

BOLETIN OFICIAL



DEL ESTADO

Administración y venta de ejemplares: Trafalgar, 29 MADRID. Teléfono 24 24 84

Ejemplar, 1.00 peseta. Atrasado, 2.00 pesetas. Suscripción: Trimestre 65 pesetas.

Año XVIII

Lunes 19 de enero de 1953

Núm. 19

SUMARIO

	PÁGINA		PÁGINA
Gobierno de la Nación		MINISTERIO DE COMERCIO	
MINISTERIO DE JUSTICIA		<i>Orden</i> de 15 de enero de 1953 por la que se concede autorización a don Manuel Escuris López para instalar un vivero flotante de mejillones entre Punta Castelo y Punta San Lázaro, del Distrito Marítimo de Puebla del Caramiñal, que se denominará «Escuris núm. 1»	397
Decreto de 9 de enero de 1953 por el que se convalida, sin perjuicio de tercero de mejor derecho, la sucesión en el título de Conde de Tobar a favor de don Rafael Allendesalazar y Urbina	356	Otra de 15 de enero de 1953 por la que se concede autorización a don Manuel Escuris López para instalar un vivero flotante de mejillones entre Punta Castelo y Punta San Lázaro, del Distrito Marítimo de Puebla del Caramiñal, que se denominará «Escuris núm. 2»	397
Otro de 9 de enero de 1952 por el que se convalida, sin perjuicio de tercero de mejor derecho, la sucesión en el título de Conde de la Rosa a favor de don José de Aragón y Carrillo de Albornoz	366	Otra de 15 de enero de 1953 por la que se concede autorización a don Manuel Escuris López para instalar un vivero flotante para cría y engorde de mejillones entre Punta Castelo y Punta San Lázaro del Distrito Marítimo de Puebla de Caramiñal, que se denominará «Escuris núm. 3»	397
MINISTERIO DE AGRICULTURA		Otra de 15 de enero de 1953 por la que se concede autorización a don Manuel Escuris López para instalar un vivero flotante para cría y engorde de mejillones entre Punta Castelo y Punta San Lázaro del Distrito Marítimo de Puebla del Caramiñal que se denominará «Escuris núm. 4»	397
Decreto de 29 de diciembre de 1952 por el que se declara jubilado, a su instancia, al Vicepresidente del Consejo Superior Veterinario, don Tomás Rota Mino	366	ADMINISTRACION CENTRAL	
PRESIDENCIA DEL GOBIERNO		ASUNTOS EXTERIORES.—Subsecretaría. —Incluyendo en la relación de opositores admitidos a los exámenes de ingreso en la Escuela Diplomática al señor que se cita	398
<i>Orden</i> de 15 de enero de 1953 por la que se confirma en la Fiscalía Superior de Tasas a don Jeremías Prieto Andrés	366	GOBERNACION.—Dirección General de Correos y Telecomunicación. —Anunciando subasta para contratar las obras de construcción del edificio destinado a los servicios de Correos y Telecomunicación en Cervera de Pisuerga (Palencia)	398
MINISTERIO DE MARINA		(Correos).—Anunciando subasta de contrata para la conducción del correo en automóvil entre las oficinas del Ramo de Tarrasa y sus estaciones férreas	398
<i>Orden</i> de 14 de enero de 1953 por la que se concede la Cruz de Mérito Naval de segunda clase, con distintivo blanco, al Teniente Coronel de Artillería del Servicio del Estado Mayor del Ejército don Vicente Martínez Lorenzo	366	<i>Dirección General de Administración Local.</i> —Regulando la acumulación de vacantes de los Cuerpos Nacionales de Administración Local	398
Otra de 14 de enero de 1953 por la que se concede la Cruz del Mérito Naval de primera clase con distintivo blanco, al Práctico de Puerto Jean Luas y al Patrón Vicent Baltez	366	<i>Dirección General de Sanidad.</i> —Haciendo pública la permutua de plazas solicitada por los señores que se indican, Médicos del Cuerpo de Asistencia Pública Domiciliaria	398
MINISTERIO DE JUSTICIA		<i>Tribunal de oposiciones a plazas de Ingenieros segundos del Cuerpo de Ingenieros de Telecomunicación.</i> —Transcribiendo relación de señores admitidos a las citadas oposiciones	399
<i>Orden</i> de 31 de diciembre de 1952 por la que se declara en situación de excedencia voluntaria a don Germán Ferrando Chaume, Agente del Juzgado Comarcal de Cullera (Valencia)	367	OBRAS PUBLICAS.—Subsecretaría. —Anunciando vacantes en los Servicios de este Departamento	399
Otra de 31 de diciembre de 1952 por la que se declara en situación de excedencia voluntaria a don Juan Corzo Rodríguez, Agente del Juzgado Comarcal de Cabeza del Buey (Badajoz)	367	EDUCACION NACIONAL.—Dirección General de Enseñanza Profesional y Técnica. —Aprobando la adquisición de una finca en la avenida de Ramón y Cajal, de Alicante, con destino a la instalación de la Escuela de Comercio	399
MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS		<i>Dirección General de Enseñanza Laboral.</i> —Convocatoria de un concurso de habilitación de Maestros de taller para los Centros de Enseñanza Media y Profesional de las localidades agrícolas y ganadera, industrial y minera y marítima y pesquera	399
<i>Orden</i> de 10 de enero de 1953 por la que se determinan los índices de Revisión de precios para dicho mes	367	Escalonando a los Maestros y Ayudantes de taller de Escuelas de Artes y Oficios ingresados en virtud de Orden ministerial de 23 de enero de 1951	400
MINISTERIO DE EDUCACION NACIONAL		INFORMACION Y TURISMO.—Tribunal para el concurso-oposición del grupo C) de la Orden Ministerial de 12 de julio de 1952. —Señalando letra, fecha, hora y local en que iniciarán los señores opositores los ejercicios a dicho concurso-oposición, y admitiendo al mismo a don José Ramón López Alvarez	400
<i>Orden</i> de 31 de diciembre de 1952 por la que se resuelve el Concurso Nacional de Arquitectura correspondiente a 1952	367	<i>Tribunal para el concurso-oposición del grupo D) de la Orden ministerial de 12 de julio de 1952.</i> —Señalando letra, fecha, hora y local en que iniciarán los señores opositores los ejercicios a dicho concurso-oposición	400
Otra de 31 de diciembre de 1952 por la que se resuelve el Concurso Nacional de Arte Decorativa de 1952	367	ANEXO UNICO.—Anuncios oficiales, particulares y Administración de Justicia,	
Otra de 31 de diciembre de 1952 por la que se resuelve el Concurso Nacional de Literatura correspondiente a 1952	367		
Otra de 12 de enero de 1953 por la que se nombra Vicepresidente primero del Consejo Nacional de Educación.	367		
MINISTERIO DE TRABAJO			
<i>Orden</i> de 23 de diciembre de 1952 por la que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre condiciones de trabajo en la Marina Mercante	368		
Otra de 23 de diciembre de 1952 por la que se aprueba la Reglamentación Nacional de Trabajo en la Marina Mercante	376		

GOBIERNO DE LA NACION

MINISTERIO DE JUSTICIA

DECRETO de 9 de enero de 1953 por el que se convalida, sin perjuicio de tercero de mejor derecho, la sucesión en el título de Conde de Tobar a favor de don Rafael Allendesalazar y Urbina.

De conformidad con lo preceptuado en Real Decreto de veintisiete de mayo de mil novecientos doce y segunda disposición transitoria del Decreto de cuatro de junio de mil novecientos cuarenta y ocho, de acuerdo con el parecer de la Diputación Permanente de la Grandeza de España, Sección y Subsecretaría del Ministerio de Justicia y Comisión Permanente del Consejo de Estado, previa deliberación del Consejo de Ministros y a propuesta del de Justicia,

Vengo en convalidar, sin perjuicio de tercero de mejor derecho, la sucesión concedida por la Diputación de la Grandeza del título de Conde de Tobar a favor de don Rafael Allendesalazar y Urbina, vacante por fallecimiento de su padre, don Francisco Javier Allendesalazar y Azpiroz, previo pago del impuesto especial y demás requisitos complementarios.

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a nueve de enero de mil novecientos cincuenta y tres.

FRANCISCO FRANCO

El Ministro de Justicia,
ANTONIO ITURMENDI BANALES

DECRETO de 9 de enero de 1953 por el que se convalida, sin perjuicio de tercero de mejor derecho, la sucesión en el título de Conde de la Rosa a favor de don José de Aragón y Carrillo de Albornoz.

De conformidad con lo preceptuado en el Real Decreto de veintisiete de mayo de mil novecientos doce y segunda disposición transitoria del Decreto de cuatro de junio de mil novecientos cuarenta y ocho, de acuerdo con el parecer de la Diputación Permanente de la Grandeza de España, Sección y Subsecretaría del Ministerio de Justicia y Comisión Permanente del Consejo de Estado, pre-

via deliberación del Consejo de Ministros y a propuesta del de Justicia,

Vengo en convalidar, sin perjuicio de tercero de mejor derecho, la sucesión concedida por la Diputación de la Grandeza del título de Conde de la Rosa a favor de don José de Aragón y Carrillo de Albornoz, vacante por fallecimiento de su madre, doña Blanca Carrillo de Albornoz y Elio, previo pago del impuesto especial y demás requisitos complementarios.

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a nueve de enero de mil novecientos cincuenta y tres.

FRANCISCO FRANCO

El Ministro de Justicia,
ANTONIO ITURMENDI BANALES

MINISTERIO DE AGRICULTURA

DECRETO de 29 de diciembre de 1952 por el que se declara jubilado, a su instancia, al Vicepresidente del Consejo Superior Veterinario, don Tomás Rota Minondo.

De acuerdo con lo dispuesto en la base octava de la Ley de veintidós de julio de mil novecientos dieciocho, artículo noventa y uno del Reglamento para su aplicación, de siete de septiembre del mismo año, artículo cuarenta y nueve del Estatuto de Clases Pasivas del Estado, de veintidós de octubre de mil novecientos veintiséis, y artículo cuarenta y cinco del Reglamento de veintinueve de noviembre de mil novecientos veintisiete,

Vengo en declarar jubilado, a su instancia, por contar más de sesenta y cinco años de edad, con el haber que por clasificación le corresponda, al Vicepresidente del Consejo Superior Veterinario, don Tomás Rota Minondo, causando baja a todos los efectos, incluso económicos, en treinta y uno de diciembre de mil novecientos cincuenta y dos.

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a veintinueve de diciembre de mil novecientos cincuenta y dos.

FRANCISCO FRANCO

El Ministro de Agricultura,
RAFAEL CAVESTANY Y DE ANDUAGA

PRESIDENCIA DEL GOBIERNO

ORDEN de 15 de enero de 1953 por la que se confirma en la Fiscalía Superior de Tasas a don Jeremías Prieto Andrés.

Excmos. Sres.: A propuesta del ilustrísimo señor Fiscal Superior de Tasas y con arreglo a lo dispuesto en la Ley de 30 de septiembre de 1940 y artículo 22 del Reglamento provisional dictado para su aplicación, aprobado por Orden de 11 de octubre del mismo año,

Esta Presidencia ha tenido a bien confirmar en la comisión que le fué conferida por Orden circular de fecha 18 de febrero de 1946 (BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO núm. 53), en la Fiscalía Superior de Tasas, al Jefe de Administración Civil de segunda clase del Cuerpo Auxiliar de Prisiones don Jeremías Prieto Andrés, recientemente destinado a la Dirección de la Prisión de Ponferrada; continuando percibiendo sus haberes en la forma que ha venido haciéndolo hasta la fecha.

Lo que digo a VV. EE. para su conocimiento y demás efectos.

Dios guarde a VV. EE. muchos años,
Madrid, 15 de enero de 1953.

CARRERO

Excmos. Sres. ...

MINISTERIO DE MARINA

ORDEN de 14 de enero de 1953 por la que se concede la cruz del Mérito Naval de segunda clase, con distintivo blanco, al Teniente Coronel de Artillería del Servicio del Estado Mayor del Ejército don Vicente Martínez Lorenzo.

En atención a los méritos contraídos por el Teniente Coronel de Artillería del Servicio del Estado Mayor del Ejército don Vicente Martínez Lorenzo,

Vengo en concederle la Cruz del Mérito Naval de segunda clase, con distintivo blanco.

Madrid, 14 de enero de 1953.

MORENO

ORDEN de 14 de enero de 1953 por la que se concede la cruz del Mérito Naval de primera clase, con distintivo blanco, al Práctico de Puerto Jean Lucas y al Patrón Vicent Baltez.

Para premiar el valor y pericia demostrados durante el salvamento, en aguas de Saint Guenolé (Francia), de los pesqueros españoles «Melquiades García» y «José Carminos», por el Práctico de Puerto Jean Lucas y por el Patrón Vicent Baltez, y como resultado del expediente incoado al efecto.

Vengo en concederles la Cruz del Mérito Naval de primera clase, con distintivo blanco.

Madrid, 14 de enero de 1953.

MORENO

Excmos. Sres.—Señores...

MINISTERIO DE JUSTICIA

ORDEN de 31 de diciembre de 1952 por la que se declara en situación de excedencia voluntaria a don Germán Ferrando Chaume, Agente del Juzgado Comarcal de Cullera (Valencia).

Ilmo. Sr.: De conformidad con lo dispuesto en el artículo 22, en relación con el 57 del Decreto orgánico del Personal Auxiliar y Subalterno de la Justicia Municipal, de 19 de octubre de 1945.

Este Ministerio ha acordado declarar en situación de excedencia voluntaria, en las condiciones que establece el artículo 23 del mencionado Decreto orgánico, a don Germán Ferrando Chaume, Agente de la Justicia Municipal de tercera categoría, con destino en el Juzgado Comarcal de Cullera (Valencia).

Lo que digo a V. I. para su conocimiento y demás efectos.

Dios guarde a V. I. muchos años.
Madrid, 31 de diciembre de 1952.—Por delegación, R. Oreja.

Ilmo. Sr. Director general de Justicia.

ORDEN de 31 de diciembre de 1952 por la que se declara en situación de excedencia voluntaria a don Juan Corzo Rodríguez, Agente del Juzgado Comarcal de Cabeza del Buey (Badajoz).

Ilmo. Sr.: De conformidad con lo dispuesto en el artículo 22, en relación con el 57 del Decreto orgánico del Personal Auxiliar y Subalterno de la Justicia Municipal, de 19 de octubre de 1945.

Este Ministerio ha acordado declarar en situación de excedencia voluntaria, en las condiciones que establece el artículo 23 del mencionado Decreto orgánico, a don Juan Corzo Rodríguez, Agente de la Justicia Municipal de tercera categoría, con destino en el Juzgado Comarcal de Cabeza del Buey (Badajoz).

Lo que digo a V. I. para su conocimiento y demás efectos.

Dios guarde a V. I. muchos años.
Madrid, 31 de diciembre de 1952.—Por delegación, R. Oreja.

Ilmo. Sr. Director general de Justicia.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

ORDEN de 10 de enero de 1953 por la que se determinan los índices de revisión de precios para dicho mes.

Ilmos. Sres.: Vistas las resoluciones de la Secretaría General Técnica del Ministerio de Industria, de 31 de enero, 5 de abril y 17 de julio de 1952, por las que se autorizaron nuevas tarifas de los productos explosivos, así como las resoluciones del mismo Organismo de 14 de mayo y 23 de diciembre del mismo año, relativas a los precios de venta al público de cubiertas y cámaras, y el acuerdo del Consejo de Ministros de 19 de diciembre último, por el que se estableció el precio único de la gasolina.

Este Ministerio, en virtud de lo establecido por el artículo segundo del Decreto de 21 de junio de 1946 y a propuesta de la Comisión de Revisión de Precios, ha dispuesto que durante el mes de enero del corriente año se apliquen, en las revisiones de precios, los índices aprobados para el mes anterior por Orden de 15 de diciembre de 1952 (BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO de 22), a excepción de los correspondientes a los elementos que a continuación se citan, para los que se aplicarán los siguientes índices:

Explosivos	549,743
Carburantes	422,985
Cubiertas	426,582

Lo digo a V. I. para su conocimiento y efectos.

Dios guarde a V. I. muchos años.
Madrid, 10 de enero de 1953.—P. D. José M.^a Rivero de Aguilar.

Ilmos. Sres. Subsecretario y Directores generales de este Ministerio.

MINISTERIO DE EDUCACION NACIONAL

ORDEN de 31 de diciembre de 1952 por la que se resuelve el Concurso Nacional de Arquitectura correspondiente a 1952.

Ilmo. Sr.: Visto el expediente sobre resolución del Concurso Nacional de Arquitectura correspondiente al año en curso, y

Resultando que por Orden ministerial de 20 de octubre último se convocó el expresado Concurso Nacional, cuyo tema era una estela conmemorativa del tercer centenario de la muerte del pintor José Ribera, «El Españoleto», ofreciéndose un premio de 15.000 pesetas y un accésit de 8.000 pesetas;

Resultando que por Orden ministerial de 11 de diciembre siguiente se nombró el Jurado calificador de este concurso, del que forman parte don Modesto López Otero, don Secundino Zuazo Ugalde y don José Luis Fernández del Amo;

Resultando que durante el plazo señalado en la Orden ministerial que convocó este concurso, no se ha presentado obra alguna que aspire a los premios anunciados para el mismo;

Considerando que la base d) de la citada Orden de 20 de octubre autoriza la declaración de desierto de los premios ofrecidos,

Este Ministerio ha resuelto declarar desierto el premio de 15.000 pesetas y el accésit de 8.000, anunciados para el Concurso Nacional de Arquitectura correspondiente al año actual.

Lo digo a V. I. para su conocimiento y demás efectos.

Dios guarde a V. I. muchos años.
Madrid, 31 de diciembre de 1952.

RUIZ-GIMENEZ

Ilmo. Sr. Director general de Bellas Artes.

ORDEN de 31 de diciembre de 1952 por la que se resuelve el Concurso Nacional de Arte Decorativa de 1952.

Ilmo. Sr.: Visto el expediente sobre resolución del Concurso Nacional de Arte Decorativa del año en curso; y

Resultando que por Orden ministerial de 20 de octubre próximo pasado se convocó el expresado concurso nacional, cuyo tema era una randa de encaje de punto español, ofreciéndose un premio de 5.000 pesetas y un accésit de 3.000;

Resultando que previa la tramitación correspondiente el Jurado, presidido por don Luis Pérez Bueno, y del que también forman parte doña Maravillas Segura Lacoma y doña Juana Marín Franco, acuerdan por unanimidad proponer se declare desierto el premio anunciado de 5.000 pesetas y se adjudique el accésit ofrecido de 3.000 pesetas a la blanda española presentada por doña Josefa Vilahur.

Este Ministerio, vista la anterior propuesta, ha resuelto:

1.º Aprobarla íntegramente, adjudicándose los premios en la forma y cuantía que en la misma se detalla.

2.º Que el importe del accésit que se adjudica se satisfaga con cargo al crédito consignado en el capítulo primero, artículo segundo, grupo séptimo, concep-

to 18, subconcepto 3, del vigente presupuesto de este Departamento, de cuyo gasto se ha tomado razón por la Sección de Contabilidad y Presupuestos del Ministerio, en 12 de julio último, y por la Intervención General de la Administración del Estado en 7 de octubre siguiente, librándose contra la Tesorería Central, y a nombre del Habilitado de Concursos Nacionales, don Cecilio Sagarna y López de Goicoechea.

Lo digo a V. I. para su conocimiento y demás efectos.

Dios guarde a V. I. muchos años.
Madrid, 31 de diciembre de 1952.

RUIZ-GIMENEZ

Ilmo. Sr. Director general de Bellas Artes.

ORDEN de 31 de diciembre de 1952 por la que se resuelve el Concurso Nacional de Literatura correspondiente a 1952.

Ilmo. Sr.: Visto el expediente sobre resolución del Concurso Nacional de Literatura del año en curso, y

Resultando que por Orden ministerial de 20 de octubre próximo pasado se convocó el expresado concurso nacional, cuyo tema era una novela de costumbres, ofreciéndose un premio de 10.000 pesetas y un accésit de 5.000;

Resultando que previa la tramitación correspondiente, el Jurado, presidido por don José María de Cossio, y del que también forman parte don Melchor Fernández Almagro y don Juan Antonio Tamayo Rubio, acuerda por unanimidad proponer se declare desierto el premio ofrecido de 10.000 pesetas, por considerar que ninguna de las novelas presentadas alcanza el nivel necesario para obtener un premio de carácter nacional, y se adjudica el accésit anunciado de 5.000 pesetas a la obra titulada «La espera», de la que es autor don Pedro Álvarez Fernández.

Este Ministerio, vista la anterior propuesta, ha resuelto:

1.º Aprobarla íntegramente, adjudicándose los premios en la forma y cuantía que en la misma se detalla.

2.º Que el importe del accésit que se adjudica se satisfaga con cargo al crédito consignado en el capítulo primero, artículo segundo, grupo séptimo, concepto 18, subconcepto tercero, del vigente presupuesto, de cuyo gasto se ha tomado razón por la Sección de Contabilidad y Presupuestos del Departamento en 12 de julio último, y por la Intervención General de la Administración del Estado en 7 de octubre siguiente, librándose contra la Tesorería Central y a nombre del Habilitado de Concursos Nacionales, don Cecilio Sagarna y López de Goicoechea.

Lo digo a V. I. para su conocimiento y demás efectos.

Dios guarde a V. I. muchos años.
Madrid, 31 de diciembre de 1952.

RUIZ-GIMENEZ

Ilmo. Sr. Director general de Bellas Artes.

ORDEN de 12 de enero de 1953 por la que se nombra Vicepresidente primero del Consejo Nacional de Educación.

Ilmo. Sr.: De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 12 de la Ley de 15 de julio de 1952,

Vengo en nombrar Vicepresidente primero del Consejo Nacional de Educación a don Jesús Rubio García-Mina.

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y demás efectos.

Dios guarde a V. I. muchos años.
Madrid, 12 de enero de 1953.

RUIZ-GIMENEZ

Ilmo. Sr. Subsecretario de este Ministerio.

MINISTERIO DE TRABAJO

ORDEN de 23 de diciembre de 1952 por la que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre condiciones de trabajo en la Marina Mercante.

Ilmo. Sr: La Ley de Bases sobre condiciones de trabajo en la Marina Mercante, de 19 de diciembre de 1951, autorizo en su artículo único al Ministro de Trabajo para que dispusiera la publicación del texto articulado de la propia Ley en el BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO.

En su virtud, Este Ministerio, previo acuerdo del Consejo de Ministros, ha tenido a bien aprobar el adjunto texto articulado de la Ley sobre condiciones de trabajo en la Marina Mercante, de 19 de diciembre de 1951, que deberá publicarse en el BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO.

Lo que digo a V. I. para su conocimiento y efectos.

Dios guarde a V. I. muchos años.
Madrid, 23 de diciembre de 1952.

GIRON DE VELASCO

Ilmo. Sr. Subsecretario de este Ministerio.

TEXTO ARTICULADO DE LA LEY SOBRE CONDICIONES DE TRABAJO EN LA MARINA MERCANTE

Artículo 1. **Extensión.** — La presente Ley afecta a la regulación de las condiciones de trabajo del personal enrolado que presta sus servicios a bordo de los buques de la Marina Mercante, abandonados en España, cualquiera que sea la clase de trabajo y funciones que realice, o forma de su retribución, y tanto si aquéllos son propiedad o fletados por Empresas navieras o armadoras dedicadas al comercio marítimo o pertenecen a Entidades particulares o arrendatarias de un monopolio, que utilizan dichos buques, de su propiedad o en arrendamiento, para el transporte exclusivo de sus propias mercancías o productos.

Igualmente quedará incluido en la presente Ley:

a) El personal enrolado en buques que, clasificados como Mercantes, no están dedicados al comercio marítimo propiamente dicho, si no que se emplean en servicios especiales.

b) El personal de los servicios que las Empresas puedan haber contratado con otras entidades o personas, respecto de aquellos cargos que son desempeñados a bordo de los buques mercantes.

c) El personal de los servicios de inspección que en nombre de los navieros o armadores se ejerza a bordo en relación con los citados buques o el personal de sus dotaciones.

Sin perjuicio de la expresada exclusión del personal comprendido en la Reglamentación Nacional de Trabajo en las Industrias de Pesca Marítima, las Ordenanzas Laborales de la Marina Mercante señalarán aquellos otros servicios o actividades que deban quedar igualmente exceptuados, correspondiendo, en todo caso al Ministerio de Trabajo resolver, en el orden laboral, cuantas dudas puedan surgir respecto a la aplicación de la presente Ley.

Art. 2. **Clasificación de las navegaciones.**—A efectos laborales se estima como navegación de cabotaje la que se verifica por los buques nacionales entre los puertos españoles, tanto de la Península como de Baleares, Canarias y posesiones del Norte y Noroeste de África, hasta el paralelo 20° 30' Norte, así como también la que realizan entre dichos puertos y los de las Costas de Portugal, Gi-

braltar, Tánger y Zona de Protectorado español en Marruecos.

Navegación de gran cabotaje la que se verifica por los buques nacionales entre alguno de los puertos enunciados en el párrafo anterior, y los extranjeros de Europa, los de Asia y África, situados en el Mediterráneo, y los de África en el Atlántico, hasta Cabo Blanco, así como los de posesiones españolas situadas al Sur del paralelo 20° 30' Norte.

Navegación de altura, la que verifican los buques nacionales entre los puertos contenidos en los dos párrafos anteriores y los demás puertos extranjeros no citados en los mismos, así como la navegación extranacional que realicen entre dichos puertos extranjeros.

Art. 3. **Organización del trabajo.**—La organización de los servicios y trabajos a bordo, en puerto y en la mar, corresponde al armador, y en su nombre, como máxima autoridad del buque, al Capitán, Piloto o Patrón, los que, en relación con cada uno de los departamentos de la nave, deberán oír a sus Jefes respectivos.

El personal, cualquiera que sea la categoría y departamento a que esté adscrito, habrá de cumplir cuantas órdenes y servicios les sean dados por el Armador y sus legítimos representantes, por conducto del Capitán, relativas a las faenas relacionadas con la navegación o cometido asignado a cada departamento, y entre cuyas funciones estarán incluidas las de carácter técnico, mercantil o comercial, como la vigilancia y recuento de mercancías, sin que pueda invocarse, como motivo de excusa para el cumplimiento de aquéllas, circunstancia alguna, aunque sea justificada; todo ello sin perjuicio de que puedan ejercitar los interesados al regreso a puerto las acciones y reclamaciones que correspondan.

Art. 4. **Clasificación del personal según la función.**

A) **Personal de a bordo.**—Se entiende por dotación de un buque el personal enrolado para su servicio, clasificado en los siguientes grupos:

I. **Oficiales.**—Son los que ejercen a bordo un cargo técnico que requiera para su desempeño poseer título facultativo o profesional de categoría superior en la Marina Mercante.

Tendrán asimismo la condición de Oficiales los Capellanes, sin perjuicio de las especiales características que imponga el carácter sagrado de sus funciones en cuanto a su sujeción a normas laborales.

