Profesional		
Náutico-Pesquera y alumnos .....	350,—	725,—
Maestranza .....	250,—	575,—
Subalternos .....	200,—	485,—
<b>Pérdida de equipaje</b>		
		Pesetas
Oficiales .....		15.000,—
Titulados de Formación Profesional Náutico-Pesquera .....		12.500,—

	En el extranjero Pesetas
Maestranza .....	10.000,—
Subalternos .....	7.500,—
<b>Traslado de residencia</b>	
	Ptas./tonelada
Transportes simples .....	150,—
Transportes combinados .....	250,—
<b>Uniformes</b>	
	Ptas./anuales
Oficiales .....	4.000,—
Titulados .....	3.000,—
Maestranza .....	2.500,—
<b>ANEXO NUM. 7</b>	
<b>Manutención</b>	
	Pesetas
Cantidad mínima por individuo y día .....	50,—

**RESOLUCION de la Dirección General de Trabajo por la que se aprueba el Convenio Colectivo Sindical del Grupo de Helados de las provincias de Baleares, Barcelona, Madrid y Valencia.**

Visto el Convenio Colectivo Sindical del Grupo de Helados de las provincias de Baleares, Barcelona, Madrid y Valencia, suscrito el 21 de febrero último, por las representaciones económica y social integradas en su Comisión deliberante; y

Resultando que la Secretaría General de la Organización Sindical remitió a este Centro directivo el mencionado Convenio, que fué redactado previas las oportunas negociaciones de la citada Comisión deliberante designada al efecto, acompañado del informe a que se refiere el artículo 3.º-2 del Decre-

to-ley 10/1968, de 16 de agosto, y demás documentos exigidos por la vigente legislación sobre Convenios Colectivos Sindicales;

Resultando que ha sido solicitado el oportuno informe de la Dirección General de Previsión de este Ministerio, quien lo emite en sentido favorable en cuanto se refiere a materias de su competencia sin oponer reparo alguno;

Considerando que esta Dirección General es competente para dictar la presente Resolución, conforme con el artículo 13 de la Ley de 24 de abril de 1958 y los correlativos preceptos del Reglamento para su aplicación de 22 de julio siguiente;

Considerando que se han cumplido en la tramitación y redacción del Convenio los preceptos legales reglamentarios aplicables, no se dan ninguna de las causas de ineficacia del artículo 20 del citado Reglamento y está conforme con lo que