

4.1.1. 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 309, 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 materias y subproductos producidos en el proceso de fabricación se estimarán a este efecto como mercancías gravables, 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 Consúl 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 801.

6.2. Queda derogada la Circular 462, 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

(aenas 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 grupo 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 período 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 período 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 y momentáneamente 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 período 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 período 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 período 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 «capas», 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 enoladas 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 efectúan 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 límites 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 concurran 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 son 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 la 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 empuñetas, 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 empuñetas, 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 caso 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, o 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 en la intemperie durante períodos prolongados de tiempo, se le 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 ventas que realicen, tales como los peluqueros, manicuras, «ncargados 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, PERMISO 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 al interesado con el Armador, en un solo período o en períodos parciales que no excedan de dos en cada año, armoñizando 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:

- El salario mínimo inicial.
- Los aumentos periódicos por tiempo de servicio.
- El incremento por transporte de mercancías peligrosas cuando se trate de tripulantes enrolados en buques dedicados exclusivamente al mencionado transporte.
- Importe de la cantidad mínima por manutención.
- El plus de navegación por participación en el sobordo.
- 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.
- 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. **TURNOS.**—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

anticiparán 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 desembarco.

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 lleva 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, al 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 diere 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. REEMBARGO 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 descolantes.

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 queja 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 pacotilla. 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, destrozar 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 modificaciones 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 ausencia, 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. **SANCCIONES 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 aquella.

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.

AVIII

ASISTENCIA SOCIAL EMPRESARIAL

Art. 188. **INDENIZACION 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, obligadas 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 «ceceas 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 períodos 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 construidos 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 desplazan 800 toneladas o más, pero menos de 3.000 toneladas, y de 2,78 metros cuadrados en barcos que desplazan 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 distribuidas 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 cabañera.

Solamente se podrán superponer dos literas, y las dimensiones mínimas de cada una de ellas serán de 1,92 metros de largo por 0,60 metros de ancho. La separación mínima vertical entre ellas será de 32,5 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 suplementario.