También estarán incluidos en este grupo, pero únicamente a efectos de trato a bordo, los que, no formando parte de la plantilla o dotación del buque, realizan en el mismo las practicadas exigidas por las disposiciones vigentes, como Agregados o alumnos de náutica, máquinas y radiotelegrafía.

II. **Titulados con título no superior.**—Son aquellos que desempeñan a bordo de los buques determinadas funciones técnicas o profesionales, específicas y limitadas, pero para las que se exige la posesión de un título oficial o nombramiento expedido de acuerdo con las disposiciones vigentes.

III. **Maestranza.**—Es aquel personal que, sin poseer título oficial, ejerce funciones o realizan trabajos que exigen una acusada competencia o especialización.

IV. **Tripulantes-Subalternos.**—Constituyen este grupo todos aquellos que desempeñen a bordo algún cometido mecánico, distinguiéndose, habida cuenta del grado de especialización que su ejecución exige, dos subgrupos: Especialistas y Subalternos.

Cualquiera que sea el título profesional que posea, función o trabajo que tenga asignado un individuo, se comprenderá en uno de los cuatro grupos anteriores según el cargo que desempeñe a bordo.

Los que vayan de transporte en el bu-

que, sin estar enrolados para prestar servicio, tendrán la consideración de pasajeros.

B) **Inspectores.**—Se entiende por Inspectores el personal que en nombre del naviero o armador y en posesión del correspondiente título o nombramiento ejerce funciones inspectoras en relación a la totalidad de la flota de una Empresa o de los departamentos o servicios de los buques de aquella que al efecto le hubiese sido confiados, así como respecto al personal que constituye sus tripulaciones.

En la Reglamentación Nacional de Trabajo en la Marina Mercante se definirá los distintos cargos y especialidades que integran cada uno de los grupos del personal de a bordo e Inspectores de acuerdo con las normas generales que por el presente artículo se establecen, y se señalarán las adecuadas asimilaciones.

Art. 5. **Clasificación del personal según la permanencia.**—El personal de la Marina Mercante se clasifica, según la permanencia, en fijo, interino y eventual.

a) Es fijo aquel que la Empresa armadora de uno o varios buques precisa de modo permanente para realizar el trabajo exigido por la explotación normal de aquéllos.

Las relaciones laborales con el personal fijo se considerarán siempre por tiempo indeterminado.

Salvo casos especiales en que las características de un buque o línea de navegación justifiquen un régimen distinto, para el que se requerirá la previa autorización de la Dirección General de Trabajo, las relaciones jurídico-laborales con el personal fijo se referirán a todos los buques de una Empresa.

b) Es interino el que se admite de modo temporal para sustituir al personal fijo que se halle prestando servicio militar, enfermo o accidentado, en situación de excedencia forzosa por el desempeño de cargos políticos, suspenso de empleo y sueldo o en disfrute de vacaciones o permisos o en otros casos similares.

Merecerá igualmente la consideración de interino aquel que, de acuerdo con las normas que en la Reglamentación se establezcan, sea indispensable designar para ocupar vacantes que se produzcan en la plantilla de un buque o buques, en tanto no se provean aquéllas en propiedad.

c) Es eventual el que se enrola para formar, completar o aumentar la dotación de los buques en trabajos o situaciones de índole circunstancial, sentando el criterio de que las necesidades permanentes nunca podrán ser atendidas con personal eventual.

Art. 6. **Enrolamiento de las tripulaciones.**—El enrolamiento de los individuos de la dotación de los buques mercantes se ajustará a las siguientes normas:

a) Corresponderá al naviero y a sus representantes legales la facultad de elegir en cualquiera de las Oficinas de Colocación aquellos trabajadores inscritos en las mismas que reúnan las condiciones exigidas por esta Ley o por la Reglamentación, dejando siempre a salvo las preferencias establecidas en las disposiciones en vigor.

Serán abonados por el armador los gastos de locomoción y dietas correspondientes que puedan ocasionar el traslado del tripulante elegido desde la localidad en donde radique la Oficina de Colocación hasta el puerto en que aquél deba embarcar.

b) La Delegación Nacional de Sindicatos, a tenor de lo dispuesto en el párrafo tercero del artículo 11 de la Ley de 10 de febrero de 1943, organizará en cada puerto, por medio del correspondiente Sindicato, una Oficina especial de Colocación de Marinos, en la que vendrán obligados a inscribirse todos aquéllos que deseen embarcar, sin que por los citados organismos pueda oponerse reparo alguno

a la inscripción por razón del domicilio habitual del solicitante.

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

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

d) Ningún trabajador podrá ser inscrito en la Oficina de Colocación ni admitido a formar parte de la tripulación de un buque si no presenta la libreta de inscripción marítima con las adecuadas autorizaciones y obligatorios visados de la Autoridad de Marina, y en cuyo documento se reflejará el historial del personal embarcado en los distintos buques por que vaya pasando.

e) Las Autoridades de Marina o los Consules de España, en su caso, no despacharán ningún rol si las condiciones de trabajo de todos y cada uno de los tripulantes que integran la dotación del buque no son, como mínimo, las establecidas en la presente Ley y en la Reglamentación Nacional que la desarrolle.

f) Siempre que se considere conveniente por el Ministerio de Trabajo, deberán figurar en documentos individuales las condiciones laborales del enrolado, indicando concretamente sus derechos y obligaciones.

g) En ningún caso podrá imponerse al Capitán o Patrón la admisión de individuo alguno contra su expresa negativa, por justificar ante el armador y en caso de desacuerdo ante la Autoridad de Marina, que no reúne las condiciones de honestidad y competencia profesional adecuadas para el desempeño del cargo que se le pretenda confiar.

h) Lo dispuesto en los apartados a), b), c) y d) de este artículo no será aplicable cuando se trate del enrolamiento de Capitanes, Pilotos o Patrones de cabotaje a los que se vaya a encomendar el mando de la nave, los que podrán ser designados libremente por los armadores sin otras limitaciones que las determinadas por la legislación vigente y por las Autoridades de Marina.

Art. 7. **Admisión del personal.**—Todo el personal que pretenda ingresar en una Empresa naviera, por las categorías que en la Reglamentación Nacional de Trabajo se señalen, deberán tener la edad adecuada y poseer la aptitud intelectual proporcionada a la naturaleza de la categoría y especialidad a que aspire, y el título o nombramiento correspondiente cuando ello sea necesario, además de reunir las condiciones físicas indispensables para el desempeño del trabajo que se le vaya a confiar y no padecer enfermedad que constituya peligro para las tripulaciones u otras personas que se encuentren a bordo.

No podrán ser admitidos en el trabajo a bordo ni figurar en el rol los menores de catorce años de edad.

Para el embarque de los mayores de catorce años y menores de veintuno se tendrán en cuenta las siguientes normas:

A) Necesitarán tener permiso de sus padres o tutores para ser enrolados en embarcaciones que hagan la navegación costera fuera de las tres millas, la de gran cabotaje y la de altura.

Estos permisos se extenderán en papel común, serán legalizados con la fir-

ma de la Autoridad de Marina y se considerarán eficaces mientras no sean revocados.

B) Los menores de dieciocho años no podrán ser empleados en calidad de fogoneros, paleros y bodegueros, excepto en los siguientes casos:

a) En los buques-escuelas cuando el trabajo esté aprobado o vigilado por la Autoridad de Marina.

b) En los buques en que el medio de propulsión principal no sea de vapor, producido por combustibles sólidos.

c) Cuando no sea posible encontrar en el puerto en que se halle el buque trabajadores de la mencionada clase, mayores de dieciocho años, en cuyo caso podrán ser ocupados, solo excepcionalmente, dos menores de dicha edad por cada fogonero, palero o bodeguero que se necesite.

C) Los menores de dieciocho años deberán presentar al enrolarse, y anualmente, un certificado médico expedido por las Autoridades sanitarias competentes que acredite su capacidad para el trabajo a que van a dedicarse.

Art. 8. **Periodo de prueba.**— Toda admisión de personal fijo se considerará provisional durante un periodo de prueba variable, con arreglo a la labor a que el tripulante se dedique.

Durante dicho periodo, tanto el tripulante como la Empresa pueden, respectivamente, desistir de la prueba o proceder al despido, previo aviso, con ocho días de antelación, como mínimo, y sin que ninguna de las partes tenga por ello derecho a indemnización alguna.

Art. 9. **Ascensos.**— Para la provisión de vacantes de categorías que no sean de ingreso se seguirá, según los casos, el sistema de antigüedad, elección libre o restringida, o mixto de antigüedad o elección, de modo que se asegure la idoneidad de quienes hayan de ocupar dichos puestos y la legítima aspiración del ascenso de los trabajadores.

Sin perjuicio de las excepciones y normas concretas que en las Ordenanzas Laborales se contengan, los ascensos se efectuarán de acuerdo con las siguientes normas generales:

a) Exigirá la existencia de vacante.

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

c) Se tendrán en cuenta los escalafones que la Empresa haya confeccionado para cada grupo o especialidad.

d) Todo el personal de la Empresa tendrá, en igualdad de condiciones, derecho de preferencia para cubrir las vacantes que puedan producirse de superior categoría, cuando aquéllas correspondan a las señaladas como de ingreso.

e) Será condición indispensable la posesión del título, nombramiento oficial o conocimientos adecuados para el cargo que se vaya a ocupar.

f) Se deberán tener las condiciones físicas necesarias para el cargo que se trate de desempeñar.

g) Las Empresas podrán establecer en el caso de ascenso un periodo de prueba análogo al exigido para el personal de nuevo ingreso.

h) En el caso de que para ocupar los cargos de Inspectores, Capitán, Piloto o Patrón de cabotaje, como mando de buque, o Jefe del Departamento de máquinas, que son de elección de la Empresa, fuese designado personal perteneciente a la plantilla de fijos, al cesar en sus funciones se reintegrará a la categoría que ostentase antes del nombramiento, computándose en ella a todos los efectos, el tiempo servido en la Inspección o cargo de mando o jefatura, y conservando el sueldo base que viniere percibiendo antes de su cese, a no ser que éste obedezca a justa causa acreditada en virtud de expediente.

Art. 10. **Plantillas.**— Los navieros o armadores están obligados a establecer la

plantilla total del personal fijo de la Empresa y la parcial que corresponde a las tripulaciones que hayan de ir a bordo de cada uno de los buques de su flota, de modo que a todos los individuos de la dotación se apliquen efectivamente los beneficios de la legislación social en materia de jornada, descanso, vacaciones y demás condiciones laborales que afecten a la duración del trabajo.

Las plantillas no podrán ser inferiores a las exigidas por el Cuadro Indicador del personal mínimo reglamentario en los buques mercantes españoles, aprobado por la Subsecretaría de la Marina Mercante.

Las Empresas podrán amortizar, al tiempo de producirse las vacantes, las plazas de los individuos fijos de la dotación de los buques, cuyo número exceda del previsto en la plantilla mínima a que se contrae el párrafo anterior.

Art. 11. **Escalafones.**— Las Empresas confeccionarán, dentro de los dos primeros meses de cada tres años, los escalafones de su personal fijo, en los que se relacionarán por categorías, y dentro de esta antigüedad los individuos pertenecientes a los distintos grupos profesionales.

Con independencia de los citados escalafones, en el mes de enero de cada año se pondrá en conocimiento del personal los cambios que en aquéllos se hayan producido durante el año anterior.

Art. 12. **Transbordos.**— Se entiende por transbordo el cambio de destino de los tripulantes de un buque a otro de la misma Empresa naviera o armadora.

Los citados transbordos podrán ser voluntarios o forzosos.

A) Es transbordo voluntario el concedido por la Empresa a solicitud del interesado, cuando exista vacante que por su categoría pueda cubrir.

Cuando el transbordo, previa aceptación de la Empresa, se efectúe, aquélla podrá modificar el salario, caso de que así proceda, y sin que el transbordado tenga derecho a indemnización alguna por los gastos que se le originen para incorporarse al nuevo buque.

B) Es transbordo forzoso el que tiene lugar en los casos siguientes:

1) Por ascenso.

2) Por exigencias del servicio de la Empresa.

3) Como sanción.

En todos los casos de transbordo forzoso, el naviero o armador estará obligado a abonar a los interesados los gastos de locomoción y dietas que procedan, y se respetarán al tripulante todos sus derechos en lo concerniente a remuneración, excepto en lo que se refiera a participación sobre el sobordo, el que se percibirá en la cuantía y forma que correspondan al nuevo destino.

Lo dispuesto en el párrafo anterior se entiende sin perjuicio de aquellas otras medidas que, en caso de sanción, puedan adoptarse.

Art. 13. **Permutas.**— Los individuos de la dotación de distintos buques pertenecientes a la misma Empresa podrán solicitar de la misma la permuta de sus respectivos puestos, siendo facultad privativa del armador acceder o no a dichas peticiones, siempre que en las mismas concurren las circunstancias que en la Reglamentación se determinen.

De consumarse la permuta, los tripulantes aceptarán las modificaciones que en sus remuneraciones puedan producirse, y renunciarán a toda indemnización por los gastos que el transbordo de buque pueda ocasionar.

Art. 14. **Cambios de destino o función.**— Dentro del mismo o de distinto buque de la Empresa, el personal enrolado de Maestranza o Subalterno podrá solicitar del armador, y éste acceder o no, a propuesta del Capitán, el cambio de destino o función, siempre que se trate de igual categoría, aunque sea de dis-

tinto grupo o especialidad, y se reúna por los que aspiren a dicho cambio la aptitud necesaria, no exista perjuicio para tercero, y se funde en motivo justificado.

Todo el personal, en caso de necesidad perentoria, podrá ser destinado a trabajos de categoría superior con el sueldo que corresponda a la misma, reintegrándose a su antiguo puesto de trabajo cuando cese la causa que motivó el cambio.

Si por conveniencia de la Empresa se destina a un tripulante para desempeñar, de modo circunstancial, trabajos inferiores a los propios de su categoría, sin que tenga que efectuar cometidos que impliquen vejación o menoscabo de su misión laboral, se conservará el sueldo correspondiente a su cargo.

En caso de necesidad, para la seguridad de la expedición, los tripulantes podrán ser destinados a cualquier servicio.

Art. 15. Comisiones de servicio.—Con carácter circunstancial, el naviero o armador podrá disponer cuantas comisiones de servicio considere oportunas, a realizar a bordo de cualquiera de los buques de su propiedad, o en tierra.

En el transcurso de la comisión el personal percibirá, por lo menos, iguales beneficios a los que hubiera disfrutando en el cargo que desempeña en propiedad, teniendo en todo caso derecho a reintegrarse al mismo buque y a la misma función tan pronto como termine la misión confiada.

Art. 16. Traslados.—Se entiende por traslado el cambio permanente de la residencia que los Inspectores y demás personal destinado en tierra tuviese establecida.

Por la naturaleza del cometido que a la Inspección corresponde, el armador podrá acordar cuantos traslados estime convenientes para el mejor desarrollo de las funciones confiadas al citado servicio, con la única obligación de abonar a los interesados y sus familiares los gastos que el traslado pueda ocasionar.

Lo dispuesto en el párrafo anterior será igualmente de aplicación al personal que por resolución de la Empresa haya sido desembarcado, con carácter de permanencia, para confiarle en tierra determinadas funciones o cometidos, dentro del servicio de inspección o fuera del mismo.

El destino en tierra, salvo el caso de que sea consecuencia de sanción, en modo alguno podrá imponerse por el armador al personal embarcado.

Art. 17. Licencias.—A) Con independencia del periodo reglamentario de vacaciones, los individuos de la dotación de los buques mercantes tendrán derecho a obtener licencias en los casos siguientes:

a) Para contraer matrimonio.
b) Por muerte, entierro o enfermedad grave del cónyuge, ascendientes, descendientes o hermanos del embarcado, así como en el caso de alumbramiento de la esposa.

c) Para concurrir a exámenes para la obtención de título o nombramiento superior.

La duración de esas licencias será, al menos, de quince días, en el caso de matrimonio, y de uno a diez días en los que se citan en el apartado b), teniendo derecho el permisionario al percibo de haberes durante dichos periodos, y en los de ampliación de éstos que por la Empresa puedan otorgarse en la cuantía correspondiente a dicha situación.

Las licencias para concurrir a exámenes se regularán por los preceptos que en la Reglamentación Nacional de Trabajo se señalen, en la que deberán tenerse en cuenta las disposiciones vigentes sobre la materia.

B) Asimismo, los tripulantes podrán solicitar licencia por necesidad de aten-

der personalmente asuntos propios que no admitan demora, en cuyo caso la licencia podrá concederse por la Empresa si lo permiten las necesidades del servicio por un periodo de uno a diez días, sin devengo de haberes por el permisionario, y siendo de sus cargo los gastos de desplazamiento por embarque y desembarque propios y, en su caso, los de aquel que haya de sustituirle en su destino.

C) Cuando las peculiaridades de la navegación a que el buque se dedique no permitan el reembarco del permisionario a la terminación de la licencia concedida, el tiempo que transcurra desde aquella hasta el embarque no dará derecho a reclamar retribución alguna.

Art. 18. Excedencias.—Se reconocen dos clases de excedencias: voluntaria y forzosa, pero ninguna de ellas dará derecho a sueldo mientras el excedente no se reincorpore al servicio activo.

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

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

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

b) Enfermedad.

c) Matrimonio del personal femenino.

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

Art. 19. Servicio militar.—Se reconoce el derecho de reserva de puesto de trabajo durante el tiempo que dure el servicio militar, debiendo el tripulante ponerse a disposición del armador antes de transcurrir dos meses a contar desde la fecha de su licenciamiento.

El reembarque del licenciado se llevará a cabo tan pronto como sea posible, teniendo en cuenta la clase de navegación que efectuaba el barco a cuya tripulación pertenecía y el conjunto de unidades de la flota de la Empresa, sin que tenga derecho el petionario a percibir retribución alguna durante el periodo de tiempo que transcurra desde la petición de reingreso hasta el embarque, siempre que éste se efectúe dentro del plazo de veinte días naturales, en el caso de navegación de cabotaje, o de dos meses en el gran cabotaje y altura.

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

El tiempo de prestación del servicio militar se computará, a los efectos de antigüedad y aumentos periódicos, por años de servicios en la Empresa, como si se realizase trabajo activo.

Art. 20. Formación profesional.—Las Empresas navieras deberán atender a la formación y perfeccionamiento profesional del personal de la Marina Mercante, bien directamente o por medio de las Instituciones existentes o que puedan crearse en el futuro.

Se dedicará preferente atención, en este orden, a extender entre los tripulantes el conocimiento detallado y completo de las nuevas instalaciones, dispositivos o aparatos que se implanten en la navegación.

Art. 21. a) Los Agregados y Alumnos de náutica, máquinas y radiotelegrafía, una vez realizados los oportunos estudios en las Escuelas oficiales, llevarán a cabo a bordo de los buques de la Marina Mercante las prácticas impuestas en el plan de estudios correspondientes, estando obligados a prestar todos aquellos servi-

cios que por la legislación vigente o por usos y costumbres se les ordenen, para su completa formación profesional, pero sin que tales obligaciones y permanencia a bordo puedan exceder del periodo reglamentario de prácticas establecido para cada especialidad.

b) Con objeto de que los Pilotos, Maquinistas, Mecánicos navales y demás personal profesional pueda concurrir a los exámenes que periódicamente se celebren para la obtención de títulos o nombramientos superiores, en las distintas especialidades de náutica, máquinas o radiotelegrafía, los armadores vendrán obligados a conceder permisos en la forma que en la Reglamentación se determine, con derecho a ser repuestos en sus cargos una vez examinado el personal de referencia.

Art. 22. Extinción de la relación jurídico-laboral.—Las causas de extinción de la relación jurídico-laboral pueden tener su origen en la decisión de la Empresa, en la voluntad de los trabajadores, en el común acuerdo de Empresa y trabajador, por causas distintas de la voluntad de los mismos o por la naturaleza temporal o circunstancial de sus relaciones.

A) *Por decisión de la Empresa.*—La relación laboral del personal fijo se extingue por voluntad de la Empresa, en virtud de las causas siguientes:

a) Por el despido por sanción que establece el artículo 54 de esta Ley.

b) Por cesación de industria o reducción de flota, previa autorización concedida de acuerdo con lo establecido en el artículo 23.

B) *Por voluntad de los trabajadores.* El personal, cualquiera que sea su carácter por razón de su permanencia al servicio de la Empresa, podrá por su voluntad dar por extinguida la relación laboral, por cualquiera de las causas siguientes:

a) Por haber alcanzado la edad que le otorga derecho a la jubilación.

b) Cuando probare que se le ofrece la posibilidad de obtener el mando de un buque u otro empleo de mayor categoría del que desempeña.

c) Si el buque cambiase de propietario.

d) Si sobreviniera y se declarase una enfermedad epidémica en el puerto de destino o en los de escala.

e) Si el buque se dirige o hace escala en puertos de nación beligerante o tiene que navegar por zonas declaradas de guerra.

f) Por ser objeto de malos tratos de palabra u obra.

g) Por falta de pago o de puntualidad en el abono de las remuneraciones.

h) Por exigirsele trabajo distinto del que está obligado a prestar, salvo los casos en que por esta Ley o en la Reglamentación se disponga lo contrario.

i) Por incumplimiento de cualesquiera clase de obligaciones por parte de la Empresa.

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

C) *Por común acuerdo de Empresa y trabajadores.*—Asimismo se extingue la relación laboral, cualquiera que sea la clasificación del trabajador por razón de su permanencia, por la voluntad coincidente de dichos elementos personales.

D) *Por causas distintas de la voluntad de los interesados.*—Produce igualmente el efecto de extinguir la relación laboral, respecto de los tripulantes de todas clases, las siguientes causas:

a) La muerte del trabajador.

b) Haber sido condenado el trabajador, en virtud de resolución firme, a pena de inhabilitación absoluta o suspensión de profesión u oficio por más de un año, como principal o accesoria, o a pena privativa de libertad cualquiera que fuere

su extensión, por delito o falta de robo, hurto, estafa o apropiación indebida.

e) La prohibición de embarque acordada por la Autoridad de Marina.

d) Por pérdida del buque o su inutilización absoluta, así como por desguace o amarre definitivo.

e) Por requisas de la nave o el Estado.

l) Por cualquier otro acontecimiento extraordinario que imposibilite la navegación y que los interesados no hayan podido prever o que, previsto, no se haya podido evitar.

El Por la naturaleza temporal o circunstancial de las relaciones jurídico-laborales.—El personal interino cesará tan pronto como el tripulante a quien sustituya se reintegre a su puesto de trabajo o se provea en propiedad la plaza anteriormente ocupada.

Los tripulantes eventuales cesarán setenta y dos horas después de la llegada al puerto designado como término del viaje o viajes concertados.

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

Art. 23. Toda Empresa, para suspender o cesar total o parcialmente en sus actividades y, por consiguiente, para dar por suspendidas o extinguidas, según los casos, sus relaciones laborales con el personal fijo que integre su plantilla, habrá de obtener previamente autorización de los organismos competentes del Ministerio de Trabajo.

Sin perjuicio de aquellas otras causas que puedan alegarse, será obligado dicho trámite por alguno de los siguientes motivos:

a) Por cesación de industria o reducción de flota, prevista en el apartado A) del artículo 22 de esta Ley.

b) Por falta de fletes o porque no sean, a juicio del armador, suficientemente remuneradores.

c) Por tener que sufrir el buque reparaciones o carena, cuando la duración de las mismas excedan de un mes.

d) Para modificar por cualquier concepto las condiciones en que se desenvuelven las relaciones laborales.

En los casos a), b) y c), así como en aquellos otros que por su naturaleza lo requiera, será preceptivo el informe de la Subsecretaría de la Marina Mercante.

Art. 24. No será precisa la autorización que por el anterior artículo se establece en los casos señalados en los apartados b), e) y f) de la letra D) del artículo 22.

En cualquiera de los enunciados casos, el naviero o armador deberá notificar el hecho al Organismo competente del Ministerio de Trabajo, acompañando un certificado expedido por la Autoridad que corresponda, acreditativo de las causas que se invoque, así como de la necesidad del desguace o amarre definitivo cuando ello motive la suspensión o modificación de la relación jurídico-laboral.

En todo caso el personal afectado por una suspensión temporal conservará el derecho a reintegrarse a su puesto de trabajo con preferencia a cualquier otro trabajador.

Art. 25. Suspensión de los efectos económicos de la relación jurídico-laboral.—Quedan en suspenso los efectos económicos de la relación jurídico-laboral, sin perjuicio de los derechos que puedan corresponder respecto a cada una de las situaciones que en este artículo se mencionan, por alguna de las causas siguientes:

a) Incapacidad temporal para el trabajo derivada de accidente laboral o de enfermedad.

b) Prestación del servicio militar.

c) Durante el periodo de descanso de la mujer trabajadora en el periodo de embarazo o parto.

d) Por excedencia forzosa o voluntaria.

e) Por el tiempo que un tripulante esté privado de libertad o suspendido de embarque, por las Autoridades de Marina, gubernativas o judiciales, como consecuencia de procesamiento o sumario y en tanto no recaiga la procedente sentencia o resolución o cuando éstas no produzcan el efecto de extinción de la relación laboral, de acuerdo con lo establecido en el apartado b) del epígrafe D) del artículo 22.

f) Por el tiempo que dure la suspensión de empleo y sueldo en el caso de expediente disciplinario.

Art. 26. Consecuencias económicas de la extinción, suspensión o modificación de la relación jurídico-laboral.—En todo caso, y sin perjuicio de las indemnizaciones que posteriormente se establecen, cualquiera que sea la clase de los trabajadores por razón de su permanencia al servicio de la Empresa, o la causa que determine la extinción de la relación jurídico-laboral, el armador vendrá obligado a abonar al tripulante los gastos que ocasionen su repatriación y la restitución al puerto de embarque, al que para ello se hubiere establecido, o al punto de su residencia.

En los casos de autorizarse por los Organismos competentes del Ministerio de Trabajo la suspensión o el cese en sus puestos de la totalidad o parte de los trabajadores de una Empresa o cualquier otra modificación de la relación laboral existente, una vez firme la resolución quedará a salvo el derecho de aquéllos a percibir una indemnización que fijará el Magistrado de Trabajo de acuerdo con lo que se dispone en este artículo.

Cuando las Autoridades gubernativas o de Marina decreten como sanción la suspensión de las actividades de una empresa o buque, corresponderá al naviero o armador, por el tiempo que dure la suspensión, el abono de los salarios que correspondan a los trabajadores, excepto cuando las mencionadas Autoridades, a la vista de lo actuado, estimen procedente acordar la suspensión del pago de sueldos respecto de aquellos tripulantes que sean cómplices o hubiesen cooperado en la realización del hecho o hechos que motiven el acuerdo.

