

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
CAPITULO VI				
Ayudas para Graduados				
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
CAPITULO VII				
Bolsas de matrícula y Seguro Escolar				
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
CAPITULO VIII				
Otras ayudas				
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
CAPITULO IX				
Inversiones sin previsión específica				
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
Total	2.800.000.000

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 correspondiera 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 aquella.

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.

c) 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 índole 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 exceder 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 concederle 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 ínfimo 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 periodo 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. *Computo 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 les 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 periodo 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 periodo establecido para el desarrollo de las prácticas determinadas.

Si el periodo 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 DIAS 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 estuviese 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:

- a) Pasar a depender definitivamente de la nueva Empresa.
- b) 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 conociere 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:

- a) Por despido firme.
- b) 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:

- a) Por haber alcanzado la edad que le otorga derecho a la jubilación.
- b) 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.
- c) Si el buque cambiase de propietario.
- d) Si sobreviniera y se declarase oficialmente una enfermedad epidémica en el puerto de destino o en los de escala.
- e) 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.
- f) 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.
- g) Por falta de pago o de puntualidad en el abono de las remuneraciones que le corresponden.
- h) 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.

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

2) 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 autorización 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.—Extinguén 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 accesoria, 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 aquella 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 jurídica-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 tripulante 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 se embarcó 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 aquella, 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 careña, 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 reducirse 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 motivan 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 embarque 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 embarque o lugar de restitución del tripulante fuera distinto de la localidad en que resida 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 constituyan 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. Las 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, 19 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 alicencia 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-