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 de 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 víveres 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 adquieran 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 deberá 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 planilla 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 los 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 opongan 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 19 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 periodo de vacaciones.
- Resolución de 24 de enero de 1955.—Cómputo de periodo de enfermedad.
- Resolución de 26 de enero de 1955.—Servicio relativo a fonda.
- Resolución de 26 de abril de 1956.—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 periodo de prácticas.
- Resolución de 19 de mayo de 1961.—Interpretación del artículo 369, 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 26 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	
I. OFICIALES			
Primera categoría	9.846,—	323,20	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,—	273,80	Piloto con mando.
Cuarta categoría	7.512,—	250,40	Primeros oficiales.
Quinta categoría	6.336,—	211,20	Segundos oficiales.
Sexta categoría	5.448,—	181,90	Terceros oficiales.
Séptima categoría	5.220,—	174,—	Cuartos oficiales.
II. TITULADOS DE FORMACIÓN PROFESIONAL NÁUTICO-PESQUERA			
Primera categoría	4.941,—	164,70	Patrón Mayor de Cabotaje. Mecánico Naval Mayor.
Segunda categoría	4.737,—	157,90	Patrón de Cabotaje. Mecánico Naval de primera clase.
Tercera categoría	4.536,—	151,90	Mecánico Naval de segunda clase.
III. MAESTRANZA			
Primera categoría	4.485,—	149,50	Contramaestre primero. Contramaestre de máquinas o Calderetero. Bombero de buque tanque. Mayordomo. Jefe de cocina.
Segunda categoría	4.335,—	144,50	Contramaestre segundo. Cocinero primero. Músico.
Tercera categoría	4.185,—	139,50	Encargado de información e intérprete. 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.
IV. SUBALTERNOS			
Primera categoría	4.185,—	139,50	Mecamar. Marinero-Buccador. Electricista. Engrasador. Cabo de agua. Fontanero o Plomero. Ayudante de bombero de buque tanque. Encargado de cámara. Encargado de bar. Cocinero tercero. Dispensero segundo. Pañolero segundo. Impresor.
Segunda categoría	3.987,—	130,90	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.
Tercera categoría	3.681,—	127,70	
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 Mensual Pesetas
<i>Inspectores de primera clase</i>			
Jefe de Inspección	12.780,—	Cuarta categoría	162,—
Capitán-Inspector	12.045,—	Quinta categoría	166,—
Maquinista-Inspector	11.463,—	Sexta categoría	96,—
Inspector-Jefe de Personal A)	12.045,—	V. INSPECCIÓN	
Inspector-Jefe de Personal B)	11.463,—	<i>Inspectores de primera clase</i>	
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)	9.679,—	Inspector-Jefe de Personal C)	696,—
Inspector-Especial D)	8.973,—	Inspector-Jefe de Personal D)	651,—
<i>Inspectores de segunda clase</i>			
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,—
		<i>Inspectores de segunda clase</i>	
		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	268,—
Tercera categoría	243,—
III. MAESTRANCA	
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. E.	Buques de 700 a 1.000 T. R. E.	Buques de 1.000 a 20.000 T. R. E.	Buques de 20.000 a 30.000 T. R. E.	Buques de 30.000 a 40.000 T. R. E.	Buques de 40.000 T. R. E. en adelante
I. OFICIALES						
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	2.381	2.679	2.994	3.312	3.627	3.943
Séptima categoría	2.226	2.529	2.832	3.135	3.441	3.744
II. TITULADOS						
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
III. MAESTRANZA						
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
IV. SUBALTERNOS						
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	1.746	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. E.	Buques de 10.000 a 20.000 T. R. E.	Buques de 20.000 a 30.000 T. R. E.	Buques mayores de 30.000 T. R. E.
I. OFICIALES				
Primera categoría	5.172	6.252	7.329	8.402
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
II. TITULADOS				
Primera categoría	2.631	3.207	3.747	4.470
Segunda categoría	2.484	3.036	3.566	4.246
Tercera categoría	2.340	2.868	3.393	4.026
III. MAESTRANZA				
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	3.366
IV. SUBALTERNOS				
Primera categoría	1.995	2.409	2.826	3.339
Segunda categoría	1.884	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 15.000 T.R.B.	Buques de 16.000 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.
I. OFICIALES:				
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	6.763
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
II. TITULADOS:				
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
III. MAESTRANZA:				
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
IV. SUBALTERNOS:				
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	1.928	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
I. OFICIALES								
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	11.830	13.538	15.337	17.364	20.106	22.846
Cuarta categoría	4.473	6.753	10.974	12.668	14.367	16.038	18.573	21.165
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	9.458	10.719	11.966	13.884	15.763
Séptima categoría	3.135	4.776	7.710	9.029	10.239	11.451	13.272	15.098
II. TITULADOS								
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	7.718	8.775	9.828	11.412	12.998
III. MAESTRANZA								
Primera categoría	2.376	3.618	5.928	6.858	7.776	8.703	10.089	11.475
Segunda categoría	2.298	3.489	5.721	6.618	7.509	8.403	9.744	11.065
Tercera categoría	2.217	3.360	5.517	6.381	7.248	8.106	9.402	10.696
IV. SUBALTERNOS								
Primera categoría	2.202	3.333	5.475	6.339	7.198	8.046	9.239	10.617
Segunda categoría	2.082	3.138	5.163	5.978	6.788	7.593	8.806	10.009
Tercera categoría	2.031	3.063	5.031	5.820	6.619	7.401	8.586	9.771
Cuarta categoría	1.977	2.982	4.893	5.661	6.429	7.197	8.362	9.594
Quinta categoría	1.928	2.901	4.752	5.499	6.246	6.996	8.112	9.249
Sexta categoría	1.443	2.175	3.537	4.089	4.639	5.193	6.033	6.876
ALUMNOS	801	1.209	1.965	2.268	2.671	2.874	3.227	3.799

(Continúa.)