A) En la extinción, suspensión o modificación de las relaciones jurídico-laborales con el personal fijo, se producirán las siguientes consecuencias económicas:

a) La terminación o suspensión por voluntad de la Empresa implica la obligación de indemnizar a los trabajadores hasta el límite máximo de los salarios de un año, cuya cuantía fijará el Magistrado de Trabajo, cuando la extinción tenga su origen en la cesación de industria, reducción de flota y en todos los demás casos en que dicha extinción o suspensión se produzca, con la previa autorización de los Organismos competentes del Ministerio de Trabajo, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 23 de esta Ley.

b) Si el cese del personal tuviese como causa la venta de una o varias unidades de la flota, en forma que no fuese posible la subrogación de la relación laboral, el Magistrado de Trabajo podrá ampliar la cuantía de la indemnización hasta el importe de los salarios de dieciocho meses.

Los Magistrados de Trabajo, para hacer uso del amplio arbitrio concedido por los párrafos anteriores en cuanto a la fijación de la indemnización correspondiente, tendrán en cuenta el grado de voluntariedad en la medida adoptada por la Empresa, los beneficios y pérdidas de la misma, la situación de crisis de colocación de los trabajadores que cesaron y las cargas familiares de cada uno de ellos.

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

En el caso de que el armador o su representante suspendiere el viaje o diese al buque distinto destino de aquel que determinó en el momento del enrolamiento del personal eventual, siempre que dicho cambio signifique una total modificación de lo primeramente estipulado, el tripulante tendrá derecho a una indemnización equivalente al cincuenta por ciento del salario que le hubiere correspondido de haberse realizado el viaje, sin perjuicio de las cantidades devengadas por los servicios prestados en el buque hasta la fecha de la revocación o modificación antes aludida.

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

C) Cuando los trabajadores, cualquiera que sea su clase por razón de permanencia al servicio de la Empresa, den por extinguida su relación laboral por alguna de las causas enumeradas en las letras f) a j) del apartado B) del artículo 22 de esta Ley, el Magistrado de Trabajo atendida la naturaleza del caso y las circunstancias que en el mismo concurran podrá acordar el abono al trabajador de la indemnización que corresponda para el caso de despido injusto.

D) Si un tripulante, fijo o no, abandona el buque sin dar aviso previo al Capitán, el armador tendrá derecho a exigirle como indemnización, el resarcimiento de los daños y perjuicios consiguientes, debiéndose hacer constar el abandono del trabajo en la Libreta de Inscripción Marítima del interesado.

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

Art. 27. Subrogación de la relación jurídico-laboral.—En todos los casos de sustitución o cambio de empresario, cualquiera que sea la causa o título que determine dicha sustitución, el nuevo naviero o armador queda sujeto a las consecuencias de las relaciones laborales a que estuviese vinculado el empresario anterior.

Cuando la sustitución o cambio de empresario sólo afecte a uno o varios buques, los individuos componentes de sus dotaciones podrán optar por alguna de las soluciones siguientes:

1) Pasar a depender definitivamente de la nueva empresa.

2) Seguir formando parte de la dotación del mismo buque con carácter transitorio, en tanto no se produzca vacante de la categoría respectiva de la empresa cesionaria.

3) Continuar prestando sus servicios en otros buques de dicha empresa cesionaria, cuando dentro del respectivo escalafón exista personal fijo de menor antigüedad, en cuyo caso y respecto de éste, el naviero o armador podrá dar por extinguidas o suspendidas las relaciones ju-

ridico-laborales, previos los r mites e indemnizaciones procedentes, establecidos por esta Ley, para el caso de reducción de flota

4) Quedar en la empresa cesionaria en situación de excedente forzoso.

Art. 28. Régimen administrativo.—A los efectos previstos en la presente Ley y de la Reglamentación que la desarrolle, se considerará como Delegación de Trabajo competente para entender en cuantas cuestiones se atribuyan al citado Organismo en diversos preceptos de los nombrados textos, aquella que corresponda a la provincia en donde radique el domicilio de la empresa armadora, o donde est  sita su oficina principal.

El Delegado de Trabajo competente solicitará de los Delegados de Trabajo de otras provincias maritimas todos aquellos datos, antecedentes e informes que estime pertinentes para la justa resolución de las cuestiones que ante su autoridad se hayan planteado, cuando el buque o personal afectado pertenezca a líneas de navegación que no tengan fijado en su itinerario la escala de ningún puerto comprendido en la provincia de la Delegación competente.

Sin perjuicio de lo dispuesto en los precedentes párrafos, los individuos pertenecientes a la dotación de un buque podrán plantear ante cualquier Delegación de Trabajo las reclamaciones de tipo laboral a que se consideren con derecho, si bien el citado Organismo, una vez practicadas las visitas de inspección que procedan y de reunir cuantos antecedentes e informes crea necesarios, se inhibir  en favor del Delegado de Trabajo administrativamente competente el que resolverá a la vista del expediente incoado dando cuenta del acuerdo recaido a la Autoridad laboral que inicialmente interviniera.

La tramitación de expedientes, imposición de sanciones, resolución de recursos, etcétera, que no tengan sealado un procedimiento especial en la presente Ley u Ordenanzas Laborales, se reglar n por las disposiciones de la Ley y Reglamento de las Delegaciones de Trabajo vigentes, con la sola modificación del Régimen especial de jurisdicción administrativa que sealan los párrafos anteriores.

Art. 29. Corresponde al Cuerpo Nacional de Inspección del Trabajo la vigilancia del cumplimiento de las disposiciones reguladoras del trabajo a bordo de los buques de la Marina mercante.

Dentro del ámbito provincial, la Inspección de Trabajo realizará a bordo de los buques mercantes que hagan escala en puertos de su jurisdicción cuantas visitas considere necesarias para la misión que tiene confiada, sin perjuicio de los servicios en viaje que pueda ordenar el Ministerio de Trabajo, en la forma que reglamentariamente se determine.

Las Autoridades de Marina facilitarán a los Inspectores de Trabajo toda la colaboración necesaria para el ejercicio de su cometido prestándoles el oportuno auxilio cuando éste fuese requerido, y de mismo modo, la Inspección de Trabajo mantendrá la necesaria relación con dichas Autoridades y con las de Sanidad en las cuestiones que por su naturaleza pudieran afectar a éstas.

Art. 30. Conflictos laborales.—La conciliación sindical previa será preceptiva en los conflictos laborales a que esta Ley se refiere, y se encomienda a un Tribunal que presidirá el Comandante de Marina o Autoridad del puerto que e presente, 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.

Se mantienen las excepciones a la conciliación sindical sealada en el artículo primero del Decreto de 9 de enero de

1950, menos la segunda, que es objeto de regulación en la presente Ley.

Esta conciliación previa preceptiva se ajustará a las normas de procedimiento sealadas en los artículos 6, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 15 y 18 del Decreto de 9 de enero de 1950, entendiéndose referidos al Tribunal que preside el Comandante de Marina, objeto de la presente regulación.

Se considerarán improrrogables todos los plazos que el Decreto citado señala.

Si no hubiese conciliación o ésta no estuviera resuelta en el plazo de treinta días hábiles siguientes al 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.

Art. 31. A petición de cualquiera de las dos partes y en el plazo máximo de tres días, se expedirá por el Secretario, con el visto bueno del Presidente, certificación del resultado de la conciliación o de haberse intentado sin efecto.

Si la conciliación se lograra, podrá solicitarse de la Magistratura de Trabajo la ejecución de lo acordado en ella, en la forma y modo sealados en la Ley de 26 de septiembre de 1941.

Art. 32. Retribuciones.—Sin perjuicio de las normas que respecto a la retribución del personal de la Marina mercante se contengan en la Reglamentación, se observarán las siguientes disposiciones generales:

a) Los buques, con sus máquinas, aparejos, pertrechos y fletes, estarán afectos a la responsabilidad de los salarios devengados por las dotaciones como créditos preferentes.

Quando la tripulación va «a la parte», sólo responderá el flete.

b) Todos los salarios se entenderán por meses naturales, sin perjuicio de la liquidación proporcional que corresponda a los días servidos a los que ingresen o cesen en el curso del mes.

c) El personal femenino cobrar  idéntico sueldo o salario al del personal masculino que a bordo ejerza análogas funciones.

d) Todo tripulante tendrá derecho a la percepción de un anticipo, en el momento de embarcar por primera vez y para dejarlo a su familia, en la cuantía y forma que reglamentariamente se señale.

e) En el caso de que el viaje sea de duración superior a un mes, las Empresas vendrán obligadas a efectuar el pago a los familiares de los embarcados hasta el 75 por 100 del importe de los salarios devengados, siempre que aqu ellos lo soliciten del armador.

Art. 33. En la Reglamentación Nacional de Trabajo en la Marina Mercante se fijarán las retribuciones mínimas del personal pertenecientes a los diversos grupos y categorías profesionales, que permita, dentro de los límites exigidos por el superior interés de la economía nacional, que los trabajadores y sus familias puedan llevar una vida moral y digna, de acuerdo, a este respecto, con lo que se establece en la Ley sobre elaboración de reglamentaciones de trabajo, de 16 de octubre de 1942.

En la remuneración del personal, y con objeto de que éste responda a las exigencias de equidad y, al propio tiempo, se fomente la vinculación y solidaridad de los trabajadores con la Empresa naviera o armadora, se fijarán en las Ordenanzas laborales los adecuados conceptos, entre los que se incluirán, en su caso, los devengos siguientes:

- Subvención por manutención.
- Aumentos periódicos por tiempo de servicios.
- Participación sobre el sobordo.
- Transporte de mercancías peligrosas.
- Servicio al Golfo de Guinea.
- Navegación por zonas epidémicas.

g) Trajes de trabajo y servicios de cama

h) Indemnización por pérdida de equipaje.

i) Remuneración «a la parte».

Art. 34. Jornada de trabajo; Excepciones.—Las disposiciones reguladoras de la jornada de trabajo no serán aplicables al personal que a continuación se relaciona:

a) Jefe de Inspección e Inspectores.
b) Capitán, Piloto o Patrón de cabotaje que ejerza el mando de la nave y no venga obligado a montar guardias.
c) Jefe del Departamento de Máquinas que no venga obligado a montar guardias.

d) Médico.
e) Sobrecargo o Comisario y Mayor-domo que no vengan obligados a montar guardias.

f) Oficiales que est n a cargo de un servicio por el que no vengan obligados a montar guardias.

g) Los que trabajen principalmente por su propia cuenta o remuneración por el sistema de participación en los servicios o ventas que realicen.

Art. 35. El personal excluido de jornada, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo precedente, que venga obligado a montar guardias, ya sea por circunstancias excepcionales o como consecuencia de la plantilla de la nave, quedará sometido, por lo que al cumplimiento de dicha obligación se refiere, a las normas, limitaciones, cómputos, descansos y abono de horas extraordinarias que por la presente Ley se establecen para los demás tripulantes; pero sin que tales preceptos sean aplicables respecto de la función y trabajo efectivo o de presencia que exija el ejercicio del cargo de mando o jefatura, el que por su naturaleza o carácter permanente, en ningún caso estará comprendido en dichas disposiciones.

Art. 36. Jornada: Normas generales.—Como normas generales que serán objeto de adecuado desarrollo en la Reglamentación se tendrán en cuenta las siguientes:

1) Las disposiciones relativas a jornada de trabajo se entenderá sin menoscabo del derecho y obligación que tiene el Capitán para exigir los trabajos que crea necesarios para la seguridad y entretenimiento de la nave, ni la obligación de todo tripulante a realizar tales trabajos.

2) Hallándose el buque en la mar, se considerará como tiempo de trabajo efectivo aquel durante el cual el personal embarcado presta un servicio en virtud de orden superior, y encontrándose el buque en puerto, el que el tripulante est  a bordo por orden superior también.

3) Salvo en los casos de reconocida fuerza mayor, la duración máxima del trabajo efectivo para todo el personal comprendido en esta Ley, y que no aparezca excluido del régimen de jornada, no podrá exceder ningún día de doce horas, tanto si se halla el buque en la mar como en puerto.

4) Se considerará como tiempo de descanso, estando el buque en la mar, aquel en que el personal est  libre de todo servicio, y hallándose el buque en puerto, el que permanezca el personal en tierra o a bordo por su propia voluntad.

5) A los efectos de las limitaciones de jornada en puertos, se considerarán éstos únicamente los de cabeza y fin de línea o los de escala en que la permanencia del buque sea análoga a la de aqu ellos, estimándose por otra parte, como servicios prestados en la mar, los que se efectúen en rada abierta, y en puerto, los que se realicen en rada abrigada.

6) La utilización continuada de horas extraordinarias será evitada en la medida de lo posible. Sin embargo, podrá aumentarse la jornada de trabajo en los siguientes casos:

a) Cuando para la entrada y salida de puerto, faenas de arrancar, fondear, amarrar y desamarrar el buque, el Capitán

considere necesario que el personal que no esté de servicio auxilie al de guardia.

b) Siempre que en el servicio de mar se considere necesario realizar trabajos suplementarios relacionados con el entretenimiento, navegación y seguridad del buque y con las necesidades de la carga o de las personas embarcadas.

7) No estarán comprendidos en el cómputo de jornada bisemanal o semanal que autoriza los siguientes artículos, los trabajos que se efectúen en domingo o días festivos, los que serán compensados o abonados en metálico, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 45 de esta Ley.

Art. 37. Jornada: Navegación de cabotaje.—La duración de la jornada normal de trabajo efectivo para cuantos constituyen la dotación de un buque dedicado a la navegación de cabotaje será de ocho horas por día y de noventa y seis por cada dos semanas naturales, debiendo considerarse como extraordinarias las que excedan de dicha cifra bisemanal.

Si, no obstante el cómputo semanal a que se refiere el párrafo anterior, la duración del trabajo efectivo en un día excediera de diez horas, las que pasen de este límite se reputarán extraordinarias y se pagarán como tales en metálico. Dicho límite se entenderá reducido a nueve horas cuando el buque se encuentre en puerto, y a ocho en los domingos y días de fiesta no recuperables, de acuerdo con lo que establece la norma 5) del artículo 45 de esta Ley.

Lo dispuesto en el presente artículo no es de aplicación al personal de fonda, el que se registrará por los preceptos contenidos en el artículo 39.

Art. 38. Jornada: Navegación de gran cabotaje y altura.—La duración de la jornada normal de trabajo efectivo para cuantos constituyen la dotación de un buque dedicado a la navegación de gran cabotaje y altura será la de ocho horas por día y de cuarenta y ocho horas por semana, computables de lunes a domingo, debiendo considerarse como extraordinarias las que excedan de dicha cifra semanal.

Si, en perjuicio del cómputo semanal a que se refiere el párrafo anterior, si la duración del trabajo efectivo en un día superase los límites que a continuación se indican para las clases que se expresan, las horas de exceso se reputarán extraordinarias, abonándose como tales en metálico:

a) **Oficiales de puente.**—En la mar, doce horas; en puerto, diez horas, excepto el día de llegada a puerto, así como el de salida, en que dicho límite será de doce horas, siempre que estos días de llegada y salida no se produzcan más de tres veces en una semana.

b) **Personal subalterno de cubierta.**—En la mar, doce horas para los que monten guardia y nueve horas para los que no la monten; en puerto, diez horas, incluyendo en ellas el servicio de vigilancia, excepto en el día de llegada a puerto, así como en el de salida, en los que dicho límite podrá llegar a doce horas, acumulando el tiempo de servicio en el puerto y en el mar.

c) **Oficiales y personal de máquinas, radiotelegrafía y servicios especiales.**—En la mar, diez horas; en puerto, nueve horas.

Los límites que se establecen en los anteriores apartados a), b) y c) quedarán reducidos a ocho horas cuando se trate de trabajos realizados en domingo o día de fiesta no recuperable, de acuerdo con lo que establece la norma 5) del artículo 45.

Lo dispuesto en el presente artículo no es de aplicación al personal de fonda, el que se registrará por los preceptos contenidos en el artículo siguiente.

Art. 39. Jornada: Personal de fonda.—Tanto en los buques de cabotaje como en los de gran cabotaje y altura el servicio

del personal de fonda se distribuirá de manera que no exceda su jornada de diez horas de trabajo efectivo y de presencia, debiendo ser el resto para comida y descanso, otorgándose para este último, por lo menos, ocho horas consecutivas.

En puerto se procurará que las horas de descanso sean igualmente ininterrumpidas, y las dos para las comidas se intercalarán entre las de trabajo, sin disminución de éste, siendo potestativo del Capitán dejar uno o varios individuos de guardia.

Si por razones del servicio, el personal de fonda, en su totalidad o parcialmente, tuviese que efectuar un exceso de trabajo efectivo y de presencia sobre el término de duración señalado de diez horas, las suplementarias serán consideradas extraordinarias, abonándose como tales en metálico.

Las disposiciones contenidas en el presente artículo no serán de aplicación a los cocineros y demás tripulantes que presten servicio de cocina, cuya jornada será en todo caso la fijada en el artículo 37 para buques de navegación de cabotaje y en el apartado c) del artículo anterior en las navegaciones de gran cabotaje y altura.

Art. 40. Horario y turnos de trabajo.—El horario y turno de trabajo a bordo y sin perjuicio de los preceptos que sobre esta materia se contengan en el Reglamento, se acomodarán a las siguientes normas generales:

1) Será facultad privativa del Capitán organizar los turnos y relevos.

2) Con objeto de regular debidamente el trabajo del personal embarcado, se harán y publicarán con la debida antelación los correspondientes turnos de servicio.

3) Sin perjuicio del respeto debido a costumbres existentes a bordo, en los servicios o trabajos que se realicen con tres turnos, se fijará como norma general una rotación periódica.

4) Ningún tripulante menor de dieciocho años podrá trabajar durante la noche.

Art. 41. El servicio de guardia en la mar estará ordenado en tres turnos para el personal de cubierta y máquinas, con excepción de aquéllos que la Subsecretaría de la Marina Mercante, por razón de tonelaje, potencia motriz, características especiales y navegación que efectúen estimen que puede establecerse el servicio con uno o dos turnos de guardia, aplicando siempre al personal afectado la limitación de la jornada máxima que la presente Ley establece.

Las guardias no podrán durar más de seis horas, y a cada guardia sucederá un descanso mínimo de cuatro horas seguidas.

Para ordenar los servicios de guardia se contarán los días de media noche a media noche, y ningún individuo de la dotación del buque que haya servido durante la última guardia del día podrá ser obligado a entrar en otra sin el descanso preceptuado en el párrafo anterior, salvo que en estos servicios haya habido media guardia o cuartillos.

Art. 42. El servicio de personal de fonda se distribuirá de manera que su horario de trabajo esté de acuerdo con lo dispuesto, en cuanto a jornada de descanso, por el artículo 39 de esta Ley.

La guardia en puerto, si se estableciese a juicio del Capitán, será efectuada durante toda la noche y los que la realicen gozarán al día siguiente de tantas horas de descanso como la guardia hubiese durado.

Las horas de guardia en la mar que excedan de las reglamentarias de trabajo se considerarán extraordinarias, debiendo abonarse como tales en metálico.

Art. 43. Horas extraordinarias.—Las horas que de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 37, 38 y 39 de esta Ley deban considerarse extraordinarias, se pagarán en metálico con el 25 por 100 de

recargo sobre el salario tipo de la hora ordinaria.

El mencionado recargo se elevará al 40 por 100 cuando se trate de horas extraordinarias realizadas en domingo o día festivo no recuperable, de conformidad con lo que establece el apartado 5) del artículo 45.

Para el cómputo de las noventa y seis horas bisemanales o cuarenta y ocho horas semanales se observarán las siguientes normas:

a) El concepto semanal deberá aplicarse en sentido estricto, entendiéndose como tal, por lo tanto, los siete días naturales consecutivos, comprendidos de lunes a domingo.

b) Al finalizar cada semana natural, cuando se trate del cómputo de cuarenta y ocho horas o al transcurso de cada dos semanas, en el caso de cómputo de noventa y seis horas, deberá procederse a la anotación de las horas extraordinarias que excedan de los mencionados límites.

c) En la totalización de horas extraordinarias, por ciclos bisemanales o semanales, no serán computables aquéllas que se hayan devengado por el personal por superar los límites que para cada día se fijan en los artículos 37, 38 y 39.

d) Tampoco serán estimadas las jornadas que se hayan trabajado en domingo o día de fiesta no recuperable, ya que tales trabajos pueden ser objeto de compensación o abonados en metálico, de conformidad con lo que se establece en los artículos 45 y 46 de esta Ley.

e) No obstante lo dispuesto en los anteriores apartados, los Delegados de Trabajo podrán autorizar con carácter temporal o permanente, a petición de Empresas o tripulantes, en la forma que reglamentariamente se determine, y previo informe de la Organización Sindical y de la Inspección de Trabajo, el establecimiento de un régimen de concierto para el cómputo y liquidación de horas extraordinarias, cuando la clase de navegación a que el buque esté destinado itinerario fije que realicen, número de individuos que constituyan la dotación u otras razones que permitan y aconsejen la adopción de tal medida, constituyendo falta sancionable con arreglo a las disposiciones vigentes, todo acuerdo que pueda adoptarse entre las Empresas y la dotación de un buque, sin la previa autorización que por el presente apartado, se exige.

No será necesario el informe sindical y de la Inspección de Trabajo cuando la petición del concierto se formule conjuntamente por la Empresa y la representación calificada de la tripulación.

Art. 44. En la Reglamentación Nacional de Trabajo se contendrán las oportunas normas para mantener en todo caso la adecuada diferenciación económica entre el personal excluido del régimen de jornada, por ejercer cargo de mando o jefatura, y el resto de los tripulantes con derecho al percibo de horas extraordinarias, evitando el hecho, jerárquicamente inadmisibles de que aquél pueda percibir, no obstante el carácter permanente de sus funciones o servicio, una retribución mensual inferior a la de aquellos que le están subordinados.

Art. 45. Descanso.—El trabajo a bordo de los buques de la Marina Mercante se encuentra exceptuado del régimen general de descanso dominical, regulándose el de las tripulaciones, por los preceptos contenidos en las siguientes normas:

1) Todo el personal comprendido en la presente Ley, con inclusión de los Capitanes, Pilotos y Patrones de cabotaje y demás cargos no sujetos al régimen general de jornada que se citan en el artículo 34, deberán 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.

2) De tenerse que abonar en metálico los días de descanso que no hubieran po-

dido disfrutarse al finalizar cada mes natural, se liquidará cada uno de ellos con la cantidad que represente el importe de un día de salario con el incremento de un 40 o 100 de recargo.

3) La Dirección General de Trabajo determinará anualmente los días que, aparte de los domingos, deban considerarse como festivos no recuperables, debiendo en todo caso incluirse entre los mismos el día 16 de julio, festividad de Nuestra Señora del Carmen, Patrona de la Marina.

4) Tanto si el buque se encuentra en la mar como si se halla en puerto, los trabajos a bordo en domingos o días festivos se limitarán a los necesarios para la seguridad, conducción, vigilancia y limpieza del buque, y aquellos otros que no sean susceptibles de interrupción.

5) Salvo casos de fuerza mayor, en que se abonarán como extraordinarias, y con el recargo del 40 por 100 las horas de exceso, los trabajos que se realicen en domingos y días festivos, no deberán exceder de ocho horas para la dotación que tenga señalada esta jornada como normal de trabajo o de diez horas si se trata de personal de fonda embarcado.

6) Cuando el buque se encuentre en puerto se concederá al personal que haya de trabajar en domingo o día de precepto una hora libre para el cumplimiento de los deberes religiosos.

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 otro que esté desempeñando un trabajo o función que por su naturaleza pueda ser interrumpido.

Art. 46 Para el disfrute de los días de descanso correspondiente a cada mes natural, se tendrá en cuenta las normas siguientes:

a) Siempre que sea posible, por encontrarse el buque en puerto, se procurará conceder a las tripulaciones el descanso en domingo y en los días que correspondan a las fiestas declaradas no recuperables.

b) De no ser posible conceder asueto en los días que el apartado anterior señala, se procurará el descanso compensatorio durante el transcurso de la semana.

c) Cuando 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 que correspondan, se abonarán en metálico los que no hayan sido objeto de compensación con asueto.

e) No obstante lo dispuesto en el apartado anterior, los Delegados de Trabajo, a petición de los interesados, previa aceptación de la Empresa e informe de la Inspección de Trabajo y de la Organización Sindical, podrán autorizar la renuncia a la percepción en metálico y la acumulación de los días no descansados para cuando el buque tenga que efectuar una permanencia prolongada en puerto, por reparación u otras causas, o aumentando el período de vacaciones. Caso de autorizarse dicha acumulación por la Autoridad laboral competente, cada día no compensado en metálico otorgará el derecho a disfrutar de un día y medio de descanso.

Art. 47. Se computará como día de descanso todo aquel período de veinticuatro horas consecutivas en el que 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, por hallarse el

zuque en puerto de cabeza o fin de línea o en los de escala de duración análoga que en aquéllos.

c) Que se facilite a los tripulantes gratuitamente, la embarcación necesaria 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. 48. Vacaciones. — Las Empresas están obligada a conceder anualmente vacaciones retribuidas a su personal y éste tiene el deber inexcusable de disfrutarlas sin que puedan compensarse con el pago del doble del salario durante los días que deban disfrutarse aquéllas, a no ser por resolución de la Magistratura de Trabajo.

Los permisos retribuidos que por el presente artículo se establecen se ajustarán a las siguientes normas:

1) Dentro de cada año el personal comorndido en la presente Ley adquirirá el derecho al disfrute de vacaciones por el número de días que a continuación se fija:

Inspectores, Capitanes, Oficiales y Titulados con título no superior, treinta días.

Maestranza y Tripulantes-Subalternos, veinte días.

Por cada cinco años de antigüedad en la Empresa se gozará de un día más de vacaciones.

2) En la navegación de cabotaje podrá disfrutarse las vacaciones, de acuerdo el naviero con el interesado, en uno o dos períodos al año, sin que ninguno de aquéllos pueda tener una duración inferior a siete días laborables ininterrumpidos.

3) En las navegaciones de gran cabotaje y altura, el disfrute de las vacaciones podrá acumularse, de acuerdo el naviero con el interesado, hasta un plazo de tres años en cuyo transcurso serán susceptibles de la siguiente distribución:

a) Mediante permisos anuales, por el período ininterrumpido que se establece en el apartado 1) de este artículo.

b) Por el disfrute de licencias de diversa duración, siempre que ninguna de ellas sea inferior a quince a diez días, según se trate de personal que tenga señalada vacación de treinta o veinte días naturales.

c) Por el descanso ininterrumpido, de la totalidad de los días de vacaciones que corresponden a los tres años. Este descanso acumulado deberá disfrutarse dentro del propio trienio.

d) Por cualquier otro procedimiento autorizado por la Dirección General de Trabajo.

4) No se computará en los días concedidos para vacaciones el tiempo indispensable que se invierta en ir al lugar en que hayan de disfrutarse y volver después al de embarco.

5) Las Empresas vendrán obligadas a abonar los gastos de locomoción y un tercio del importe de los mismos para compensar los gastos que durante los viajes, tanto de ida como de regreso, puedan producirse.

6) Los armadores deberán tener en cuenta el término de las vacaciones disfrutadas por el personal al objeto de prevenir su reembarco al término de aquéllas, no pudiendo suspender el abono de salario durante el período de tiempo que media entre la terminación de las vacaciones y el reembarco.

7) Cuando algún individuo de la dotación dejara de prestar sus servicios antes de haber disfrutado la vacación retribuida se compensará en metálico en la parte proporcional que le correspondiera.

8) En la Reglamentación Nacional de Trabajo se contendrán, además de los adecuados preceptos para el desarrollo de las anteriores normas, el procedimiento a seguir para la determinación de las fechas de comienzo y fin de las vacaciones, que se hará de común acuerdo entre el tripulante y el armador, según los apar-

tados 2) y 3) de este artículo, o en las que ordena el Magistrado de Trabajo en caso de desacuerdo.

9) Igualmente en el citado Reglamento se establecerá el régimen especial de vacaciones para el personal embarcado en buques que presten el servicio intercolonial del Golfo de Guinea.

Art. 49. Enfermedad. — Los individuos de la dotación de un buque que se pongan enfermos, cuando la enfermedad no proceda de un acto suyo, gozarán de los siguientes beneficios:

1.º Asistencia facultativa y sanitaria durante la navegación, por cuenta del armador o del fondo común.

2.º Si la enfermedad fuera perjudicial para la salud de los que van a bordo, el enfermo será desembarcado al llegar a puerto, nacional o extranjero, siendo de cuenta del armador los siguientes gastos:

a) Los de asistencia médica, quirúrgica y farmacéutica.

b) Los de hospitalización o alojamiento en hospedaje adecuado.

c) 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.

d) El abono del salario.

3.º Una vez restituido el tripulante a su domicilio se distinguirán los siguientes casos:

a) Que, por la cuantía de sus haberes no se encuentre comprendido en el campo de aplicación del Seguro Obligatorio de Enfermedad en cuyo caso serán de cuenta del armador los gastos de asistencia y abono íntegro del salario durante un mes, a partir de la fecha de restitución a su domicilio.

En el Montepío Marítimo Nacional sucederá al armador en el pago de un subsidio especial por enfermedad durante los cinco meses siguientes en la cuantía y régimen que sus Estatutos reglamentarios establezcan, y siempre que el tripulante acredite en dicha Institución las condiciones y requisitos exigibles para tener derecho a esta prestación.

Los derechos del personal interino y eventual quedarán limitados a la asistencia facultativa hasta un mes, y percibo del salario íntegro durante igual período.

b) Cuando se trate de personal con derecho a ser comprendido en el Seguro Obligatorio de Enfermedad, los plazos que las disposiciones del mencionado régimen señalen para la asistencia médico-farmacéutica y prestaciones económicas empezarán a computarse a partir del día en que el tripulante se reintegre a su domicilio.

En los casos en que el tripulante prefiera hospitalizarse en el puerto español de desembarque o cuando la gravedad de su estado haga imposible el traslado a su domicilio, los plazos establecidos en los párrafos anteriores se computarán desde la fecha del desembarque.

4.º 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, deberá volver al buque en que estaba embarcado, salvo caso de imposibilidad material, siendo de cuenta del armador los gastos de viaje y dietas que pueda ocasionar su reembarco. En este caso, el armador podrá despedir inmediatamente al sustituto, sin otras obligaciones que las previstas en el artículo 26 de la presente Ley, en lo afecto a personal interino.

5.º El desembarco por enfermedad del personal interino y eventual llevará consigo la extinción de la relación jurídica laboral, una vez transcurrido el plazo de un mes a partir de la fecha en que el tripulante haya desembarcado.

Art. 50. En atención a las circunstancias que concurren en la navegación y las obligaciones que a las Empresas nuyieras impone el artículo precedente, por el Ministro de Trabajo se dictarán las oportunas Ordenes con el fin de adaptar

y aplicar el régimen del Seguro Obligatorio de Enfermedad a los tripulantes y sus familias que, por razón de los haberes de aquéllos, deban estar afiliados al expresado Seguro, con derecho a percibir, en todo caso, la asistencia médico-farmacéutica que sus preceptos determinan, en lo que se refiere a los familiares, y la totalidad de las prestaciones, en lo que afecta al tripulante, a partir del día en que haya sido reintegrado a su domicilio o desembarcado en puerto español, según establece el artículo anterior, en la letra b) de su apartado tercero.

Art. 51. Indemnización por fallecimiento.—Con independencia de aquellas otras que por el Seguro de Enfermedad o por el Montepío puedan otorgarse 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 salario que disfrute 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.

La indemnización que por el presente artículo se establece sustituye a la que, con carácter general, establece el Decreto de 2 de marzo de 1944.

Art. 52. Premios.—Las Empresas navieras o armadoras procurarán establecer un sistema de recompensas especiales, de carácter individual o colectivo, respecto de las acciones de los trabajadores que revelen una conducta heroica, meritoria en alto grado, y que denoten un espíritu de servicio, fidelidad o lealtad muy destacada.

Art. 53. Faltas en el trabajo.—Se considerarán faltas, a efectos laborales, las acciones u omisiones que se especifiquen en la Reglamentación, en que puedan incurrir los trabajadores comprendidos en la misma, en relación con los trabajos que hayan de realizar o los servicios que deban prestar, o con ocasión o a consecuencia de los mismos.

Además de aquellas otras faltas que reglamentariamente se señalen, deberán ser sancionadas en el orden laboral todas las infracciones que puedan implicar indisciplina, fraude, deslealtad, abuso de confianza, disminución de rendimiento, malos tratos de palabra u obra, embriaguez y cualquier otro acto contrario al respeto y consideración debidos a la persona e intereses del armador o de sus legítimos representantes, de los compañeros de trabajo y de cualesquiera otras personas con las que por razón profesional deba relacionarse la dotación, y, en general, todos aquellos actos contrarios a la dignidad y el honor profesional, aunque las mismas infracciones constituyesen delito, falta o contravención, y sin perjuicio de las sanciones que por tal carácter les correspondan.

Por su gravedad, atendiendo a la importancia y malicia de las infracciones, se clasificarán en faltas leves, graves y muy graves.

Art. 54. Sanciones a los trabajadores.—A los trabajadores que amparados en los derechos que por la presente Ley se les reconocen, no tengan en cuenta las recíprocas obligaciones que aquéllos imponen, y para corregir, precisamente, las

faltas que se observen en el cumplimiento del deber, podrán imponerse, sin perjuicio de aquellas otras que reglamentariamente puedan establecerse, las sanciones siguientes:

a) Por faltas leves: Amonestación verbal; amonestación por escrito; multa de un día de haber.

b) Por faltas graves: Disminución del período de vacaciones anuales retribuidas, hasta el límite mínimo de siete días; transbordo de buque; 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 o buque; multa hasta la séptima parte de la retribución de un mes.

c) Por faltas muy graves: 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.

Las sanciones que en el orden laboral puedan imponerse, y que cuando se refieren a faltas muy graves deberán anotarse obligatoriamente en la Libreta de Inscripción Marítima, habrá de entenderse sin perjuicio de la indemnización de daños y perjuicios a que hubiere lugar.

El importe de las sanciones económicas que las Empresas impongan a sus trabajadores con motivo de las faltas cometidas en el trabajo, se ingresará en el Montepío Marítimo Nacional.

Art. 55. Sanciones a las Empresas.—Las infracciones a la presente Ley o su Reglamento, cometidas por las Empresas navieras o armadoras, podrán ser sancionadas por los Delegados de Trabajo con multas de 100 a 10.000 pesetas, o proponiendo a la Dirección General de Trabajo o Previsión, según los casos; otra de mayor cuantía cuando la naturaleza o circunstancia de la falta o de los infractores o la reincidencia así lo aconsejen. Contra las sanciones impuestas cabrá los recursos establecidos con carácter general.

Sin perjuicio de la sanción económica, el Ministro de Trabajo 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.

Cuando en un buque se falte reiteradamente a las disposiciones reguladoras del trabajo, con deliberado y ostensible deseo de infracción, el Capitán, Piloto o Patrón incurrirá en falta muy grave, y aparte de la sanción adecuada que el armador pueda imponerle, podrá ser inhabilitado, temporal o definitivamente, para ejercer el mando de buque en cualquier Empresa. Esta resolución deberá adoptarse por el Ministro de Trabajo, a propuesta del Director general de Trabajo o de Previsión, con informe de la Subsecretaría de la Marina Mercante, y podrá ser suspendida por el de Marina en caso de guerra o alteración del orden público.

Art. 56. Montepío Marítimo Nacional e Instituciones benéficas.—Con independencia de los Seguros sociales vigentes, el personal de la Marina Mercante estará amparado obligatoriamente por el Montepío Marítimo Nacional, que desarrollará los beneficios que en ejercicio de la previsión social corresponda a estos trabajadores, de acuerdo con las normas consignadas en sus Estatutos reglamentarios.

Podrán sustituir en este cometido al Montepío Marítimo Nacional las Instituciones Benéficas de las Empresas navieras autorizadas excepcionalmente para el ejercicio de esta función, por lo que respecta exclusivamente al personal comprendido en las mismas con anterioridad

al primero de enero de 1941, siempre que sus prestaciones correspondan, como mínimo, a las establecidas por el Montepío Nacional y se sujeten en su aplicación a las disposiciones especiales autorizadas por éste.

Art. 57.—Seguridad e higiene en el trabajo.—En los buques de la Marina Mercante, y de acuerdo con lo establecido en la legislación vigente, habrán de adoptarse las medidas necesarias para garantizar la seguridad del personal de las dotaciones, evitando los accidentes de mar y de trabajo. Estas medidas comprenderán tanto los mecanismos y aparatos preventivos de las máquinas e instalaciones, como los dispositivos de protección personal, completándose con la adecuada enseñanza sobre la materia.

Se extremarán las precauciones en los trabajos y faenas que resulten peligrosas, por su propia índole y por el lugar en que se realicen, correspondiendo al Capitán establecer las normas especiales para estos casos.

Art. 58. Los locales destinados a alojamiento de las tripulaciones, así como los servicios anexos, satisfarán en su emplazamiento, estructura y medios de acceso las debidas condiciones higiénicas, garantizando la seguridad de los individuos de la dotación.

De acuerdo con las normas de carácter internacional y las disposiciones vigentes en España sobre la materia, la Reglamentación laboral desarrollará con la debida extensión todas aquellas cuestiones que sean consecuencia de lo que en el presente artículo se enuncia.

Art. 59. Reglamento de Régimen interior.—Todas las empresas navieras o armadoras comprendidas en la presente Ley, están obligadas a presentar en la Dirección General de Trabajo un proyecto de Reglamento de Régimen interior para cada uno de los buques que constituyan su flota.

El mencionado proyecto constará de dos partes: Una, general, que será común para todos los buques, en la que se contendrán todas aquellas materias que afecten a la totalidad del personal de la Marina Mercante al servicio de la empresa; y otra, especial, que pueda figurar incluso como anexo, limitada a recoger aquellas cuestiones que puedan ser específicas de determinado buque o clase de navegación.

DISPOSICION FINAL

Quedan derogadas cuantas disposiciones regulen el trabajo a bordo de los buques de la Marina Mercante, cuyo régimen laboral se registró exclusivamente, a partir de su publicación, por los preceptos contenidos en la presente Ley y en la Reglamentación Nacional que la desarrolla.

Entre las disposiciones derogadas, en lo que afecta a la Marina Mercante, se comprenden, de manera expresa, las siguientes:

Artículos 50 a 74, ambos inclusive, de la Ley de Jornada máxima legal, aprobada por Decreto de 1 de julio de 1931, y convertido en Ley por la de 9 de septiembre de igual año.

Apartado g) del artículo cuarto y demás preceptos que puedan afectar a la Marina Mercante de la Ley de Descanso Dominical, de 13 de julio de 1940.

Artículo 11, apartado cuarto del artículo 12 y artículos 25, 26 y 27 del Reglamento de la Ley de Descanso Dominical, de 25 de enero de 1941.

Título primero del Libro segundo, «Contrato de Embarco», del Texto refundido de la Ley de Contrato de Trabajo, aprobado por Decreto de 31 de marzo de 1944.

ORDEN de 23 de diciembre de 1952 por la que se aprueba la Reglamentación Nacional de Trabajo en la Marina Mercante.

Ilmo. Sr.: Vista la Reglamentación Nacional de Trabajo en la Marina Mercante propuesta por esa Dirección General, en la que las modificaciones de carácter económico respecto a las contenidas en las normas hasta ahora en vigor se han limitado a la distribución del 15 por 100 de los gastos generales de las Empresas, respecto al personal afectado por la propia Ordenanza, como se acordó en Consejo de Ministros del día 19 del mes en curso, y en uso de las atribuciones que le confiere la Ley de 16 de octubre de 1942. Este Ministerio ha tenido a bien disponer:

Artículo 1.º Queda aprobada la expresada Reglamentación Nacional de Trabajo en la Marina Mercante, con efectos a partir del día 1 de enero de 1953.

Art. 2.º Se autoriza a la Dirección General de Trabajo para dictar cuantas disposiciones exija la aplicación e interpretación de la Reglamentación citada y para extender la misma a otras actividades afines.

Art. 3.º El texto referido deberá insertarse en el BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO.

Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 23 de diciembre de 1952.

GIRON DE VELASCO

Ilmo. Sr. Director general de Trabajo.

REGLAMANTACION NACIONAL DEL TRABAJO EN LA MARINA MERCANTE

CAPITULO PRIMERO

Extensión

a) Ambito de aplicación

Artículo 1.º Las presentes Ordenanzas regulan las condiciones de trabajo del personal enrolado que presta sus servicios a bordo de los buques de la Marina Mercante, abanderados en España, cualquiera que sea la clase de trabajo y funciones que realice, o forma de su retribución, y tanto si aquéllos son propiedad o fletados por Empresas navieras o armadoras dedicadas al comercio marítimo o pertenecen a entidades particulares o arrendatarias de un monopolio, que utilizan dichos buques, de su propiedad o en arrendamiento, para el transporte exclusivo de sus propias mercancías o productos.

Igualmente quedará incluido en la presente Reglamentación:

a) El personal enrolado en buques que, clasificados como mercantes, no están dedicados al comercio marítimo propiamente dicho, sino que se emplean en servicios especiales, como los llamados buques cableos u otros análogos.

b) El personal de los servicios que las Empresas puedan haber contratado con otras entidades o personas, tales como los de radiotelegrafía, fonda, peluquería, etc., respecto de aquellos cargos que son desempeñados a bordo de los buques mercantes, figurando, por tanto, en el rol de los mismos.

c) El personal de los servicios de inspección que en nombre de los navieros o armadores o empresas arrendatarias de un monopolio se ejerza a bordo o en relación con los citados buques de su propiedad, fletados o arrendados, o el personal de sus dotaciones.

b) Exclusiones

Art. 2.º Queda excluido de este Reglamento:

a) El personal de embarcaciones y artefactos flotantes empleados en la construcción o reparación de puertos y cuyas relaciones laborales se regulan por la Reglamentación Nacional de Trabajo en las Industrias de la Construcción y Obras Públicas, de 11 de abril de 1946, y Resolución de la Dirección General de Trabajo de 14 de diciembre de igual año.

b) El personal embarcado dependiente de las Juntas de Obras y Comisiones administrativas de puertos de España, amparado por el Reglamento de 17 de junio de 1946.

c) El personal que preste sus servicios en gánguiles y barcos en prueba, comprendidos en la Reglamentación Nacional de Trabajo en la Industria Siderometalúrgica de 27 de julio de 1946.

d) El personal comprendido en la Reglamentación Nacional de Trabajo en la Industria de Pesca Marítima, de 28 de octubre de 1946.

e) El personal que depende de factorías bacaladeras, incluidas en la Reglamentación Nacional de 18 de enero de 1947.

f) El personal afectado por la Reglamentación Nacional de Trabajo en la Industria Salinera, de 30 de junio de 1947.

g) El personal de puertos incluido en la Reglamentación Nacional de Trabajo en Minas Metálicas, de 12 de abril de 1946, en virtud de la Resolución de la Dirección General de Trabajo, de 14 de enero de 1949.

h) El personal que presta sus servicios a bordo de embarcaciones de tráfico interior de puertos comprendido en las normas de 4 de febrero de 1949.

Art. 3.º Corresponde a la Dirección General de Trabajo resolver, en el orden laboral, cuantas dudas puedan surgir respecto a la inclusión o exclusión de determinadas actividades relacionadas con el personal de la Marina Mercante, regulado por las presentes Ordenanzas.

c) Definición de las navegaciones

Art. 4.º A efectos laborales, se estima como navegación de cabotaje la que se verifica por los buques nacionales entre los puertos españoles, tanto de la Península como de Baleares, Canarias y posesiones del Norte y Noroeste de África, hasta el paralelo 20º 30' Norte, así como también la que realizan entre dichos puertos y los de las costas de Portugal, Gibraltar, Tánger y Zona del Protectorado Español en Marruecos.

Navegación de gran cabotaje, la que se verifica por los buques nacionales entre alguno de los puertos enunciados en el párrafo anterior y los extranjeros de Europa, los de Asia y África, situados en el Mediterráneo, y los de África en el Atlántico, hasta Cabo Blanco, así como los de posesiones españolas situados al Sur del paralelo 20º 30' Norte.

Navegación de altura, la que verifican los buques nacionales entre los puertos contenidos en los dos párrafos anteriores y los demás puertos extranjeros no citados en los mismos, así como la navegación extranacional que realicen entre dichos puertos extranjeros.

d) Conceptos generales

Art. 5.º En la aplicación de los preceptos de este Reglamento se tendrán en cuenta los siguientes conceptos generales:

1) Bajo la denominación genérica de «buque» se comprenden toda clase de embarcaciones incluidas en el ámbito de aplicación que establece el presente capítulo, aplicándose las normas específicas vigentes o las que se dicten por la Subsecretaría de la Marina Mercante para la calificación concreta de «buque de carga o pasaje», «vapores», «motonaves»,

«motonaves», «veleros con motor auxiliar» o «simples veleros».

2) Por tonelaje de cada buque se estimará siempre el de registro total, aun cuando en el articulado de estas Ordenanzas se omita, en muchas ocasiones, añadir este último concepto.

3) La potencia de máquinas se computará en todo caso por «caballos nominales».

4) Las atribuciones, derechos y obligaciones que corresponden al Capitán en el ejercicio del mando del buque se entenderán siempre referidas al que desempeña la Jefatura de la nave, ya sea con título de Capitán o Piloto, o con nombramiento de Patrón de cabotaje.

5) Los conceptos «Empresa Naviera o Armadora», o simplemente «Empresa», y los de «naviero o armador» que figuran en el texto de las presentes normas laborales, se emplean como sinónimos o indistintos, no procediendo, por lo tanto, aplicar las diferenciaciones que de aquéllos se hace en el Derecho mercantil marítimo.

6) Sin perjuicio de la legal representación que corresponde a los Directores, Gerentes o Apoderados del naviero o armador, en el concepto de «sus legítimos representantes», están comprendidos el Capitán, el Jefe de Inspección e Inspectores y los Delegados que las Empresas puedan designar en los distintos puertos.

CAPITULO II

Organización del trabajo

SECCIÓN 1.ª—Disposiciones generales

Art. 6.º La organización de los servicios y trabajos a bordo, en puerto y en el mar, de conformidad con los preceptos de este Reglamento y demás normas jurídicas legales de aplicación, corresponde al naviero o armador, y en su nombre, como máxima autoridad del buque, al Capitán, Piloto o Patrón de cabotaje que ejerza el mando de la nave.

Los sistemas de organización del trabajo que puedan implantarse no habrán de olvidar que la eficiencia y el rendimiento de la industria y, en definitiva, la prosperidad de armadores y trabajadores, depende de la prestación del trabajo correspondiente y de que por el mismo se obtenga una retribución equitativa, así como de que las relaciones laborales, en especial las que son consecuencia del ejercicio de la libertad que se reconoce a las Empresas, estén asentadas sobre un principio de justicia.

Art. 7.º Con el fin de permitir a la tripulación que comprenda bien la naturaleza y extensión de sus derechos y obligaciones, el cuadro de organización de los servicios y trabajos a bordo, visado por el Delegado de Trabajo que corresponda, se colocará en lugar adecuado del buque para conocimiento de la dotación.

En todo lo relativo a cada uno de los Departamentos de máquinas, radiotelegrafía, servicios de fonda y especiales, se oír por el Capitán a los Jefes respectivos, los cuales podrán hacer consignar sus informes en el Diario de Navegación del buque.

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

Art. 8.º El personal de a bordo, cualquiera que sea la categoría y departamento a que esté adscrito, habrá de cumplir cuantas órdenes y servicios le sean dados por el Armador y sus legítimos representantes, por conducto del Capitán, relativas a las faenas relacionadas con la navegación o cometido asignado a cada Departamento, y entre cu-

Las funciones estarán incluidas las de carácter técnico, mercantil o comercial, como la vigilancia y recuento de mercancías, sin que pueda invocarse como motivo de excusa para el cumplimiento de aquéllas, circunstancia alguna, aunque sea justificada, tales como las de haber realizado la jornada legal o correspondiente turno de descanso; todo ello sin perjuicio de que puedan ejercitar los interesados, al regreso a puerto español, las acciones y reclamaciones que correspondan ante el Armador o Autoridades competentes.

En su consecuencia, ningún individuo de la dotación podrá rehuir la prestación de sus servicios, cualquiera que sea el tiempo que necesite emplear en la ejecución de los mismos.

SECCIÓN 2.ª.—Normas especiales

a) Trabajos en puerto

Art. 9.º Correspondiendo al Capitán, de acuerdo con las disposiciones vigentes, la custodia del cargamento, del que responderá desde que se hiciere entrega de él en el puerto en donde se cargue, hasta que lo entregue en el puerto de destino, el embarque, desembarque y transbordo de mercancías, así como las operaciones de estiba y desestiba, se efectuarán bajo la dirección, vigilancia y responsabilidad de los Oficiales que por el Capitán se designen, y a falta de éste y de aquéllos, por el Patrón de cabotaje, los que estarán auxiliados por el personal de Maestranza o tripulantes-subalternos que por el Jefe de la nave se determinen, en las funciones materiales de confronta, recuento y apunte o anotación de las eslingadas y número de bultos embarcados, desembarcados o transbordados.

Los cometidos de carácter mercantil o comercial, citados en el párrafo anterior, por ser propios de las dotaciones, a tenor de lo dispuesto en el precedente artículo, redactado de acuerdo con la base primera de la Ley de 19 de diciembre de 1951, no serán objeto de retribución especial alguna, pero tales trabajos estarán sujetos a las limitaciones, descansos, cómputo de jornada y abono de horas extraordinarias, en su caso, que se fijen en estas Ordenanzas.

Lo preceptuado en el párrafo primero de este artículo se entenderá sin perjuicio de la facultad y responsabilidad del Capitán, Piloto o Patrón, de poder encargarse de las funciones de confronta, recuento y apunte o anotación de mercancías a los Apuntadores, Confrontadores y Clasificadores integrados en los censos de trabajadores portuarios.

Art. 10. En puerto y rada abrigada, la dotación del buque, a no ser por fuerza mayor, queda exceptuada de cualquier operación de carga y descarga de mercancías, salvo los casos señalados en el artículo anterior y los que a continuación se determinan:

a) Además de las maniobras de arrancar y guarnir plumas y puntales, al personal de a bordo corresponderá el manejo de maquinillas y aparejos del buque destinados a dichas operaciones de carga y descarga, en motoveleros y cualquier otro buque, cuando a juicio de su Capitán deba efectuarse por los propios tripulantes por no existir en el puerto trabajadores especializados como maquinilleros, o cuando las características de las maquinillas aconseje la adopción de tal medida.

Sin perjuicio de la función de vigilancia que en todo caso corresponde a los Oficiales o titulados con título no superior, adscritos al departamento de máquinas, el manejo de las maquinillas, cuando el mismo se encomiende a personal de la dotación del buque, estará a cargo de tripulantes-subalternos.

b) Las faenas de estiba, desestiba y

transbordo de mercancías que efectúen los tripulantes de buques de menos de 100 toneladas de registro bruto que naveguen «a la part.», en la forma y condiciones estipuladas en el contrato correspondiente; pero siempre que la ejecución de tales faenas no exija, en su conjunto, trabajo superior al que corresponde a una jornada, ya que de exceder de este límite deberán ser practicadas por personal del censo de trabajadores portuarios, al que asimismo, y en todo caso, corresponderá las labores realizadas en tierra.

c) El transporte de víveres para consumo de la dotación o pasajeros del buque, así como el de pertrechos, desde almacenes o comercios, que excepcionalmente puedan efectuar los tripulantes-subalternos, y que, salvo los casos de reconocida fuerza mayor, tendrá carácter voluntario, deberá ser objeto de retribución suplementaria, abonándose a los que lo realicen el salario que corresponda a los trabajadores portuarios, según las normas en vigor en el puerto nacional o extranjero en que dicho trabajo se verifique.

Lo dispuesto en el párrafo anterior no comprenderá el embarque de muelle a buque de víveres y pertrechos que con carácter general o referido a determinados buques o clase de navegación se realiza por las tripulaciones, así como tampoco el transporte y embarque de los llamados vulgarmente víveres «de fresco» que, según usos y costumbres, pueda verificarse por el personal de fonda y especialmente, el de cocina.

d) Aquellos otros no citados en los precedentes apartados y que, incluidos en el Reglamento de Régimen interior de cada buque sean expresamente autorizados por la Dirección General de Trabajo. Teniendo en cuenta que, tanto en estos casos especiales como en los demás contenidos en el presente artículo, serán aplicables, como trabajo efectivo que se realiza, las limitaciones, descansos y cómputo de jornada, así como el abono de las horas extraordinarias que se establecen en este Reglamento.

b) Régimen especial en los servicios interinsulares

Art. 11. Los trabajos de carga y descarga, estiba y desestiba de mercancías que son transportadas por buques adscritos a los servicios interinsulares de Canarias y Africa Occidental (correilos) u otros análogos, y que según usos y costumbres, se vengán realizando por los propios tripulantes, por no existir censos de trabajadores portuarios en determinados puertos o playas, podrán continuar en igual régimen, siempre que para cada buque y a solicitud del armador se obtenga la expresa autorización de la Dirección General de Trabajo, la que podrá otorgarla cuando el número de tripulantes enrolados sea el adecuado para el cumplimiento de las obligaciones que como dotación de la nave le correspondan, y cometido especial que según el presente artículo se le atribuye, habida cuenta de las normas que sobre jornada y descanso se contienen en estas Ordenanzas.

Los tripulantes enrolados de acuerdo con lo dispuesto en el párrafo anterior podrán ser igualmente utilizados en operaciones de carga y descarga, estiba y desestiba, en los demás puertos en que el buque deba realizarlas, aunque en los mismos existan censos de trabajadores portuarios.

De constituirse los adecuados organismos y censos en todos los puertos, siendo, por lo tanto, innecesario el régimen de excepción que el presente artículo autoriza, las Empresas podrán reducir la plantilla de los buques afectados a los límites exigidos por el cuadro indicador aprobado por la Subsecretaría de la Marina Mercante.

c) Movimiento de mercancía en la mar

Art. 12. En la mar, cuando lo exija la seguridad del buque o el evitar que se averie la mercancía, los tripulantes podrán dedicarse a los trabajos de movimiento de carga que sean precisos, percibiendo, fuera de la jornada legal, el importe reglamentario por las horas extraordinarias de trabajo que hayan realizado.

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

CAPITULO III

Clasificación del personal

SECCIÓN 1.ª.—Clasificación, según la función

I.—Normas generales

Art. 13. La enumeración del personal consignada en la presente Reglamentación es meramente enunciativa, y no supone la obligación de tener provistas en todos los casos las plazas indicadas, si no lo exigiese la procedente observancia del cuadro indicador del personal mínimo reglamentario en los buques mercantes españoles, aprobado por la Subsecretaría de la Marina Mercante.

Sin embargo, cuando se utilice a un productor para que realice las funciones específicas de una categoría profesional determinada, habrá de recibir los beneficios económicos y consideraciones que para la misma se reconocen en estas Ordenanzas; teniendo en cuenta, en lo que se refiere al personal técnico u Oficiales y al Titulado con título no superior, que deberán observarse las disposiciones contenidas en el mencionado cuadro indicador, debiendo asignarse el salario correspondiente al título profesional exigido para cada embarcación, aun cuando la persona que desempeñe el cargo posea título de superior categoría, o siéndolo de inferior, lo ejerza circunstancialmente con las debidas autorizaciones.

Art. 14. Cuando las disposiciones dictadas por la Subsecretaría de la Marina Mercante requieran de forma indistinta para ejercer el mando de un buque el título de Capitán o Piloto, o únicamente el de Piloto, su encuadramiento en las categorías que por estas Ordenanzas se establecen se efectuará de acuerdo con lo preceptuado en el artículo 236, el que igualmente será tenido en cuenta para la clasificación del personal de puente, máquinas y radiotelegrafía, en los supuestos que en el propio texto se determinan.

En los demás casos, si el cuadro indicador del personal mínimo reglamentario no determina de una manera expresa el título o nombramiento que debe poseer el tripulante que ejerza determinado cargo, se reconocerá al que lo desempeñe la categoría y haberes que correspondan al título o nombramiento profesional que posea.

Art. 15. El encuadramiento de un tripulante en uno de los cuatro grupos profesionales que se establecen en el artículo 18, y dentro de cada uno de aquéllos en una categoría determinada, no sólo llevará consigo el reconocimiento del derecho a percibir la remuneración asignada a la misma, sino también deberá considerarse para determinar el lugar que a cada tripulante correspondiere en los distintos actos que, fuera de los de servicio, exige la convivencia a bordo de los buques.

A tal efecto, se observará siempre el orden de prelación determinado por las siguientes circunstancias:

Primera. Corresponderá al Capitán, Piloto o Patrón que ejerza el mando de la nave la presidencia o lugar preferente

en todos los actos en que el mismo intervenga.

Segunda. La condición de Oficiales que, según el artículo 19 de estas Ordenanzas, se reconoce a los Capellanes otorgará a los mismos, en los buques en que se encuentren enrolados, el puesto de honor que el respeto a la naturaleza de sus funciones requiere.

Tercera. En cada grupo profesional de Oficiales, Titulados con título no superior, Maestranza y Subalternos, se estimará la categoría asignada al tripulante, de acuerdo con las señaladas en el cuadro de sueldos que se inserta en el artículo 235 de este Reglamento.

Cuarta. Dentro de la misma categoría se considerará el departamento, sección o servicio al que esté adscrito el tripulante, por el siguiente orden: Puente o cubierta, Máquinas, Radiotelegrafía, Fonda y Servicios especiales.

Quinta. Los agregados o alumnos de náutica, máquinas y radiotelegrafía que, únicamente a efectos de trato a bordo, están incluidos en el grupo de Oficiales figurarán a continuación del último de éstos, y por el orden de departamentos o servicios que señala el párrafo anterior.

Art. 16. Siempre que las necesidades de la explotación lo exijan, las Empresas podrán proponer a la Dirección General de Trabajo la sustitución de alguna de las categorías profesionales o cargos que en los artículos 20, 22, 24, 26, 27 y 29 se citan o la creación de otros nuevos. La propuesta, debidamente justificada, señalará las características necesarias para perfilar y concretar las innovaciones que comprende.

II.—Normas especiales

Art. 17. El personal afectado por la presente Reglamentación comprende:

A) Al que presta sus servicios a bordo de los buques de la Marina Mercante.

B) Al que, en nombre del Armador tiene por cometido la inspección y vigilancia de servicios existentes en los buques.

A) Personal de a bordo:

Art. 18. Se entiende por dotación de un buque el personal enrolado para su servicio, clasificado en los siguientes grupos:

I.—Oficiales.

II.—Titulados, con título no superior.

III.—Maestranza.

IV.—Tripulantes-Subalternos.

Cualquiera que sea el título profesional que posea, función o trabajo que tenga asignado un individuo, se comprenderá en uno de los cuatro grupos anteriores, según el cargo que desempeñe a bordo.

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

GRUPO I.—Oficiales

Art. 19. Son Oficiales los que ejercen a bordo un cargo técnico que requiera para su desempeño poseer título facultativo, o profesional de categoría superior en la Marina Mercante.

Tendrán asimismo la condición de Oficiales los Capellanes, sin perjuicio de las especiales características que imponga el carácter sagrado de sus funciones, en cuanto a su sujeción a normas laborales.

También estarán incluidos en este grupo, pero únicamente a efectos de trato a bordo, los que, no formando parte de la plantilla o dotación del buque, realizan en el mismo las prácticas exigidas por las disposiciones vigentes, como agregados o alumnos de náutica, máquinas y radiotelegrafía.

Art. 20. En razón a la función y departamento en que presta sus servicios, el personal comprendido en este grupo se

clasifica en dos subgrupos: A) Técnicos marítimos, y B) Técnicos de servicios especiales.

A) *Técnicos marítimos.* — Comprende este subgrupo:

a) Capitán, en cuya categoría habrá que distinguir, a efectos retributivos, el que ejerce el mando del buque para el que se exige el título de Capitán, y el que ejerce el mando de vapor, motonave, motovelero o velero, que solamente requiere el título de Piloto.

b) Oficiales de puente o náuticos, con título de Capitán o Piloto, en los que se distinguirán tres categorías:

Primer Oficial.

Segundo Oficial.

Tercer Oficial.

c) Oficiales de máquinas, con las siguientes categorías:

Primer maquinista.

Segundo maquinista.

Tercer maquinista.

Cuarto maquinista.

d) Oficiales de radiotelegrafía, en el que se comprenden tres categorías:

Primer radiotelegrafista.

Segundo radiotelegrafista.

Tercer radiotelegrafista.

B) *Técnicos de servicios especiales.* — Comprende este subgrupo:

a) Oficiales de fonda, distribuidos en tres categorías:

Primer sobrecargo.

Segundo sobrecargo.

Tercer sobrecargo.

b) Médicos, que podrán ser de dos categorías:

Primer Médico.

Segundo Médico.

GRUPO II.—Titulados con título no superior

Art. 21. Son Titulados con título no superior aquellos que desempeñan a bordo de los buques determinadas funciones técnicas o profesionales, específicas y limitadas, para las que se exige la posesión de un título oficial o nombramiento expedido de acuerdo con las disposiciones vigentes.

Art. 22. En razón a la función y departamento o sección en que preste sus servicios, se distinguirán:

a) Patrón de cabotaje, de primera o segunda clase, con mando de vapor, motonave o velero.

b) De cubierta:

Patrón de cabotaje de primera, sin mando.

Patrón de cabotaje de segunda, sin mando.

c) De máquinas:

Perito electricista.

Primer mecánico naval.

Fogonero habilitado de maquinista.

Segundo mecánico naval.

Mecánico electricista, con título expedido por Escuela oficial.

d) De fonda: Auxiliar de Sobrecargo.

e) De servicios especiales:

Practicante.

Maestro de música.

Enfermera titulada.

GRUPO III.—Maestranza

Art. 23. Se considerará como Maestranza aquel personal que, sin poseer título oficial, ejerce funciones o realiza trabajos a bordo que exigen una acusada competencia o especialización.

Art. 24. Constituyen este grupo los cargos que a continuación se indican, distribuidos por servicios o departamentos del buque:

A) De cubierta:

Primer Contraaestre.

Segundo Contraaestre.

Tercer Contraaestre.
Carpintero de cubierta.
Pañolero de cubierta.

B) De máquinas:

Calderero.

Bombero de buque-tanque.

Pañolero de máquinas.

Mecánico electricista, sin título oficial.

C) De fonda:

Primer Mayordomo.

Segundo Mayordomo.

Jefe de cocina.

Primer cocinero.

Segundo cocinero.

Repostero.

Primer panadero.

Primer despensero o gambucero.

Carnicero.

Ropero o lencero.

Carpintero de cámara.

D) De servicios especiales:

Músico.

Encargado de Información e Intérprete.

GRUPO IV.—Tripulantes subalternos

Art. 25. Constituyen el grupo de tripulantes-subalternos todos aquellos que desempeñan a bordo algún cometido mecánico, distinguiéndose, habida cuenta del grado de especialización que su ejecución exige, dos subgrupos: Especialistas y Subalternos.

Art. 26. *Especialistas.*—Constituyen este subgrupo los tripulantes especialistas que a continuación se indican, distribuidos por servicios o departamentos del buque:

a) De máquinas:

Operario electricista.

Engrasador.

Cabo de agua.

Fontanero o plomero.

b) De fonda:

Tercer cocinero.

Segundo panadero.

Segundo despensero.

Encargado de cámara.

c) De servicios especiales:

Impresor.

Art. 27. *Subalternos.* — Integran este subgrupo los tripulantes que a continuación se relacionan, distribuidos por servicios o departamentos del buque:

a) De cubierta:

Marinero preferente.

Marinero.

Ayudante de carpintero.

Mozo.

Grumete.

Paje.

b) De máquinas:

Fogonero.

Palero.

Limpiador.

c) De fonda:

Ayudante de cocina.

Marmitón.

Ayudante de repostero.

Ayudante de panadero.

Ayudante de carnicero.

Ayudante de despensero.

Encargado de bar.

Encargado de oficina.

Encargado de equipaje y limpieza.

Camarero de primera.

Camarero de segunda.

Ayudante de camarero.

Ayudante de oficio.

Mozo de limpieza.

Sereno de cámara.

Ayudante de ropero.

Encargado de lavadero.

Ayudante de lavadero.

Botones.

d) *De servicios especiales:*
Enfermero.
Peluquero.

B) Personal de Inspección:

Art. 28 Se entiende por inspectores el personal que en nombre del naviero o armador, y en posesión del correspondiente título o nombramiento, ejerce funciones inspectoras en relación con la totalidad de la flota de una Empresa o de los departamentos o servicios de los buques de aquélla que al efecto le hubiesen sido confiados, así como respecto al personal que constituye sus tripulaciones.

Art. 29 El personal de Inspección se encuadrará en los cargos que a continuación se indican:

a) Inspectores de primera clase:

Jefe de Inspección e Inspector general.
Capitán-Inspector.
Maquinista-Inspector.
Radiotelegrafista-Inspector.
Sobrecargo-Inspector.
Médico-Inspector.
Inspector-Jefe del personal.

b) Inspectores de segunda clase:

Inspectores con título no superior.

c) Inspectores de tercera clase:

Mayordomía-Inspector.

Independientemente de los enumerados cargos, las Empresas podrán incluir en su Reglamento de Régimen interior aquellos otros que consideren necesarios, con funciones específicas, y tanto si las mismas afectan a toda su flota o respecto de determinadas líneas de navegación o buque; si bien dicho personal de inspección, al igual que el enumerado en este artículo, deberá poseer el adecuado título profesional de categoría superior en la Marina Mercante, si se trata de cargos comprendidos en el apartado a), o análogos a éstos, y del título oficial o nombramiento si corresponden a la categoría de inspectores titulados con título no superior.

SECCIÓN 2.ª—Clasificación, según la permanencia

Art. 30 El personal de la Marina Mercante se clasifica, según la permanencia, en fijo, interino y eventual.

La condición del personal se determinará atendiendo a la naturaleza de la necesidad para cuya satisfacción se admite y no a la denominación que se le haya dado o al simple carácter temporal del enrolamiento. Los casos de duda se interpretarán en favor de la mayor fijeza.

En todo caso, tanto el personal interino como el eventual tendrá, en igualdad de circunstancias, preferencia para ocupar las vacantes que se produzcan en la plantilla fija de la Empresa.

a) Personal fijo

Art. 31. Es personal fijo aquel que la Empresa naviera o armadora de uno o varios buques, precisa de modo permanente para realizar el trabajo exigido por la explotación normal de aquéllos.

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

Excepto en aquellos casos especiales en que las características de un buque o línea de navegación justifiquen un régimen distinto, para el que se requerirá la previa autorización de la Dirección General de Trabajo, las relaciones jurídico-laborales con el personal fijo se referirán a todos los buques de una Empresa naviera.

b) Personal interino

Art. 32. Es personal interino el que se admite de modo temporal para sustituir al personal fijo que se halla prestando servicio militar, enfermo o accidentado, en situación de excedencia voluntaria a que se contrae el artículo 148, o la forzosa por el desempeño de cargos políticos, suspenso de empleo y sueldo, o en disfrute de vacaciones o permisos, o en otros casos análogos.

Merecerá igualmente la consideración de interino aquel que sea indispensable designar para ocupar vacantes que se produzcan en la plantilla de un buque o buques, en tanto no se provean aquellas en propiedad en la forma que se determina en estas Ordenanzas.

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

c) Personal eventual

Art. 33. Es personal eventual el que se enrola para formar, completar o aumentar la dotación de los buques en trabajos o situaciones de inusual circunstancia; sentando el criterio de que las necesidades permanentes nunca podrán ser atendidas con personal eventual.

Salvo aquellos otros casos especiales que, por circunstancias de igual naturaleza, la Dirección General de Trabajo pueda autorizar, el enrolamiento de este personal será siempre por tiempo cierto, no superior a seis meses, o para un viaje o número determinado de viajes de carácter extraordinario, sin que el tiempo de duración de éstos, en conjunto, deba exceder del plazo antes indicado.

SECCIÓN 3.ª—De las reclamaciones contra la clasificación profesional

Art. 34. Siempre que un trabajador estime que el grupo o especialidad en que ha sido encuadrado o la categoría que tiene asignada no corresponde a la función que efectivamente realiza, podrá reclamar ante la Delegación de Trabajo competente su adecuada clasificación profesional.

Tanto si se trata de la inclusión del tripulante en determinado grupo o especialidad, como de determinar la categoría que dentro del mismo pueda corresponderle, por el Delegado de Trabajo se fijará la pertinente clasificación y categoría; si bien teniendo en cuenta, cuando la reclamación se funde en realizar funciones superiores, si el interesado se encuentra comprendido dentro de las normas que sobre ascensos se establecen en la presente Reglamentación.

De no corresponderle conforme a dichos preceptos, únicamente tendrá derecho el trabajador reclamante a la diferencia entre el sueldo de la categoría que le fué asignada por la Empresa y el de la función que efectivamente realice, de acuerdo con lo establecido en el artículo 13, pero sin ocupar número en el escalafón correspondiente ni consolidar dicha categoría superior.

Art. 35. En el caso de que los inspectores de Trabajo comprueben que la clasificación profesional de alguno o algunos tripulantes no concuerda con las funciones que realmente tengan encomendadas, podrán ofrecer a los armadores o sus representantes legales asesoramiento para corregir los errores de clasificación en que hayan incurrido.

La decisión del Inspector producirá, según los casos, los efectos señalados en el artículo precedente, en relación con el artículo 39, siempre que sea aceptado por la Empresa y por los trabajadores; en otro caso, lo pondrá en conocimiento de la Delegación de Trabajo competente,

mediante escrito-propuesta, que surtirá los mismos efectos que la instancia de los interesados.

Art. 36. La Delegación de Trabajo competente, previas las comprobaciones e informes que considere necesarios, resolverá en el plazo de veinte días, contados desde la fecha en que hubiere recibido dichos informes, que deberán evaluarse en el término máximo de treinta días. En todo caso serán preceptivos los informes de la Inspección de Trabajo, fuera del caso en que el expediente fuere promovido por ella, el de la Organización Sindical y el de la Empresa. En estos informes, aparte las consideraciones que se estimen oportunas, se harán constar con el debido detalle las funciones que tuvieren encomendadas los trabajadores afectados.

Art. 37. La resolución adoptada se notificará a las partes en la forma que establece el artículo 218 de estas Ordenanzas, y será recurrible ante la Dirección General de Trabajo en el plazo de veinte días, contados desde el inmediato a su notificación.

El recurso deberá presentarse ante la propia Delegación que conozca el asunto, la cual, en término de diez días, elevará a la Superioridad el recurso debidamente informado y el expediente original.

Art. 38. La Dirección General de Trabajo dictará la resolución que proceda en los quince días siguientes a la entrada en su Registro del expediente completo o de los informes ampliatorios que estimara necesarios pedir, y su resolución será comunicada a las partes por conducto de la Delegación correspondiente.

Art. 39. La clasificación acordada en definitiva surtirá todos sus efectos, incluso económicos, a partir de la fecha en que el trabajador interesado solicitó por escrito su adecuada clasificación y, a falta de reclamación de parte, desde el momento en que la Inspección de Trabajo hubiere comprobado la indebida clasificación, todo ello sin perjuicio del plazo de prescripción establecido con carácter general para las reclamaciones laborales.

Art. 40. Como derivación del acuerdo firme recaído en los expedientes sobre clasificación profesional, podrán formularse ante la Magistratura de Trabajo las acciones procedentes, en el caso de que el armador se niegue al pago de la remuneración que corresponda.

Art. 41. Para la determinación de la Delegación de Trabajo que debe considerarse competente para conocer de las cuestiones dimanantes de la clasificación profesional, se estará a lo dispuesto en el capítulo XI de este Reglamento, relativo al régimen administrativo.

Igualmente se regularán por los preceptos del invocado capítulo, todo lo relacionado con las notificaciones, cómputo de los plazos para recurrir y forma de formular los recursos, cuando se trate de personal embarcado.

CAPÍTULO IV

Definiciones de las categorías profesionales, por Departamentos, Secciones o Servicios

Art. 42. El contenido de las definiciones que a continuación se consignan pretenden tan sólo recoger los rasgos más fundamentales de las categorías definidas, sin agotar ni especificar las funciones asignadas a cada una de ellas, que en todo caso serán las atribuidas de acuerdo con las disposiciones vigentes o las establecidas por usos y costumbres tradicionales en la Marina Mercante.

Sección 1.ª—Personal de a bordo

Art. 43. El personal comprendido en esta Reglamentación que ejerce sus fun-

ciones o realiza sus trabajos a bordo de los buques, se distribuirá en los siguientes Departamentos Secciones o Servicios:

- A) Cargos de mando.
- B) Puente y cubierta.
- C) Máquinas
- D) Radiotelegrafía.
- E) Fonda.
- F) Servicios especiales, en los que se distinguirán:
 - a) Sanidad e higiene.
 - b) Otros servicios.

A) Cargos de mando

Art. 44. La denominación genérica de «Capitán» con que se designa al que ostenta la Jefatura de la nave, no supone el reconocimiento de la categoría profesional de igual denominación, a efectos de estas Ordenanzas, si no concurren las circunstancias que se enumeran en la definición que de dicho cargo se contiene en el artículo siguiente, en el que, asimismo, se define el de Piloto y el de Patrón de Cabotaje, con mando de vapor, motonave, motovelero o velero.

Art. 45. Las categorías profesionales que integran los llamados cargos de mando, son: Capitán, Piloto y Patrón de cabotaje con mando de embarcación.

GRUPO I.—Oficiales

Capitán. Es el que en posesión del título español de Capitán de la Marina Mercante desempeña a bordo de un buque—para el que, según el Cuadro Indicador aprobado por la Subsecretaría de la Marina Mercante, se exige el mencionado título—la jefatura suprema de la nave, estando encargado de su mando y dirección con las atribuciones, obligaciones y responsabilidades técnicas administrativas, mercantiles, disciplinarias, etc., que por sí o como representante directo del armador le asignan el Código de Comercio y las Leyes, Ordenanzas o Reglamentos de Marina Navegación, Aduanas, Sanidad, Emigración y demás normas legales de carácter general o específico; las que le competen en determinados actos civiles de acuerdo con lo establecido en el Código Civil Ley de Registro Civil u otras de análoga naturaleza; las que en el orden judicial y gubernativo se le atribuyen por la Ley Penal de la Marina Mercante, Reglamento de Policía y disciplina a bordo, Reglamento de Sanidad Exterior y demás disposiciones en vigor, y las que, en el aspecto laboral, se le confieren por la presente Reglamentación.

Piloto con mando de buque.—Es el que en posesión del título español de Piloto de la Marina Mercante, ejerce el mando y dirección de un buque para el que por su tonelaje, navegación a que se dedica u otras circunstancias, el Cuadro Indicador aprobado por la Subsecretaría de la Marina Mercante exige únicamente el mencionado título profesional, correspondiéndole análogas atribuciones, obligaciones y responsabilidades a las que enunciativamente se contienen en la definición de Capitán.

GRUPO II.—Titulados con título no superior

Patrón de cabotaje con mando de buque.—Es el que en posesión del título o nombramiento de Patrón de Cabotaje, ejerce el mando y dirección de vapores, motonaves, motoveleros veleros con motor auxiliar o simples veleros que, por su tonelaje reducido y por las travesías que realizan, también limitadas, el Cuadro Indicador le confía su jefatura con análogas atribuciones, obligaciones y responsabilidades, a las que enunciativamente se consignan en la definición de Ca-

pitán, con la obligada diferenciación de carácter técnico, que dimana de la distinta naturaleza y jerarquía del título o nombramiento, no superior que ostenta.

Los Patrones de cabotaje serán de primera y segunda clases, correspondiendo ambas para la aplicación de este Reglamento, a los títulos o nombramientos oficiales expedido, por las Autoridades de Marina, de acuerdo con las disposiciones en vigor.

B) Puente y cubierta

Art. 46. El departamento o sección de puente y cubierta estará integrado por los Oficiales, titulados con título no superior, Maestranza y tripulantes subalternos que a continuación se definen:

GRUPO I.—Oficiales

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

Los Oficiales de puente o náuticos se clasifican en primeros, segundos y terceros Oficiales, efectuándose el encuadramiento en dichas categorías de conformidad con el Cuadro Indicador aprobado por la Subsecretaría de la Marina Mercante y los preceptos contenidos en los artículos 94 y 236 de este Reglamento.

Corresponderá al de superior categoría entre los enrolados la jefatura del departamento o sección de puente y cubierta, distribuyendo el trabajo entre él y los demás Oficiales, y dirigiendo el de todo el personal de cubierta de Contramaestre a Paje, sin perjuicio de las atribuciones que respecto de los demás servicios o dependencias del buque le correspondan, en su condición de «Segundo de a bordo» y sustituto del Jefe de la nave en los casos de ausencia enfermedad o muerte de éste, en los que asumirá todas sus facultades, obligaciones y responsabilidades, caso de poseer el título de Capitán, si es exigible el mismo con arreglo a las disposiciones vigentes.

GRUPO II.—Titulados con título no superior

Patrón de cabotaje, sin mando de buque. Es el que, en posesión del título o nombramiento de Patrón de cabotaje, de primera o segunda clase, ejerce en los buques, motonaves, motoveleros, veleros con motor auxiliar o simples veleros, las funciones de carácter técnico que dimanan de la naturaleza y jerarquía del título o nombramiento no superior, que ostenta, hallándose a las órdenes de un Capitán, Piloto u otro Patrón de cabotaje, al que corresponderá el ejercicio del mando de la nave.

GRUPO III.—Maestranza

Contramaestre o Nostramo.—Es el hombre de mar hábil y experimentado en las faenas marineras, que, bajo las órdenes de los Oficiales de puente o Patrones de cabotaje, es el jefe directo e inmediato de la marinería y personal de cubierta y, como tal, dispone con arreglo a las instrucciones recibidas, los pormenores para practicar las labores y trabajos mecánicos de a bordo que corresponden a la citada sección de cubierta, repartiendo equitativamente las faenas y vigilando personalmente la rápida y exacta ejecución de las órdenes dadas a los especia-

listas o subalternos que de él dependen, teniendo siempre presente quienes son los de mejor conducta, mayores conocimientos y más aptos, para en cualquier momento, poder aprovechar acertadamente los servicios de todos.

La clasificación en primeros, segundos y terceros Contramaestres sólo afecta a su encuadramiento en determinados buques, a tenor de lo dispuesto en el apartado 2) del artículo 94 de este Reglamento si bien corresponderá al de mayor categoría de entre los embarcados, caso de ser más de uno, el ejercicio de la jefatura directa del personal subalterno de cubierta.

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

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

Pañolero de cubierta.—Es el que tiene a su cargo el cuidado y custodia del pañol de cubierta reponiendo de las herramientas, pertrechos, etc. que en el mismo se encuentren almacenados.

GRUPO IV.—Tripulantes subalternos

Marinero.—Es el que sirve en las maniobras de las embarcaciones para ejecutar las faenas de cubierta y arboladura, estando a las inmediatas órdenes del Contramaestre y ejecutando las faenas que el mismo le ordene, pertenecientes a la cubierta, costado y superestructuras, así como el picado, miniado, pintado y limpieza de los diversos departamentos, como pañoles bodega, calas de cadenas, tanques de carga, etc.; efectúa guardias de timón, retón de puente, guardias de portalón, etc., etc.

La clasificación en marinero preferente y simple marinero sólo afecta a su encuadramiento, a tenor de lo dispuesto en el apartado 3) del artículo 94 de este Reglamento.

Ayudante de carpintero.—Como su nombre indica, es el que ayuda al carpintero de cubierta en las faenas propias de éste.

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

Grumete.—Es el que procedente de la categoría de paje completa a bordo sus conocimientos para aspirar a plaza de mozo o marinero, realizando los cometidos propios de la función de éstos, con las limitaciones que dimanan de su edad y de su incompleta formación profesional.

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

C) Máquinas

Art. 47. El cargo de Jefe del Departamento de Máquinas no constituye, a efectos laborales una categoría profesional determinada, toda vez que dicha jefatura puede ser ejercida según el tonelaje del buque y potencia de su máquina, y de acuerdo con el Cuadro Indicador aprobado por la Subsecretaría de la Marina Mercante, por Maquinistas navales, Mecánicos navales o Fogoneros habilitados.

Art. 48. Adscritos al Departamento de Máquinas figurarán los Oficiales, titulados con título no superior, Maestranza y tripulantes (especialistas y subalternos), que se definen en la forma que a continuación se indica:

GRUPO I.—Oficiales

Maquinista naval.—Es el que con título español de primero o segundo Maquinista naval, puede manejar y conducir máquinas o motores montados en cualquier buque que, por su tonelaje y potencia de máquinas o motores montados en cualquier buque que, por su tonelaje y potencia de máquinas, exija la posesión del citado título, ejerciendo todas aquellas funciones o cometidos de carácter técnico que las Leyes, Reglamentos o normas consuetudinarias le atribuyen en lo que se refiere al aparato motor de la embarcación.

Los Oficiales maquinistas se clasifican, para la aplicación de estas Ordenanzas, en primeros, segundos, terceros y cuartos Maquinistas exigiéndose para ocupar plaza de la categoría superior entre las cuatro indicadas la posesión del título profesional de primer Maquinista.

Cuando existan dos o más Maquinistas navales embarcados en un buque, corresponderá al de superior categoría desempeñar el cargo de Jefe del Departamento de Máquinas, hallándose a sus inmediatas órdenes los demás Maquinistas y todo el personal adscrito al nombrado Departamento.

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

GRUPO II.—Titulados con título no superior

Perito electricista.—Es el que en posesión del título de tal denominación, atiende a la conservación de las instalaciones y aparatos eléctricos del buque, con la amplitud que se deriva de su nombramiento, estando a las órdenes inmediatas del segundo Maquinista.

Mecánico naval.—Es el que estando en posesión de nombramiento o título español de Mecánico naval, ejerce a bordo las funciones propias de su especialidad.

Los Mecánicos navales, que podrán ejercer la jefatura del Departamento de Máquinas en aquellos buques que por su potencia así lo establezca el Cuadro Indicador aprobado por la Subsecretaría de la Marina Mercante, se clasificarán en primeros y segundos Mecánicos navales, de acuerdo con el título profesional que posean.

Fogonero habilitado.—Es el que estando en posesión de nombramiento o título español de dicha denominación, ejerce a bordo, como Maquinista habilitado, en buques de vapor, las funciones propias de su especialidad.

Los Fogoneros habilitados podrán ejercer la jefatura del Departamento de Máquinas en aquellas naves que por su potencia así lo establezca el Cuadro Indicador aprobado por la Subsecretaría de la Marina Mercante.

Mecánico electricista, con título.—Es aquel que en posesión de título suficiente y a las órdenes del Segundo Maquinista, realiza a bordo funciones análogas a las señaladas para el Perito electricista, pero limitadas a las que se derivan de la inferior importancia del título que posee.

GRUPO III.—Maestranza

Calderero.—Es el que bajo las órdenes de los Maquinistas navales, Mecánicos navales o Fogoneros habilitados, ejerce la jefatura directa e inmediata sobre el personal especialista y subalterno del Departamento de Máquinas, y como tal, dispone, con arreglo a las instrucciones recibidas, los pormenores para practicar las labores y trabajos mecánicos que corresponden al citado Departamento, re-

partiendo equitativamente las faenas y vigilado personalmente la rápida y exacta ejecución de las órdenes dadas a los tripulantes que de él dependan, teniendo siempre presente quienes son los de mejor conducta, mayores conocimientos y más aptos, para, en cualquier momento, poder aprovechar acertadamente los servicios de todos.

Bombero de buque-tanque.—Es el que, en los buques petroleros, está encargado del manejo de las bombas de carga y descarga y tuberías de las mismas, así como del buen estado y conservación de las conducciones de cubierta y tanques, y de las herramientas pertenecientes al inventario del cuarto de bombas.

El Bombero de buque-tanque dependerá de los Oficiales de cubierta en cuanto se refiere a la carga y descarga, lastre, deslastre y trasiego, estando adscrito al Departamento de máquinas en cuanto a reparaciones y responsabilidad del material se refiere.

Mecánico electricista, no titulado.—Es el que sin poseer título oficial realiza trabajos relacionados con las instalaciones y aparatos eléctricos del buque, para cuya ejecución se exija una acusada competencia o especialización.

Pañolero de máquinas.—Es el que tiene a su cargo el cuidado y custodia del pañol de máquinas, respondiendo de las herramientas, pertrechos, etc., que en el mismo se encuentran almacenados.

GRUPO IV.—Tripulantes subalternos (ESPECIALISTAS)

Engrasador.—Es el que efectúa las faenas de engrase de máquinas y motores, realizando las demás operaciones complementarias o auxiliares que le ordene el Oficial de guardia del Departamento de máquinas.

Operario electricista.—Es el que auxilia al Mecánico electricista, si le hubiere, y caso de no existir a bordo, realiza las reparaciones elementales en las instalaciones y conducciones eléctricas.

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

Fontanero o plomero.—Es aquel que repara las averías que en las distintas tuberías del buque se originan, salvo en los petroleros, en que dichas funciones corresponderán al Bombero de buque-tanque.

(SUBALTERNOS)

Fogonero.—Es el dedicado a carbonear y alimentar el hogar de las calderas del buque y ejecutar las demás operaciones subalternas que le ordene el Oficial de guardia del Departamento de máquinas.

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

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

D). Radiotelegrafía

Art. 49. Al Departamento de Radiotelegrafía corresponderán únicamente los Oficiales radiotelegrafistas, de acuerdo con la definición que se formula a continuación.

Radiotelegrafista.—Es el que estando

en posesión del título de Radiotelegrafista de primera o segunda clase, expedido por la Escuela Oficial de Telecomunicación, ejerce a bordo de los buques las funciones propias de su profesión.

A los efectos de esta Reglamentación, los Radiotelegrafistas se clasifican en tres categorías, efectuándose su encuadramiento, dentro de cada Empresa, en la forma que determina el artículo 96.

Para ser clasificado en la primera categoría se requerirá hallarse en posesión del título de Radiotelegrafista de primera clase, expedido por la nombrada Escuela Oficial de Telecomunicación.

E) Fonda

Art. 50. En el servicio o departamento de fonda se incluirán las categorías profesionales que a continuación se definen, distribuidas en los grupos de: Oficiales, Titulados con título no superior, Maestranza y Tripulantes (Especialistas y Subalternos).

GRUPO I.—Oficiales

Sobrecargo.—Es el que en posesión de título profesional de categoría superior en la Marina Mercante o el de Profesor o Intendente mercantil desempeña a bordo las funciones administrativas que se le hayan atribuido por el naviero o por el Capitán, llevando a tal efecto la cuenta y razón de las operaciones contables, en los libros y demás documentos legalmente establecidos.

Asimismo ostentará la jefatura de todos los servicios de fonda.

Los Sobrecargos se distribuirán en tres categorías, efectuando su encuadramiento en cada una de ellas en la forma prevista en el apartado 1) del artículo 97 de estas Ordenanzas.

GRUPO II.—Titulados con título no superior

Auxiliar de Sobrecargo.—Es el que, en posesión de título profesional de categoría superior, o no superior, en la Marina Mercante, o el de Perito mercantil, desempeña a bordo, a las inmediatas órdenes del Sobrecargo o del Oficial de puente, en defecto de aquél, las funciones auxiliares y administrativas que se le confien.

GRUPO III.—Maestranza

Mayordomo.—Es el que ejerce la jefatura directa sobre todo el personal de fonda, así como de todos los servicios que a dicho Departamento correspondan.

En tal sentido repartirá el trabajo entre cocineros, camareros y demás personal de la sección, siendo responsable de su gestión ante el Sobrecargo, y en su defecto, ante el Capitán u Oficial que actúe por delegación de éste, y asumirá igualmente la responsabilidad en orden a la conservación y limpieza de cámaras y alojamientos, y del inventario de fonda del buque.

Los Mayordomos serán de primera y segunda clases, realizándose su encuadramiento en la forma establecida en el apartado 2) del artículo 97 de este Reglamento.

Jefe de cocina.—Es el que, en los buques trasatlánticos de pasaje, y dependiendo del Mayordomo, tiene a su cargo todo lo concerniente al servicio de cocina, estando a sus órdenes directas los cocineros, reposteros, panaderos, carniceros, etcétera, adscritos al nombrado servicio.

Cocinero.—Es el encargado de la preparación, condimentación y conservación de los alimentos del pasaje y de la dotación de la nave, debiendo administrar y conseguir un adecuado rendimiento de los viveres y demás artículos que se le entreguen para la condimentación.

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

Dentro de la categoría de cocineros

existirán tres clases, correspondiendo las dos primeras al grupo de Maestranza y la tercera a la de Especialista subalterno. La adscripción de las nombradas categorías de cocineros en los distintos buques se efectuará a tenor de lo dispuesto en los apartados 2) y 3) del artículo 97 de esta Reglamentación.

Dispensero o gambucero.—Es el que tiene a su cargo el cuidado y custodia de la despensa o gambuza, respondiendo de los viveres y mercancías que en la misma se encuentran almacenados, así como de su buena conservación.

Repostero.—Es el encargado de la confección de la repostería en sus diversas variaciones de postres, pastelería, bollería, pastas y dulces, así como helados y confituras, y de todo aquello que figure en las minutas del pasaje, y que corresponda a su especialidad.

Panadero.—Es el encargado de elaborar el pan suficiente para los pasajeros y tripulantes del buque, de acuerdo con las instrucciones que reciba del Mayor-domo.

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

Ropero o lencero.—Es el que tiene a su cargo el cuidado y custodia de la ropa y lencería del buque, respondiendo de la misma, así como de su buena conservación.

Carpintero de cámara.—Es el que, especializado en trabajos de ebanistería, realiza a bordo de buques de pasaje la reparación de los muebles y enseres de la cámara que por acción del mar u otras circunstancias, sufran desperfectos.

GRUPO IV.—Tripulantes subalternos

(ESPECIALISTAS)

Tercer cocinero.—Es el que, en buques de menos de 400 toneladas, realiza las funciones elementales atribuidas a los cocineros definidos en Maestranza.

Encargado de cámara.—Es el que, en los buques de pasaje, tiene a su cargo los servicios del restaurante, cuidando que el personal a sus órdenes cumpla con la máxima regularidad su labor profesional, debiendo comunicar al Mayor-domo las faltas que observe en los efectos o utensilios confiados a su custodia.

Segundo dispensero.—Es el que realiza análogas funciones a las definidas respecto del Dispensero, comprendido en el grupo de Maestranza, en aquellos buques en que, por la importancia de la gambuza, no se exija el de la nombrada categoría.

Segundo panadero.—Es el que realiza análogas funciones a las definidas respecto del Panadero, comprendido en el grupo de Maestranza, en aquellos buques en que, por la importancia de la panadería, no se exija el del nombrado grupo.

(SUBALTERNOS)

Ayudante de cocina.—Es el que trabaja a las órdenes de otros cocineros o del propio Jefe de cocina; procurará asimilar los conocimientos que completan su formación profesional poniendo todo su cuidado en las labores que le fueren encomendadas.

Marrón.—Es el encargado del fregado y lavado de la batería de cocina, platos, utensilios y demás menajes propios de aquella, contribuyendo, además, a la limpieza general de la cocina y al buen orden del menaje que le está encomendado. Será también de su cometido lavar verduras, limpieza de pescado, etc., y cualquier otro servicio que se le encomiende, poniendo singular empeño en el

perfeccionamiento de su educación profesional.

Ayudante de repostero.—Es el que tiene por cometido auxiliar al Repostero en todo cuanto éste le ordene, y ejecutar cuantas misiones le sean encomendadas en relación con su especialidad.

Ayudante de panadero.—Es el que tiene por cometido auxiliar al Panadero en todo cuanto éste le ordene, y ejecutar cuantas misiones le sean encomendadas en relación con su especialidad.

Ayudante de carnicero.—Es el que tiene por cometido, en los buques transatlánticos de pasaje, auxiliar al Carnicero en el desempeño de su cargo y ejecutar cuantas misiones le sean encomendadas en relación con su especialidad.

Ayudante de dispensero o gambucero.—Es el que, como auxiliar del dispensero o gambucero, realiza cuantos trabajos éste le encomiende, siempre que fueren específicos del servicio.

Encargado de bar.—Es el que, en los buques de pasaje, tiene por misión principal velar por la buena marcha del servicio de mostrador del bar, debiendo tener amplios conocimientos de los vinos y licores de más corriente uso en coctelería y de sus mezclas. Tendrá práctica en el manejo, limpieza y orden de la maquinaria de su servicio.

Encargado de oficio.—Es el que, en los buques de pasaje, tiene a su cargo la preparación de entremeses que no sean de cocina, y servicio de postres secos, frutas, quesos, etc. Tendrá bajo su custodia los vinos, aguas minerales, licores y todo aquel artículo que se le entregue por sus jefes inmediatos. Será de su cargo la limpieza y lavado de loza, cristalería y demás servicio que se utilice en comedores y camarotes.

Encargado de cantina.—Es el que, con análogas obligaciones a las señaladas para el encargado de bar, actúa en las cámaras inferiores y en servicio de las tripulaciones.

Encargado de equipaje y limpieza.—Es el encargado del cuarto de equipajes, teniendo bajo su custodia, y a disposición de los pasajeros, los que aquellos hayan señalado antes de embarcar.

Asumirá asimismo la responsabilidad de la limpieza en cámaras, salones, vestíbulos, retretes, bares y demás servicios que utilice el pasaje, que corresponda a la Sección de Fonda y que no estén encomendados a camareros ni encargados de oficio.

Camarero.—Es el subalterno que tiene a su cargo el cuidado y limpieza de determinados alojamientos y el servicio de cierto personal en los buques de carga.

En los buques de pasaje, con independencia de los camareros que estén adscritos al servicio del personal de a bordo, son los encargados de servir y atender a los pasajeros durante las travesías.

Los camareros serán de dos clases, y su adscripción a cada buque se efectuará en la forma determinada en el apartado 3) del artículo 97 del presente texto reglamentario.

Ayudante de camarero.—Es el que en los buques de carga y pasaje, y en la proporción que se fija en el apartado 3) del artículo 97, realiza las funciones auxiliares de Camarero, poniendo en todo momento el máximo interés para adquirir los conocimientos profesionales necesarios para pasar a una superior categoría.

Ayudante de oficio.—Es el que bajo la dependencia inmediata del Encargado de Oficio realiza los cometidos auxiliares que por el mismo se ordenen.

Mozo de limpieza.—Es el que a las órdenes del Encargado de equipajes y limpieza tiene a su cargo el aseo de las cámaras y servicios no encomendados a los Camareros o ayudantes de éstos.

Sereno de cámara.—Es el que tiene co-

mo principal misión la vigilancia de las cámaras durante la noche, ateniéndose a las órdenes que reciba del Sobrecargo o Mayor-domo, procurando evitar se altere el orden y silencio necesario para el reposo y normal descanso del pasaje.

Ayudante de ropero.—Es el que a las órdenes inmediatas del Ropero o lencero realiza las funciones auxiliares que por el mismo se le encomienden dentro del cometido de su misión.

Encargado de lavadero.—Es el que en los buques de pasaje, tiene a su cargo todo lo referente al lavado y plachado de ropa no sólo de los pasajeros y tripulantes, sino también de la que pertenezca al buque, recibiendo a tal efecto del Ropero o lencero, y siendo responsable del deterioro de la ropa que por negligencia o descuido sufra roturas o desperfectos.

Ayudante de lavadero.—Es el que a las órdenes del Encargado del lavadero realiza las funciones auxiliares del mismo en la forma y condiciones que aquél determine.

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

Podrán también realizar funciones de ascensoristas.

F) Servicios especiales

Art. 51. Se consideran servicios especiales aquellos que no estando comprendidos en las Secciones o Departamentos citados en los artículos anteriores, corresponden a funciones o cometidos que por su naturaleza deben considerarse autónomos; si bien tal independencia funcional no excluye el sometimiento del personal adscrito a dichos servicios, en su aspecto no profesional, al Sobrecargo u Oficial de puente que haga sus veces.

Lo dispuesto en el párrafo anterior no será aplicable a los servicios de Sanidad e Higiene, cuando al frente de los mismos se halle un Médico, en cuyo caso su dependencia será directamente del Capitán, en idénticos términos a los establecidos para los demás Departamentos o Secciones del buque.

a) Servicios de Sanidad e Higiene

Art. 52. Los Servicios especiales de Sanidad e Higiene comprenderán al personal de los Grupos de Oficiales, Titulados con título no superior y Tripulantes que a continuación se definen:

GRUPO I.—Oficiales

Médico.—Es el que perteneciendo al Cuerpo de Médicos de la Marina Civil presta a bordo los servicios profesionales que tiene encomendados por el Reglamento de Sanidad exterior.

Se clasificará en dos categorías, realizándose su encuadramiento en cada una de ellas en la forma que establece el artículo 98 de esta Reglamentación.

GRUPO II.—Titulados con título no superior

Practicante.—Es el que en posesión del título de Auxiliar de Medicina y Cirugía ejerce a bordo del buque su profesión respecto de pasajeros y tripulantes.

Enfermera titulada.—Es la que con título oficial, expedido por la Facultad de Medicina o por las Instituciones legalmente autorizadas, como la Cruz Roja, desempeñan a bordo las funciones para las que le habilita dicho título.

GRUPO IV.—Tripulantes subalternos

Enfermero.—Es el que, sin poseer título o nombramiento profesional alguno, rea-

liza en la Enfermería aquellas funciones mecánicas propias de este cargo, a las órdenes del Médico, Practicante o Enfermera titulada.

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

b) Otros servicios

Art. 53. Las diferentes categorías profesionales adscritas a otros servicios se definen como sigue:

GRUPO II.—Titulados con título no superior

Maestro de música.—Es el que, en los buques de pasaje, y en posesión de título oficial expedido por el Conservatorio de Música, dirige la orquesta que a bordo del buque pueda existir, o ejecuta los conciertos, de acuerdo con los programas y condiciones fijados por el Armador.

GRUPO III.—Maestranza

Místico.—Es el que, en los buques de pasaje, y bajo la dirección del Maestro de Música, forma parte de la orquesta que a bordo del buque pueda existir.

Encargo de información e intérprete.—Es el que tiene por misión informar al pasaje de todo lo concerniente a los servicios, tanto de a bordo como referentes al embarque y desembarque en los distintos puertos, explicando al pasaje extranjero en idioma que entiendan lo dicho en lengua que les sea desconocida.

GRUPO IV

Tripulantes-especialistas

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

Sección 2.ª—Personal de Inspección

Art. 54. Los cargos que constituyen la Inspección se definen en la siguiente forma:

a) Inspectores de primera clase

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

Inspector general.—Es el que, en posesión de título profesional de categoría superior en la Marina Mercante, ejerce funciones inspectoras de carácter general en todos los departamentos y servicios de los buques propiedad de la Empresa, en el caso de que, por lo reducido de la flota, no se haya organizado por el Armador el Servicio de Inspección, con la amplitud que el presente artículo señala.

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

Maquinista-Inspector.—Es el que, estando en posesión del título español de Primer Maquinista naval, realiza, en relación con el Departamento de Máqui-

nas, análogas funciones a las encomendadas al Capitán-Inspector.

Radiotelegrafista-Inspector.—Es el que, estando en posesión de título español de Primer Radiotelegrafista, realiza, en relación con el Servicio de Radiotelegrafía, análogas funciones a las encomendadas al Capitán-Inspector.

Sobrecargo-Inspector.—Es el que, estando en posesión de título profesional de categoría superior en la Marina Mercante, realiza, en relación con el Servicio de Fonda, análogas funciones a las encomendadas al Capitán-Inspector.

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

Inspector-Jefe de personal.—Es el que, estando en posesión de título profesional de categoría superior en la Marina Mercante, tiene por cometido hacer cumplir al personal cuantas obligaciones se derivan en el aspecto laboral de los preceptos contenidos en este Reglamento y disposiciones complementarias, correspondiéndole ordenar o proponer al Armador cuantas medidas requiera la observancia del presente texto reglamentario.

b) Inspectores de segunda clase

Inspector con título no superior.—Es el que, en posesión de título no superior, realiza a bordo de los buques funciones inspectoras específicas y limitadas, de acuerdo con el título oficial o nombramiento que posea.

c) Inspectores de tercera clase

Mayordomo-Inspector.—Es el que, procedente de la categoría de Mayordomo, realiza, con respecto al Servicio de Fonda de los buques, las funciones inspectoras que por el Armador le sean encomendadas.

CAPITULO V

Ingresos y ascensos

Sección 1.ª—Régimen de colocación de los marinos

Art. 55. Corresponderá al naviero o sus representantes legales, y en su nombre, a los Capitanes, Pilotos o Patronos con mando de buque, la facultad de elegir, en cualquiera de las Oficinas de Colocación, a aquellos trabajadores inscritos en las mismas, por razón de su especialidad, que reúnan las condiciones exigidas por esta Reglamentación, dejando siempre a salvo las preferencias establecidas en las disposiciones en vigor. Serán abonados por el armador los gastos de locomoción y dietas correspondientes que pueda ocasionar el traslado del tripulante elegido desde la localidad en donde radique la Oficina de Colocación hasta el puerto en que aquél deba embarcar.

Art. 56. Teniendo en cuenta las modalidades específicas del trabajo en la Marina Mercante, la admisión del personal, aun haciéndose siempre previa petición a las Oficinas de Colocación, podrá, en casos de urgencia, efectuarse de forma directa cuando en los mencionados organismos no existan inscritos de la especialidad que se solicite, no reúnan las adecuadas condiciones o no estén dispuestos para su inmediato embarque; pero en este caso la admisión tendrá carácter provisional, y el duplicado de la petición efectuada por las Empresas, sellado por la Oficina de Colocación, será documento suficiente que acredite el cumplimiento de la obligación legal de acudir, en todo caso, a dicho Organismo.

Art. 57. La Delegación Nacional de Sindicatos, a tenor de lo dispuesto en el párrafo tercero del artículo 11 de la Ley de 10 de febrero de 1943, organizará en cada puerto, por medio del correspondiente Sindicato, una Oficina especial de Colocación de Marinos, en la que vendrán obligados a inscribirse todos aquellos que, en posesión de la Libreta de Inscripción Marítima, deseen embarcar, sin que por los citados Organismos pueda oponerse reparo alguno a la inscripción por razón del domicilio habitual del solicitante.

Art. 58. La Dirección General de Trabajo, a propuesta de la Organización Sindical, y en vista del número de desembarcados que acusen las estadísticas de paro, podrá acordar, con carácter general, o respecto de determinadas categorías o grupos profesionales, la suspensión temporal de admisión de solicitudes de inscripción en las Oficinas de Colocación, o la permanencia como inscritos en dichos Centros durante un período mínimo determinado, como requisito previo para su embarque.

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

Art. 59. Lo dispuesto en los artículos anteriores no será aplicable cuando se trate del enrolamiento de Capitanes, Pilotos o Patronos de cabotaje a los que se vaya a encomendar el mando de la nave, los que podrán ser designados libremente por los armadores entre aquellos que, siendo españoles, en posesión del correspondiente título o nombramiento oficial y con aptitud legal para obligarse, no estén inhabilitados para el ejercicio del cargo, según la legislación vigente.

Sección 2.ª—Del enrolamiento

Art. 60. Ningún individuo podrá ser admitido a formar parte de la tripulación de un buque mercante si no presenta la Libreta de Inscripción Marítima que acredite su identidad, con las adecuadas autorizaciones y obligatorios visados de la Autoridad de Marina, y en cuyo documento se reflejará el historial del personal embarcado en los distintos buques por que vaya pasando.

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

Quedará, sin embargo, el Capitán o Patrón exento de toda responsabilidad cuando se vea obligado por fuerza mayor a completar la tripulación con individuos que en el momento de embarcar carezcan de la Libreta; pero serán sustituidos en el primer puerto que toque el buque por otro tripulante que la posea, siendo de cuenta del armador los gastos de locomoción y dietas que procedan hasta su reintegro al puerto de embarque.

Art. 61. Todo tripulante, al ser enrolado, entregará la Libreta de Inscripción Marítima al Capitán o Patrón del buque, que la conservará en su poder hasta el momento del desembarco de aquél, debidamente autorizado. Entonces se la devolverá con las anotaciones que indica la misma Libreta y la firma del que haga la entrega, legalizada por la

Autoridad de Marina del puerto o del Consulado.

En caso de que el tripulante abandone el buque, el Capitán o Patrón entregará la Libreta y alcances de aquél a la Autoridad de Marina del puerto donde embarco, la cual la detendrá a las resultas de las responsabilidades contraídas por el tripulante. Cuando el buque no arribase en breve plazo a dicho puerto, la entrega de la Libreta y alcances se hará a la Autoridad de Marina o Consulado de cualquier puerto, cuya oficina la remitirá al de embarque del tripulante siendo de cuenta de éste los gastos originados por el envío.

Art. 62. Las Autoridades de Marina o los Consules de España, en su caso, no despacharán ningún rol si las condiciones de trabajo de todos y cada uno de los tripulantes que integran la dotación del buque no son, como mínimo, las establecidas en las presentes Ordenanzas.

Para el mejor cumplimiento de lo dispuesto en el párrafo anterior, todo tripulante, cualquiera que sea su categoría, deberá poseer, en el momento de su enrolamiento, un ejemplar, entregado gratuitamente por la Empresa, al embarcar por primera vez, de la edición oficial de esta Reglamentación Nacional de Trabajo, el que, además de figurar autorizado con el sello de la Dirección General de Trabajo, constará de un determinado número de hojas adicionales, para que en las mismas se haga constar por el naviero o armador, y en su representación, por el Capitán, Piloto o Patrón, el nombre del tripulante, su clasificación profesional y las condiciones laborales más beneficiosas que, con carácter general o respecto de cada individuo, puedan establecerse.

Art. 63. Con independencia de lo dispuesto en el artículo anterior, siempre que se considere oportuno por el Ministerio de Trabajo, deberán figurar, en documentos individuales, las condiciones de trabajo del enrolado, indicando concretamente sus derechos y obligaciones. Dichos documentos se ajustarán a los tipos y modelos que, para las diversas clases de navegación, y a propuesta del Sindicato correspondiente, hayan sido aprobados por la Dirección General de Trabajo, la cual remitirá copia al Ministerio de Asuntos Exteriores y a la Subsecretaría de la Marina Mercante.

Los citados documentos, caso de existir, se extenderán por triplicado, en papel común, firmando el tripulante y el naviero o sus representantes.

Para la validez de los repetidos documentos será condición indispensable que los tres ejemplares estén autorizados con el sello y firma de la Autoridad de Marina o del Consulado correspondiente, si se extendiesen en el extranjero, cuyos funcionarios los examinarán previamente para asegurarse que no contienen dato alguno que se oponga a lo establecido por esta Reglamentación Nacional, archivando uno de dichos ejemplares y entregando los otros dos: uno, al tripulante, y el tercero, al Capitán o Patrón del buque, el cual lo fechará y encarpentará por el orden de fecha en que haya sido autorizado.

Art. 64. En ningún caso podrá imponerse al Capitán o Patrón la admisión de individuo alguno contra su expresa negativa, por justificar ante el armador, y en caso de desacuerdo, ante la Autoridad de Marina, que no reúne las condiciones de honestidad y competencia profesional adecuadas para el desempeño del cargo que se le pretende confiar.

Sección 3.ª—Admisión del personal

Art. 65. Todo el personal que pretenda ingresar en una Empresa Naviera deberá poseer la aptitud intelectual pro-

porcionada a la naturaleza de la categoría y especialidad a que aspire y el título o nombramiento correspondiente, cuando ello sea necesario. Aun al personal que realice trabajos predominantemente manuales se le exigirá saber leer, escribir y las cuatro reglas.

Los Reglamentos de Régimen Interior regularán con la debida amplitud todo lo referente a la admisión de personal, habida cuenta de las características de cada buque, navegación a que se dedique u otras circunstancias especiales.

A) Categorías de ingreso

Art. 66. Los cargos de Capitán, Piloto o Patrón de cabotaje, con mando de buque, podrán proveerse libremente por las Empresas entre el personal perteneciente a la misma o fuera de ella.

Igualmente podrá ser libremente designada por el Armador la persona que haya de ejercer la Jefatura del Departamento de máquinas, cualquiera que sea la categoría profesional que a la misma corresponda, de acuerdo con lo establecido en el cuadro indicador aprobado por la Subsecretaría de la Marina Mercante, pudiendo designarse personal ajeno a la Empresa en los casos siguientes:

a) Cuando entre el personal fijo no exista quien posea el adecuado título o nombramiento o que, aun poseyéndolo, no reúna las condiciones de mando y de organización precisas para el desempeño del cargo.

b) Cuando la flota de la Empresa no sea superior a tres unidades.

Art. 67. Como norma general, el ingreso en las Empresas navieras se efectuará por las categorías que a continuación se indican:

A) *Personal de puente o cubierta*.—Por las categorías de tercer Oficial, Patrón de cabotaje de primera y segunda clases, Ayudante de Carpintero, Mozo y Paje.

Igualmente podrá ingresarse como Contramaestre y Carpintero de cubierta en los casos previstos en el apartado b) del artículo 80, o como Grumete, en el supuesto que prevé el apartado e) del artículo 168.

B) *Personal de máquinas*.—Por las categorías de cuarto Maquinista, Perito electricista, Mecánico naval de segunda clase, Fogonero habilitado, Mecánico electricista con título, Bombero de buque, tanque, Operario electricista, Fontanero, Palero o Limpiador.

Igualmente podrá ingresarse como Calderero o Mecánico-electricista sin título, en los casos previstos en el apartado c) del artículo 82.

C) *Personal de Radiotelegrafía*.—Por la categoría de tercer Radiotelegrafista.

D) *Personal de fonda*.—En razón a la diversidad de especialidades existentes en el denominado servicio de fonda, el ingreso podrá realizarse por cualquiera de sus categorías que expresamente no están reservadas al ascenso, de acuerdo con lo que establece el artículo 84 de estas Ordenanzas.

E) *Personal de servicios especiales*.—

a) *Sanidad e higiene*.—Por las categorías de segundo Médico, Prácticante, Enfermera titulada, Enfermero o Peluquero.

b) *Otros servicios*.—Por las categorías de Maestro de Música, Músico, Encargado de Información, Impresor.

Art. 68. En el supuesto de que, debido a la organización de la Empresa naviera o a las características de sus buques, no existan determinadas categorías señaladas como de ingreso, éste se llevará a cabo por la inferior que corresponda, dentro de cada grupo o especialidad.

B) Edades mínimas y máximas

Art. 69. Las edades mínimas y máximas para el ingreso en la Marina Mercante y para las categorías que se indican serán las siguientes:

Grupo I. *Oficiales*.—La exigida por las disposiciones vigentes en relación con el título o nombramiento profesional respectivo, expedido por los Centros de Enseñanza o Autoridades de Marina correspondientes.

Grupo II. *Titulados con título no superior*.—La exigida por las disposiciones vigentes en relación con el nombramiento profesional respectivo, expedido por los Centros de Enseñanza o Autoridades de Marina correspondientes.

Grupo III. *Maestranza*.—De veintiún a cuarenta años de edad.

Grupo IV. *Tripulantes-subalternos*.—Los especialistas deberán ser mayores de veintidós años y menores de treinta y cinco. Y los Subalternos, mayores de dieciocho años y menores de treinta y cinco.

Los Grumetes, Pajes, Marmitones y Bottones deberán ser mayores de catorce años y menores de dieciocho.

Art. 70. Será exceptuado del tope máximo de edad el personal procedente de otras Empresas navieras, así como los tripulantes que, prestando sus servicios con carácter interino o eventual, pasasen a tener la condición de fijos en las mismas.

C) Certificados médicos

Art. 71. Sin perjuicio de las medidas que deberán recogerse en los Reglamentos de Régimen Interior, para garantía de las dotaciones y de las demás personas que se encuentren a bordo, se observarán las siguientes normas:

I. No deberá ser admitido ningún tripulante si no presenta al enrolarse un certificado médico expedido o visado por las Autoridades sanitarias competentes, declarando que se halla apto para el trabajo que se va a dedicar y que posee las debidas condiciones visuales para el cometido que se le va a confiar.

II. Los certificados médicos a que se refiere el apartado anterior, teniendo en cuenta la edad de la persona examinada y la naturaleza del servicio a desempeñar, abarcarán, entre otros, los siguientes extremos:

a) Que el oído y la vista son satisfactorios y, tratándose de Oficial o tripulante que vaya ser empleado en el puente (excepto para ciertos marinos especializados en que una percepción defectuosa de colores no afecta a su capacidad para el trabajo que ha de realizar), posee también una buena percepción de los colores.

b) Que no sufre ninguna enfermedad que pueda agravarse o incapacitarle para el servicio del mar o que pueda amenazar la salud de las demás personas de a bordo.

c) En cuanto a los menores de dieciocho años, se acreditará su capacidad para el trabajo a que va a dedicarse.

III. El certificado médico deberá ser válido por un período que no exceda de dos años, en general o de uno, si se trata de menores de dieciocho años, a partir de la fecha en que se ha expedido y en cuanto a la vista se refiere, su validez no excederá de seis años.

Si dichos períodos expiran en el curso de una travesía, el Certificado seguirá siendo válido hasta el fin de ella.

Art. 72. En casos urgentes, la autoridad de Marina o Consul competente podrá autorizar el empleo de un tripulante sin poseer el certificado médico que, por el precedente artículo se exige, a condición de que sea reconocido en el primer puerto en que haga escala el buque.

En el supuesto de que el resultado del reconocimiento fuese desfavorable para el interesado, serán de cuenta del Armador los gastos de locomoción y dietas que correspondan para su reintegro al puerto de embarque, así como el pago de los sa-

larlos durante el tiempo que haya trabajado.

D) Embarque de menores

Art. 73. No podrán ser admitidos al trabajo a bordo ni figurar en el rol los menores de catorce años.

Art. 74. Para el embarque de los mayores de catorce años y menos de veintuno se tendrán en cuenta las siguientes normas:

A) Necesitarán, en todo caso, tener permiso de sus padres o tutores para ser enrolados en embarcaciones que hagan la navegación costera fuera de las tres millas, la de gran cabotaje o la de altura.

Estos permisos se extenderán en papel común, serán legalizados con la firma de la Autoridad de Marina y serán eficaces mientras no estén revocados.

B) Los menores de dieciocho años no podrán ser empleados en los buques en calidad de Fogoneros, Paleros o Bodegueros, excepto en los siguientes casos:

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

b) En los buques en que el medio de propulsión principalmente no sea el vapor, producido por combustibles sólidos.

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

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

SECCIÓN 4.—Período de prueba

Art. 75. Toda admisión de personal fijo en las industrias comprendidas en esta Reglamentación se considerará provisional durante un período de prueba variable, con arreglo a la labor a que el tripulante se dedique, que no podrá ser superior al que establece la escala siguiente:

a) Oficiales: seis meses.

b) Titulados con título no superior: seis meses.

c) Maestranza: cuatro meses.

d) Tripulantes especialistas: tres meses.

e) Tripulantes-Subalternos: dos meses.

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

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

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

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

SECCIÓN 5.—Ascensos

Art. 76. Para la provisión de vacantes de categoría que no sean de ingreso se seguirá, según los casos que posterior-

mente se determinan, el sistema de antigüedad y elección, de modo que se asegure la idoneidad de quienes hayan de ocupar dichos puestos y la legítima aspiración de ascenso de los trabajadores.

Art. 77. Los ascensos del personal comprendido en el presente Reglamento se efectuarán teniendo en cuenta las siguientes normas generales:

a) El ascenso exigirá la existencia de vacantes, entendiéndose por tales no sólo las que se produzcan en la plantilla aprobada para una Empresa, sino también las que sean consecuencia de aumentos en las respectivas categorías.

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

c) Tanto en los ascensos por antigüedad como por elección se tendrá en cuenta los escalafones que la Empresa haya confeccionado para cada grupo y especialidad, salvo lo que posteriormente se dispone en relación con los cargos de confianza y en el caso de que de acuerdo con lo dispuesto en el párrafo tercero del artículo 31, se haya autorizado por la Dirección General de Trabajo la confección de escalafones especiales para un buque o buques determinados.

d) Todo el personal de la Empresa tendrá, en igualdad de condiciones, derecho de preferencia para cubrir las vacantes que puedan producirse de igual o superior categoría, cuando aquellas correspondan a las señaladas como de ingreso, según lo establecido en el artículo 67.

e) Las normas que se establecen en los artículos siguientes han de entenderse sin perjuicio de que quienes hayan de ocupar una vacante estén en posesión del título o nombramiento oficial correspondiente, y se cumplan los requisitos establecidos por las disposiciones legales vigentes sobre Marina Mercante.

f) Igualmente, y tanto en los ascensos por antigüedad como por elección, será condición precisa reunir las condiciones físicas necesarias y poseer los conocimientos adecuados para el cargo que se trate de cubrir.

g) Como norma general no habrá límites de edad para el personal de la Empresa que solicite ascensos de categoría.

h) Cuando un productor ascienda de categoría o cambie de escalafón, su retribución será la inicial o de partida que a su nueva situación corresponda, pero conservando la antigüedad reconocida dentro de la Empresa a todos los efectos, especialmente para aumento por quinquenios, de acuerdo con lo establecido en el apartado c) del artículo 239 de estas Ordenanzas.

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

j) Las discrepancias que surjan con motivo de la aplicación de las normas sobre ascensos las resolverá la Delegación de Trabajo competente, con recurso ante la Dirección General del Ramo.

Art. 78. Sin perjuicio de las normas generales contenidas en el presente artículo, en el Reglamento de régimen interior se incluirán los siguientes extremos:

a) Determinará los requisitos mínimos indispensables para cada cargo, de acuerdo con la organización interna de la Empresa, fijándose igualmente los méritos y pruebas de aptitud a que habrá de someterse el personal que desee ascender.

b) Podrá establecer un período de prueba análogo al que se fija en el artículo 75 de estas Ordenanzas, en caso de ascenso; cumplido satisfactoriamente, se causará baja en la anterior categoría, adquiriéndose definitivamente la nueva. En todo caso se computará el tiempo servido, bien en la anterior categoría, si se

volviese a ella, o bien en la nueva, si se le confirmara.

c) Se completará debidamente las bases de ascensos para las distintas categorías de cada grupo y especialidad que se contienen en los artículos siguientes, insertando a tal fin un cuadro en el que aparezca, con la suficiente claridad, todos los ascensos.

d) No obstante lo dispuesto en el apartado g) del artículo anterior, atendidas la naturaleza y funciones que se atribuyen a algunas categorías profesionales, podrán fijarse límites mínimos y máximos de edad para el personal de la Empresa a quien corresponda o solicite el ascenso a determinadas plazas.

e) Se regularán debidamente los traslados que se produzcan con motivo de los ascensos a categoría superior, sobre la base de que, en cuanto sea posible, se reduzcan aquéllos a los estrictamente necesarios.

A) Cargos de mando

Art. 79. En el caso de que para ocupar los cargos de Capitán Piloto o Patrón de cabotaje, con mando de buque, fuese designado en ascenso algún Oficial o Patrón perteneciente a la plantilla de personal fijo, al cesar en sus funciones, bien sea por acuerdo del Naviero o Armador, o por voluntad del propio interesado, se reintegrará a la categoría que ostentase antes del nombramiento, haya o no vacante, computándose en ella, a todos los efectos, el tiempo servido en el cargo de mando. Igualmente, en el caso de que el cese se produzca por decisión de la Empresa, conservará el sueldo-base que viñere percibiendo en el citado cargo de jefatura, a no ser que la sustitución obedezca a justa causa acreditada en virtud de expediente.

B) Personal de puente y cubierta

Art. 80. Los ascensos del personal fijo de puente y cubierta se regularán por las siguientes normas concretas:

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

Los cargos de segundos Oficiales corresponderán al ascenso, por rigurosa antigüedad de terceros Oficiales.

b) *Maestranza.*—Contraestre: La plaza de Primer Contraestre, caso de existir, se cubrirá por elección del Naviero o Armador entre quienes ocupen la categoría inferior inmediata, y las plazas de Segundos Contraestres correspondarán al ascenso por rigurosa antigüedad de Terceros Contraestres.

Las vacantes que se produzcan de Tercer Contraestre, en el supuesto de que tal categoría exista, o en el de Segundo o Primero, caso contrario, se designarán por la Empresa entre aquellos tripulantes de cubierta que, reuniendo las condiciones de discernimiento, competencia, sentido de responsabilidad y habilidad, ofrezcan una garantía de acierto en el desempeño de la mencionada categoría, pudiendo ser provistas con personal ajeno a la Empresa, siempre que, a juicio de la misma, no exista en ella ningún tripulante que reúna las condiciones exigidas para desempeñar dicho cometido.

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

Pañoleros de cubierta.—Se designarán por la Empresa entre los marineros preferentes que reúnan las adecuadas condiciones y, en su defecto, se elegirán entre los marineros.

c) *Tripulantes-subalternos*.—Marineros preferentes.—Los marineros comprendidos en la categoría inmediata inferior pasarán a la de preferentes por orden riguroso de antigüedad, siempre que no tengan nota desfavorable en su hoja de servicio.

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

Pajes y Grumetes.—Los ascensos de Pajes a Grumetes y de Grumetes a Mozos se regularán de acuerdo con las disposiciones contenidas en el artículo 163.

C) Personal de máquinas

Art. 81. Salvo los casos expresamente señalados en el artículo 66, el cargo de Jefe del Departamento de máquinas en sus distintas categorías, se cubrirá, en ascenso, por elección del Armador entre el personal fijo de la Empresa que esté en posesión del correspondiente título o nombramiento oficial, aplicándose al ascendido, al cesar en sus funciones, el régimen establecido en el artículo 79 de estas Ordenanzas para los cargos de mando.

Art. 82. Los ascensos del personal fijo del Departamento de máquinas se regularán por las siguientes normas concretas:

a) *Oficiales*.—El Primer Maquinista, por corresponderle, en todo caso, la Jefatura del Departamento, será designado en la forma que establece el artículo anterior.

Las vacantes de Segundos Maquinistas se cubrirán por elección del Naviero o Armador entre quienes, llevando más de tres años de servicio efectivo en la categoría inferior inmediata, se hayan hecho acreedores de obtenerlas por sus aptitudes y méritos.

Los cargos de Terceros Maquinistas corresponderán al ascenso, por rigurosa antigüedad de Cuartos Maquinistas.

b) *Tripulantes con título no superior*. En aquellas Empresas en que existan Mecánicos navales, el ascenso de Segundo a Primero se llevará a cabo por riguroso orden de antigüedad entre los que dentro del escalafón posean el adecuado título.

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

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

Mecánicos electricistas, sin título.—Se designarán por la Empresa entre los operarios electricistas que posean los debidos conocimientos, a juicio del Armador, pudiendo recurrirse en otro caso, así como en el de no existir la categoría de operario, a personal de nuevo ingreso.

Paleros de máquinas.—Se elegirán por la Empresa entre los Tripulantes-Subalternos de máquinas que reúnan las adecuadas condiciones.

d) *Tripulantes-Subalternos*.—Las vacantes que puedan producirse en las categorías de Cabo de agua, Engrasador y Fogonero se cubrirán por elección de la Empresa entre los Fogoneros, Paleros y Limpiadores que, no teniendo nota desfavorable en su hoja de servicios, acrediten poseer los adecuados conocimientos y reúnan las condiciones físicas necesarias.

D) Personal de Radiotelegrafía

Art. 83. Los cargos de Primer y Segundo Oficial Radiotelegrafista se cubrirán por Segundos y Terceros Oficiales Radiotelegrafistas, respectivamente, siempre que para el ascenso y la superior categoría se posea el título profesional correspondiente.

De cada tres vacantes, dos se cubrirán por rigurosa antigüedad con arreglo al escalafón correspondiente y la tercera por elección del naviero o armador, entre quienes, estando en la categoría inferior inmediata, posean el oportuno título, tengan más de tres años efectivos en aquélla y se hayan hecho acreedores al ascenso por sus aptitudes y méritos.

E) Personal de fonda

Art. 84. Los ascensos del personal de fonda se regularán por las siguientes normas concretas:

a) *Oficiales*.—En aquellas Empresas donde existan Sobrecargos de más de una categoría, el ascenso se producirá por rigurosa antigüedad entre los de la inmediata inferior, de acuerdo con el oportuno escalafón, siempre que, a juicio del Naviero o Armador, no existan causas debidamente fundamentadas que se opongan a ello.

b) *Titulados con título no superior*.—Los Auxiliares de Sobrecargo con más de cinco años de antigüedad en la Empresa podrán ascender a la categoría de Oficial-Sobrecargo, siempre que a juicio del Armador reúna las adecuadas condiciones para el desempeño de la citada plaza.

c) *Maestranga*.—Todas las vacantes del personal de fonda comprendido en este grupo serán cubiertas libremente por el Naviero o Armador entre el personal fijo de fonda de la misma especialidad que reúna, a juicio de la Empresa, las condiciones precisas, pudiendo admitirse personal de nuevo ingreso cuando no concurra tal circunstancia.

d) *Tripulantes-subalternos*.—Lo dispuesto en el párrafo anterior será aplicable para cubrir las vacantes de superior categoría que dentro de cada especialidad puedan producirse, excepción hecha de los camareros, entre los cuales el ascenso a camarero de primera o de segunda se llevará a cabo entre los de segunda y ayudantes, respectivamente, por rigurosa antigüedad.

Los ascensos de marmitones a ayudantes de cocina se regulará por lo dispuesto en el artículo 168.

F) Personal de servicios especiales

Art. 85. El único ascenso que puede producirse dentro del personal encuadrado bajo la denominación de servicios especiales es el de Segundo Médico a Primer Médico, el que, en el caso de existir ambas categorías, se llevará a cabo por riguroso orden de antigüedad dentro del escalafón respectivo.

G) Personal de Inspección

Art. 86. El personal de Inspección enumerado en el artículo 29 de este Reglamento será libremente elegido por la Empresa naviera o armadora entre el personal que a bordo de sus buques v. por lo tanto, en posesión del adecuado título o nombramiento profesional de la Marina Mercante ejerce la Jefatura de una nave o departamento o servicio de la misma, siempre que lleve más de cinco años en el desempeño del cargo.

Como Jefe de Inspección podrá ser designado, a criterio de la Empresa, cualquier Inspector de los que integran su plantilla, sea cual fuere la procedencia del mismo.

La designación de Inspector general podrá recaer en personal de la propia Empresa o ajeno a ella, cuando dentro

de la misma no exista persona que el Naviero considere idónea para desempeñar tal cargo.

Art. 87. Por tratarse de cargos de confianza del Naviero o Armador, los Inspectores podrán cesar en el ejercicio de sus funciones siempre que la Empresa lo estime oportuno, pero vendrá obligada a restituírle a la categoría que tuviese antes del nombramiento, haya o no vacante, computándose en ella, a todos los efectos, el tiempo servido como Inspector y conservando el sueldo base que vino percibiendo antes de su cese a no ser que éste obedezca a justa causa acreditada en virtud de expediente.

CAPITULO VI

Plantillas y Escalafones

Sección 1.ª—Plantillas

A) Disposiciones generales

Art. 88. Los navieros o armadores están obligados a establecer la plantilla total del personal fijo de la Empresa y a la parcial que corresponde a las tripulaciones que hayan de ir a bordo de cada uno de los buques de su flota, de acuerdo con las necesidades y organización específica del tráfico marítimo, de modo que a todos los individuos de la dotación se apliquen efectivamente los beneficios de la legislación social en materia de jornada, descansos, vacaciones y demás condiciones laborales que afecten a la duración del trabajo.

Se entenderá por plantilla el estado numérico del personal fijo de la dotación de cada buque con expresión de los grupos, especialidades y categorías profesionales a que pertenezca.

Art. 89. Las plantillas a que se refiere el artículo anterior no podrán ser inferiores a las exigidas por el Cuadro Indicador del personal mínimo reglamentario en los buques mercantes españoles, aprobado por la Subsecretaría de la Marina Mercante, o las que se establezcan en las disposiciones que sobre esta materia puedan dictarse en el futuro.

En cuanto a la plantilla del personal de Inspección, y la de aquellos otros cargos no señalados concretamente en el citado Cuadro Indicador, se mantendrán las existentes al tiempo de entrar en vigor esta Reglamentación.

Art. 90. Por los navieros o armadores se remitirá en el término de tres meses, a contar de la fecha de aprobación de este Reglamento, a la Delegación de Trabajo administrativamente competente, y en ejemplares por triplicado, la plantilla total de la Empresa y las plantillas correspondientes a cada una de sus embarcaciones. Uno de dichos ejemplares será devuelto por aquel Organismo una vez consignada la diligencia de haber efectuado su presentación otro será remitido a la Dirección General de Trabajo y el tercero quedará archivado en la Delegación correspondiente.

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

Art. 91. Las Empresas afectadas por este Reglamento podrán amortizar, al tiempo de producirse las vacantes, las plazas de los individuos fijos de la dotación de sus buques, cuyo número exceda del previsto en la plantilla mínima exigida por el Cuadro Indicador a que se contrae el artículo 89 de estas Ordenanzas.

Para la reducción de plantillas del personal de Inspección y la de aquellos otros cargos no señalados concretamente en el mencionado Cuadro Indicador será preceptivo obtener la oportuna autorización en la forma señalada en los artículos 180 y siguientes de la presente Reglamentación.

B) Normas especiales

Art. 92. Sin perjuicio de las disposiciones contenidas en los anteriores artículos, los navieros o armadores, al confeccionar sus plantillas, tanto generales de la Empresa como la que a cada buque de su flota corresponda, tendrán en cuenta las normas especiales que se señalan en relación con cada Departamento, sección o servicio, y cuyos preceptos se limitan a resolver aquellos casos en que es obligada la adaptación de determinadas categorías profesionales, que en el aspecto laboral se establecen por estas Ordenanzas a las plantillas técnicas que fija el Cuadro Indicador aprobado por la Subsecretaría de la Marina Mercante, o las que, siendo superiores a las mínimas que por el mismo se imponen, puedan establecer en cada Empresa o buque, sin que en este último caso la facultad discrecional del armador deba disminuir los porcentajes o encuadramientos en categorías superiores que se regulan por las normas concretas que posteriormente se indican.

Corresponderá a la Dirección General de Trabajo la resolución de todas aquellas cuestiones no previstas en los artículos siguientes, y que obedezcan a las expuestas razones de adaptación.

Art. 93. En relación con lo que se dispone en el apartado 3 del artículo 94, referente a la plantilla de marineros, y en igual apartado del artículo 97, en lo que afecta a Camareros, los navieros o armadores, en evitación de los múltiples transbordos que produciría el aplicar exactamente en cada buque la proporcionalidad que los citados preceptos señalan, podrán circunstancialmente distribuir al indicado personal subalterno de cubierta y fonda de manera distinta a la que por los invocados artículos se establece, siempre que la distribución por categorías de Marinero preferente y Marinero, o de Primer Camarero, Segundo Camarero y Ayudante de Camarero, en las plantillas generales de la Empresa, no sea inferior a la que resulte de la suma de las plantillas parciales de los distintos buques de su flota, una vez aplicados a cada uno de ellos los correspondientes porcentajes.

a) Personal de puente y cubierta

Art. 94. 1) *Oficiales*.—En aquellos buques en que el número de Oficiales de puente sea superior a tres, el exceso se incorporará a la categoría de segundo Oficial, caso de ser cuatro los Oficiales embarcados, y a la de segundo y tercero si fuesen cinco.

2) *Contra maestres*.—En los buques de setecientas toneladas de registro total o de superior tonelaje, deberá existir siempre un Primer Contra maestro. En el caso de que hubiera varios, uno será forzadamente de la categoría antes indicada, y los restantes podrán serlo de cualquiera de las demás categorías de Contra maestro que señala el artículo 24.

En los buques de 400 a 699.99 toneladas, la plaza de Contra maestro podrá ser desempeñada por un Segundo Contra maestro.

En los buques de menos de 400 toneladas, dicha plaza podrá ser de Tercer Contra maestro.

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

3) *Marineros*.—Dentro de la plantilla de marineros de cada buque, el 50 por ciento de la misma se integrará en la categoría de Marineros preferentes, pudiendo encuadrarse el otro 50 por 100 en la de simples Marineros, incrementándose en la superior de ambas categorías,

en el supuesto de que el número de estos tripulantes-subalternos sea impar.

b) Personal de máquinas

Art. 95. En aquellos buques en que el número de Oficiales Maquinistas sea superior a cuatro, el exceso se incorporará a la categoría de Tercer Maquinista, caso de ser cinco los embarcados; a la de Tercero y cuarto si fuesen seis, y así sucesivamente.

c) Personal de Radiotelegrafía

Art. 96. Dentro de cada Empresa, el 40 por 100 de su personal de Radiotelegrafía deberá ser de la categoría de Primeros Radiotelegrafistas; el 35 por 100, de Segundos Radiotelegrafistas, y el 25 por 100, de Terceros Radiotelegrafistas.

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

d) Personal de fonda

Art. 97. 1) *Sobrecargos*.—En aquellas Empresas en que existan Sobrecargos, su distribución en las tres categorías que por estas Ordenanzas se establecen, se efectuará en iguales términos y porcentajes a los establecidos en el artículo anterior para el personal de Radiotelegrafía.

2) *Maestranza*.—Los cargos de Primer Mayordomo, Jefe de Cocina, Primer Panadero y Primer Despensero o Gambucero, corresponderán a los buques de pasaje que realicen navegaciones de gran cabotaje y altura, y a aquellos otros de pasaje o carga que por las Empresas se tengan establecidos o quieran establecer.

En los buques mayores de 1.000 toneladas de registro total en los que no concurre alguna de las circunstancias señaladas en el párrafo anterior, el Mayordomo podrá encuadrarse en la categoría de Segundo Mayordomo, y el Cocinero, en la de Primer Cocinero.

En los buques de 400 a 999.99 toneladas, el Mayordomo, caso de existir, podrá clasificarse en la categoría de Segundo Mayordomo, y el Cocinero, en la de Segundo Cocinero.

3) *Subalternos*.—*Cocineros*.—En los buques de menos de 400 toneladas, el Cocinero podrá encuadrarse en la categoría mínima de Tercer Cocinero.

Camareros.—La plantilla de camareros de cada buque, de pasaje o carga, se distribuirá en las siguientes categorías:

Buques mayores de 700 toneladas: Por terceras partes en las de Primer Camarero, Segundo Camarero y Ayudante de Camarero.

Buques de 400 a 699.99 toneladas: Por mitad, en las de Segundo Camarero y Ayudante de Camarero.

Cuando, según las reglas anteriores, los cocientes para obtener el número de Camareros de cada categoría no sean exactos, el naviero o armador considerará la fracción decimal, haciendo una lógica y adecuada distribución, incrementando la categoría superior en caso de duda.

e) Personal de servicios especiales

Art. 98. *Médicos*.—En aquellas Empresas que exista plantilla de Médicos, su distribución en las dos categorías que por esta Reglamentación se establecen, el 50 por 100 corresponderá a la de Primer Médico, pudiendo encuadrarse el otro 50 por 100 en la de Segundo Médico, incrementándose, en la superior de

ambas categorías en el supuesto de que el número de estos facultativos sea impar.

SECCIÓN 2.ª—Escala fones

Art. 99. Las Empresas navieras o armadoras confeccionarán dentro de los dos primeros meses de cada tres años los escalafones de su personal fijo, correspondientes a los grupos profesionales de Inspectores, Oficiales, Titulados con título no superior, Maestranza y Tripulante-subalternos, en los que se relacionarán, ordenados por categorías, y dentro de éstas por antigüedad, los individuos pertenecientes a cada uno de dichos grupos clasificándose separadamente las distintas especialidades que existen dentro de ellos.

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

Salvo los casos especiales, debidamente autorizados por la Dirección General de Trabajo, de acuerdo con lo dispuesto en el párrafo tercero del artículo 31, los escalafones se confeccionarán con carácter general, figurando en aquellos la totalidad del personal fijo de la misma especialidad de todos los buques que integren la flota de la Empresa.

Art. 100. Dos copias del escalafón de cada especialidad serán remitidas a cada uno de los buques que constituyen la flota de la Empresa, con objeto de que sea conocido por los individuos que integran la dotación.

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

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

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

Art. 101. En el caso de que las observaciones que formule el personal no sean aceptadas por el armador en el plazo de quince días, se procederá por la Empresa a la formación del oportuno expediente, en el que deberán recogerse las manifestaciones del interesado, las pruebas que presente y las que ella misma pueda aportar; el expediente quedará terminado en los tres meses siguientes y será resuelto en término de diez días, contados desde su conclusión.

Art. 102. Contra el acuerdo adoptado por la Empresa, y en el plazo de treinta días siguientes a la fecha de su notificación, podrá recurrir el personal ante la Delegación de Trabajo competente, a cuyo efecto, cuando se trate de tripulantes embarcados, se entregará al Capitán, dentro del señalado plazo, el oportuno escrito de recurso, siendo preceptivo se expida recibo del documento entregado.

El Capitán, Piloto o Patrón, desde el primer puerto español en que el buque haga escala, tendrá la obligación de remitir al naviero o armador el expresado recurso, con el fin de que la Empresa, en unión del expediente citado en el artículo anterior, proceda a su inmediata presentación en la Delegación de Trabajo, quien resolverá, previo informe de la Organización Sindical y de la Inspección

ción de Trabajo, dentro de los quince días siguientes a la fecha en que hayan tenido entrada en el Registro los mencionados informes.

Art. 103. Contra las resoluciones adoptadas por la Delegación de Trabajo competente, de las que habrá de darse traslado a la Empresa y al personal afectado, podrá recurrirse en alzada, tanto por el naviero como por el trabajador, por conducto de la propia Delegación, ante el Director general de Trabajo, en el término de treinta días siguientes, contados desde el inmediato de su notificación.

Las disposiciones contenidas en el artículo anterior serán de aplicación, por analogía, respecto de los recursos de alzada que puedan formularse por el personal embarcado.

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

Art. 104. Resueltas definitivamente las observaciones y reclamaciones formuladas por el personal, las Empresas procederán a la publicación de los nuevos escalafones o de apéndices a los mismos, con las rectificaciones que se hubieren acordado.

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

Art. 105. Con independencia de los escalafones, los navieros o armadores vendrán obligados, en el mes de enero de cada año, a poner en conocimiento del personal los cambios que en aquéllos se hayan producido durante el año anterior, como consecuencia de ceses, ascensos, nuevos ingresos o cualquier otra circunstancia que los modifique.

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

CAPITULO VII

Transbordos y traslados

SECCIÓN 1.ª—Transbordos

Art. 106. Se entiende por transbordos el traslado o cambio de destino de los tripulantes de un buque a otro de la misma Empresa naviera o armadora.

Los citados transbordos podrán ser voluntarios y forzosos.

a) Transbordo voluntario

Art. 107. Es transbordo voluntario el concedido por la Empresa a instancias del interesado cuando exista vacante que por su categoría pueda cubrir.

En consecuencia las vacantes que se produzcan en cualquiera de las categorías se proveerán, en primer término, con el personal de la misma categoría y especialidad que las hubiese solicitado, siempre que a juicio del naviero o armador reúna el solicitante las condiciones suficientes.

El transbordo voluntario se solicitará por escrito, y si fuesen varios los que pudiesen pasar a cubrir la misma vacante se otorgará, a ser posible, al de mayor antigüedad en la categoría y especialidad dentro de la Empresa; a no ser que entre los solicitantes se halle alguno que alegue necesidad de realizar las reglamentarias prácticas en determinada clase de navegación para poder presentarse a examen para la obtención de título profesional superior, en cuyo caso tendrá derecho preferente sobre los demás peticionarios.

Art. 108. Cuando el transbordo, previa aceptación de la Empresa, se efectue a solicitud de un tripulante, aquélla podrá modificar el salario, caso de que así proceda, advirtiéndoselo por escrito al interesado, y sin que éste tenga derecho a indemnización alguna por los gastos que se le originen por traslado de un puerto a otro para incorporarse al nuevo buque.

Si el transbordo se efectuara por mutuo acuerdo entre Empresa y tripulante, habrá de estarse a lo convenido por ambas partes.

b) Transbordo forzoso

Art. 109. Es transbordo forzoso el que tiene lugar en los casos siguientes:

1) Por ascenso.

2) Por exigencias del servicio de la Empresa

3) Como sanción, en la forma fijada en el capítulo XVI de este Reglamento.

Art. 110. Se entenderá que el transbordo está impuesto por necesidades del servicio en los siguientes casos:

a) Cuando se trate de Capitanes, Pilotos o Patronos de cabotaje, con mando de buque, o cualesquiera otros tripulantes que ejerzan cargos de confianza, excepto cuando se hubiera pactado otra cosa al realizarse el enrolamiento.

b) Para cubrir vacantes que no puedan proveerse de otra forma.

c) En el caso de reajuste de plantillas o reorganización o creación de servicios.

d) Por manifiesta incompatibilidad con el Capitán, con el Jefe del Departamento respectivo o con los compañeros de trabajo, siempre que el hecho que motive el transbordo no se encuentre comprendido en falta sancionable.

En el caso previsto en e) presente apartado, se requerirá el previo conocimiento del hecho por la Delegación de Trabajo competente, la que, gubernativamente, podrá acceder o denegar la oportuna autorización.

e) Cuando para atender debidamente el servicio sean precisas determinadas condiciones personales del tripulante.

Art. 111. En los transbordos forzosos por exigencias del servicio se observarán las siguientes normas:

a) Siempre que sea posible se procurará el mutuo acuerdo entre Empresa y tripulante, sin que por ello, caso de producirse pueda calificarse de voluntario el transbordo a los efectos previstos en el artículo siguiente.

b) Las Empresas, caso de no lograr el acuerdo que el apartado anterior señala, tendrán en cuenta, conjuntamente, las circunstancias personales y sociales de los que puedan ser transbordados y la residencia oficial que los mismos tuviesen en tierra y vivan sus familiares de forma que el transbordo hayan de sufrirlo quienes resulten en lo posible menos perjudicados. En igualdad de condiciones, respetarán a los más antiguos en la categoría y especialidad, y entre ellos los que tengan más familiares.

c) No pudiendo cubrirse las vacantes por mutuo acuerdo, y en el supuesto de que la Empresa renuncie a usar de sus facultades para imponer el traslado forzoso, quedará en libertad para proveer la plaza o plazas por ascenso, con el correspondiente corrimiento de escalas, y en su defecto, mediante la admisión de personal ajeno a su plantilla, siguiendo en ambos casos los preceptos que se establecen en este Reglamento para los ascensos y nuevos ingresos.

Art. 112. En todos los casos de transbordo forzoso el naviero o armador estará obligado a abonar a los interesados los gastos de locomoción y dietas que procedan, y se respetarán al tripulante todos sus derechos en lo concerniente a remuneración, excepto en lo

que se refiera a participación sobre el sobordo, el que se percibirá en la cuantía y forma que corresponda al nuevo destino.

Lo dispuesto en el párrafo anterior se entiende sin perjuicio de aquellas otras medidas que en caso de sanción puedan adoptarse.

SECCIÓN 2.ª—Permutas

Art. 113. Los individuos de la dotación de distintos buques pertenecientes a la misma Empresa podrán solicitar de la misma la permuta de sus respectivos puestos, siempre que concurren las siguientes circunstancias:

a) Que desempeñen cargos o funciones de la misma categoría y especialidad, con idénticas características.

b) Que reúnan ambos permutantes la aptitud necesaria para el nuevo destino, no tan sólo desde el punto de vista de su competencia profesional, sino también el razón a la clase de navegación a que el buque se dedique, o por otras circunstancias que la Empresa pueda apreciar

c) Que no se produzca perjuicio para tercero.

d) Que se funde en un motivo justificado.

e) Que ninguno de los permutantes haya sido sancionado con la pérdida de este derecho.

Art. 114. Las peticiones de permutas habrán de formularse por escrito y por conducto del Capitán, Piloto o Patrón que ejerza el mando de las embarcaciones en que estén enrolados los solicitantes.

Será facultad privativa del naviero o armador acceder o no a dichas peticiones no viniendo obligado aquél a fundamentar la resolución que adopte, si bien deberá ser ésta notificada en forma a los interesados, dentro de los treinta días siguientes al recibo de la petición.

Art. 115. De consumarse la permuta, los tripulantes aceptarán las modificaciones que en sus remuneraciones puedan producirse y renunciarán a toda indemnización por los gastos de traslado que el transbordo de buque pueda ocasionarles.

SECCIÓN 3.ª—Cambios de destino o función

a) Normas generales

Art. 116. Dentro del mismo o de distinto buque de la misma Empresa, el personal enrolado de Maestranza y Subalterno podrá solicitar del armador, y éste acceder o no, a propuesta del Capitán, el cambio de destino o función, siempre que se trate de igual categoría, aunque sea de distinto grupo o especialidad, y se reúna por los que aspiren a dicho cambio las circunstancias siguientes:

a) Aptitud necesaria para el nuevo destino.

b) No existir perjuicio para tercero.

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

Art. 117. De aceptarse por la Empresa el cambio de destino o función, conservará el tripulante la totalidad de los beneficios económicos que tuviera reconocidos en el cargo de procedencia, salvo los especiales que fuesen inherentes a la función que desempeñaba.

Art. 118. Lo dispuesto en los artículos anteriores y en los siguientes, en relación con el cambio de destino o función, en nada afecta a aquellos casos de urgente necesidad para la seguridad de la expedición, en los que los tripulantes podrán ser destinados a cualquier Departamento, sección o servicio, y para realizar el cometido que por el Capitán, Piloto o Patrón se les encomiende, sin

que puedan exigir el abono de diferencia de salarios por trabajos de categoría superior, ni considerará como vea- torios aquellos otros inferiores que las circunstancias impongan.

b) Trabajos de categoría superior

Art. 119. Todo el personal, en caso de necesidad, podrá ser destinado a trabajos de categoría superior, con el sueldo que corresponda a la misma.

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

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

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

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

El tiempo servido en puesto de categoría superior será computable, a efectos de antigüedad en la misma, cuando el interesado ascienda a ella.

Art. 120. En aquellos casos en que por las circunstancias especiales en que la navegación se realice, motivadas por clima, elevadas temperaturas u otras razones análogas, las Empresas concedieran voluntariamente a los tripulantes de determinados buques categorías superiores a las que por razón de la función que tengan encomendada establece esta Reglamentación, cesarán en el percibo de los beneficios inherentes a la categoría asignada, y se reintegrarán a la que, según escalafón, les correspondan, en el momento en que desaparezcan las circunstancias especiales que motivaron el cambio.

c) Trabajos de categoría inferior

Art. 121. Si por conveniencia de la Empresa se destina a un tripulante, de modo circunstancial, a trabajos inferiores a los propios de su categoría, sin que por ello se perjudique su formación profesional, ni tenga que efectuar cometidos que impliquen vejación o menoscabo de su misión laboral, única forma admisible en que puede efectuarse, se conservará el sueldo correspondiente a su cargo.

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

Art. 122. Si el cambio de destino a la categoría inferior tuviera su origen en petición propia, sanción o a causa de una disminución de capacidad demostrada mediante expediente, la remuneración será la que corresponde al nuevo cargo que se le asigne.

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

d) Personal con capacidad disminuida

Art. 123. Las Empresas procurarán destinar a trabajos adecuados a sus condiciones físicas, caso de existir puestos disponibles, al personal cuya capacidad haya sido disminuida por edad u otras circunstancias, antes de reunir las condiciones necesarias para su jubilación; otorgándose preferencia a aquellos que carezcan de subsidio, pensión o medios propios para su sostenimiento. El personal acogido a esta situación especial no excederá nunca del 5 por 100 del total de la categoría respectiva.

SECCIÓN 4.ª—Comisiones de servicio

Art. 124. Con carácter circunstancial, el naviero o armador podrá disponer cuantas comisiones de servicio considere oportunas, a realizar a bordo de cualquiera de los buques de su propiedad, o en tierra, sin que los transbordos o desembarques, que con tal motivo se produzcan, deban estimarse incluidos en la Sección primera del presente capítulo.

Ningún desplazamiento por comisión de servicios podrá durar más de seis meses, salvo que la Empresa considere que la naturaleza de la función o misión confiada sea de carácter personal o intransferible, en cuyo caso podrá ampliarse hasta el total término de aquélla.

En el transcurso de la comisión, el personal percibirá, por lo menos, iguales beneficios a los que viniera disfrutando en el cargo que desempeña en propiedad, teniendo, en todo caso, derecho a reintegrarse al mismo buque y a la misma función tan pronto como termine la misión confiada.

SECCIÓN 5.ª—Traslados

Art. 125. Se entiende por traslado el cambio permanente de la residencia que los Inspectores y demás personal destinado en tierra tuviese establecida.

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

Art. 126. Por la naturaleza de las funciones que a la Inspección corresponden, el armador podrá acordar cuantos traslados estime convenientes para el mejor desarrollo de los cometidos confiados al citado servicio, con la única obligación de abonar a los interesados y a sus familiares que vivan a sus expensas y bajo su mismo techo los gastos que el traslado pueda ocasionar, calculados en la forma establecida en los artículos 293 a 300 de estas Ordenanzas.

Art. 127. Las disposiciones contenidas en los dos artículos anteriores serán de aplicación al personal de la Marina Mercante, comprendido en la presente Reglamentación, que por resolución de la Empresa haya sido desembarcado, con carácter de permanencia, para confiarle en tierra determinadas funciones o cometidos, dentro del Servicio de Inspección o fuera del mismo.

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

SECCIÓN 6.ª—Disposiciones comunes a las Secciones anteriores

Art. 128. Las disposiciones contenidas en el presente capítulo, aplicables tan sólo al personal fijo, serán objeto de espe-

cial desarrollo en los Reglamentos de Régimen Interior.

Art. 129. El personal que considere injustificadamente lesionados sus derechos con ocasión de los acuerdos que las Empresas adopten sobre transbordos, permutas, cambios de destino o función, comisiones de servicio y traslados, podrá acudir por escrito ante el naviero o armador dentro de los diez días siguientes a la fecha en que les fueron notificados.

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

Las disposiciones contenidas en los artículos 102 y 103 de este Reglamento, y tanto en lo que a la tramitación afecta como a los plazos se refiere, serán de aplicación en los recursos que contra los acuerdos adoptados por la Empresa puedan interponerse ante el Delegado de Trabajo competente y Dirección General de Trabajo.

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

CAPÍTULO VIII

Licencias, excedencias y servicio militar

SECCIÓN 1.ª—Licencias

Art. 130. Las disposiciones contenidas en la presente Sección, aun cuando referidas en el texto de su articulado a las dotaciones de los buques, son igualmente aplicables, con las lógicas adaptaciones que en el Reglamento de Régimen Interior se concretarán, al personal de Inspección y a todo aquel otro que afectado por estas Ordenanzas desempeñe destino en tierra.

Art. 131. Con independencia del período reglamentario de vacaciones, a los individuos de la dotación de los buques mercantes se les reconoce el derecho a solicitar y obtener licencias en la forma y con las limitaciones que para cada caso se determine en los artículos correspondientes del presente capítulo.

Dichas licencias o permisos podrán fundarse en los motivos que a continuación se enumeran:

- De índole familiar.
- Para concurrir a exámenes para la obtención de título o nombramiento superior.
- Por asuntos propios.
- Cumplimiento de deberes de carácter público.

Art. 132. La concesión de toda clase de licencias corresponde al naviero o armador, siendo preceptivos los informes del Capitán, Piloto o Patrón, y del Jefe del Departamento o Sección a que esté adscrito el peticionario, a cuyo efecto éste deberá cursar la oportuna instancia por conducto de su superior jerárquico.

En los casos de los apartados b) y c) del artículo 131, los permisos que se soliciten podrán otorgarse en el acto por el que ejerza el mando de la nave, sin perjuicio de las sanciones que posteriormente proceda imponer a los tripulantes que no justifiquen en forma debida la causa alegada al formular la petición.

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

Art. 133. Los gastos de desplazamiento que se produzcan con motivo de las licencias que en la presente Sección se regulen serán de cuenta del peticionario, el que deberá reintegrarse a su puesto de trabajo en el mismo o distin-

to puerto a aquel en que tuvo lugar el desembarco, quedando restringido el uso del derecho al desembarco y reembarco a los puertos españoles o extranjeros de Europa comprendidos entre Génova y Hamburgo y el Reino Unido, cuando ello sea posible.

Art. 134. Cuando las peculiaridades de la navegación a que el buque se dedique no permita el reembarco del permisionario a la terminación de la licencia concedida, cualquiera que sea su naturaleza, el tiempo que transcurra desde aquélla hasta el embarque no dará derecho a reclamar retribución alguna.

Art. 135. No se descontará a ningún efecto las licencias reguladas en esta Sección, salvo para el personal que haya obtenido durante su vida profesional tres o más licencias sin sueldo que en total sumen más de un año.

Art. 136. El Reglamento de régimen interior regulará los trámites y formalidades que hayan de observarse para la concesión de licencias, y adoptará las oportunas medidas para evitar posibles abusos, pero sin menar los derechos reconocidos en estas Ordenanzas nacionales.

Igualmente, establecerá aquellas condiciones más beneficiosas para el personal, y entre las que podrá figurar el abono de los gastos de desplazamiento en los casos enumerados en los artículos 137 y 139.

II. DISPOSICIONES ESPECIALES

a) Licencias por motivo de índole familiar

Art. 137. Las Empresas navieras o armadoras vendrán obligadas a otorgar licencias a los tripulantes de sus buques, cuando aquéllas se soliciten por las siguientes causas de índole familiar:

- Para contraer matrimonio.
- Por muerte, entierro o enfermedad grave del cónyuge, ascendientes, descendientes o hermanos del embarcado.
- En el caso de alumbramiento de la esposa.

Art. 138. La duración de estas licencias será al menos de quince días en el caso de matrimonio, y de uno a diez días en los que se citan en los apartados b) y c) del artículo anterior, fijándose concretamente en el Reglamento de régimen interior la forma como podrá hacerse uso de estas licencias, estimándose para ello los desplazamientos que los interesados deben hacer y las demás circunstancias que según la clase de navegación concurren. Atendidas éstas, el naviero o armador, y en su nombre el Capitán, Piloto o Patrón, podrán prorrogar los permisos por los días necesarios, siempre que se solicite debidamente, teniendo derecho el permisionario al percibo de haberes en la cuantía correspondiente a dicha situación durante los períodos reglamentarios y en los de ampliación de éstos que puedan haberse otorgado.

b) Permisos para exámenes

Art. 139. Los Pilotos de la Marina Mercante y los Maquinistas navales, Radiotelegrafistas, Patrones, y Mecánicos navales con título profesional de segundos que precisen efectuar nuevos exámenes para obtener el título de Capitán o el superior dentro de cada profesión o especialidad, tendrán derecho a que las Compañías navieras o armadoras en que presten sus servicios les concedan permisos, de acuerdo con las siguientes normas:

- Será condición indispensable que el solicitante lleve un mínimo de dos años al servicio de la misma Compañía o armador, y que tenga efectuadas las prácticas de mar o cumplidos aquellos otros requisitos exigidos por la legisla-

ción vigente para aspirar a los títulos o nombramientos respectivos.

b) Por una sola vez, y para efectuar el cursillo o estudios reglamentarios, se concederá un permiso de cuatro meses con derecho al percibo del salario (con subvención reglamentaria para manutención, plus Familiar y Sobordillo) que tuviera reconocido a bordo, excepción hecha de las gratificaciones especiales y sobordo que corresponda tan sólo al personal efectivamente embarcado.

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

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

Art. 140. En el desembarque del personal en uso de licencia para exámenes, tanto con sueldo como sin él, cuando por el elevado número de peticionarios haya necesidad de adoptar tal medida, el naviero o armador podrá limitar los permisos que conceda para cada convocatoria a los porcentajes siguientes:

6 por 100 de la total plantilla que de primeros, segundos y terceros Oficiales de puente tenga la Empresa, cualquiera que sea el título profesional que los mismos posean.

6 por 100 de la total plantilla que de segundos, terceros y cuartos Maquinistas navales tenga la Empresa, cualquiera que sea el título profesional que los mismos posean.

4 por 100 de la total plantilla que de segundos y terceros Radiotelegrafistas tenga la Empresa, cualquiera que sea el título profesional que los mismos posean.

4 por 100 de la plantilla de Patrones o Mecánicos navales, cualquiera que sea el título o nombramiento profesional que los mismos posean.

Cuando los cocientes para obtener el número de permisionarios en cada grupo o especialidad no sean exactos, la fracción se estimará a favor de aquéllos.

Art. 141. El pago mensual de los salarios que corresponda percibir al personal comprendido en el apartado b) del artículo 139, se efectuará por el armador previa entrega, como justificante, del certificado expedido por los Directores de las Escuelas de Náutica y Máquinas o de aquellos otros Centros oficialmente reconocidos, acreditando que el permisionario asiste ininterrumpidamente a los cursillos o estudios reglamentarios.

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

Art. 142. Lo dispuesto en los artículos anteriores no merma la facultad del personal profesional de la Marina Mercante, de presentarse a los exámenes que periódicamente se celebran para la obtención de los títulos y nombramientos correspondientes a las distintas especialidades de náutica, máquinas o radiotelegrafía.

Los permisos que se necesiten a tal fin se registrarán por las normas contenidas en los artículos siguientes, sobre licencias para asuntos propios.

e) Licencias por asuntos propios

Art. 143. Los tripulantes podrán solicitar licencia por necesidad de atender personalmente asuntos propios que no admitan demora, en cuyo caso la licencia podrá concederse por la Empresa si lo permitan las necesidades del servicio, por un período de uno a diez días, sin devengo de haberes por el permisionario y siendo de su cargo los gastos de desplazamiento por desembarque y embarque propios y, en su caso, los de aquel que haya de sustituirle en su destino.

Art. 144. También podrá el personal embarcado, que lleve un mínimo de dos años al servicio de la Empresa, solicitar licencia sin sueldo, por plazo no inferior a quince días ni superior a cuatro meses, siendo postestad del naviero concederle o denegarle, en atención a los fundamentos que se expongan por el solicitante, expediente personal del mismo y necesidades del servicio.

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

d) Cumplimiento de deberes de carácter público

Art. 145. Independientemente de las licencias reguladas por los artículos anteriores, deberán otorgarse al personal comprendido en esta Reglamentación, y en la medida de lo posible dadas las características del tráfico marítimo, aquellos permisos que sean indispensables para el cumplimiento de los deberes inexcusables de carácter público, a que se contrae el artículo 67 del texto refundido de la Ley de Contrato de Trabajo, aprobado por Decreto de 26 de enero de 1944.

Igualmente, serán de aplicación al citado personal los preceptos de la Orden de 12 de noviembre de 1945, con las siguientes aclaraciones y ampliaciones.

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

2) Los límites que establece el párrafo primero de su artículo segundo, de dos jornadas consecutivas o de cinco al mes, quedarán ampliadas a cuatro y diez días respectivamente, cuando se trate de personal que se halla embarcado.

SECCIÓN 2.ª—Excedencias

Art. 146. Se reconocen dos clases de excedencias: voluntaria y forzosa; pero ninguna de ellas dará derecho a sueldo mientras el excedente no se reincorpore al servicio.

A) Excedencia voluntaria

Art. 147. Podrá solicitar la excedencia voluntaria el personal de las Empresas navieras o armadores que lleve, al menos, cinco años a su servicio.

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

En todo caso se procurará despacharlas favorablemente cuando se funde en causas suficientes, que se señalarán en el Reglamento de régimen interior.

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

De no solicitarse el reingreso antes de la terminación del plazo señalado, per-

derá el derecho a su puesto en la Empresa.

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

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

Art. 148. Como excepción de lo dispuesto en el artículo anterior podrá solicitarse y concederse una excedencia voluntaria, de carácter especial, en el caso que prevé el artículo 167 de esta Reglamentación y que durará el tiempo preciso para hacer o completar las prácticas de mar a que dicho precepto se contrae, viniendo obligado el tripulante a pedir el reingreso, y dentro de los treinta días siguientes a la terminación de dichas prácticas, sin que tenga derecho el peticionario a percibir retribución alguna durante el tiempo que transcurra hasta su readmisión, siempre que ésta se efectúe dentro del plazo de veintidós días naturales.

B) Excedencia forzosa

Art. 149. Dará lugar a la situación de excedencia forzosa cualquiera de las causas siguientes:

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

b) Enfermedad.

c) Matrimonio del personal femenino.

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

Art. 150. En los casos expresados en el apartado a) del artículo anterior, la excedencia comprenderá todo el tiempo que dure el cargo que la determine, y otorgará derecho a ocupar la misma plaza que desempeñaba anteriormente, computándose el tiempo de excedencia como en activo a todos los efectos. El reingreso deberá solicitarse por el interesado dentro del mes siguiente a su cese en el cargo político o sindical que ostentase.

Art. 151. Los enfermos serán considerados en situación de excedencia forzosa a partir del día siguiente al último en que haya cobrado indemnización o subsidio como consecuencia de su enfermedad en la forma que establecen los artículos 400 y 402 de este Reglamento.

La duración máxima de esta excedencia será de cinco años, en cuyo transcurso podrá solicitar su jubilación si se halla dentro de las condiciones establecidas en el Reglamento del Montepío Marítimo Nacional, o bien pedir su reingreso al servicio para cuando exista vacante en su categoría, si se encuentra restablecido de su dolencia. En este último caso será preciso el reconocimiento del tripulante y la presentación del certificado médico establecido por el artículo 71 de estas Ordenanzas.

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

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

Art. 152. El personal femenino que a bordo de los buques mercantes ejerce el cometido de enfermeras, camareras u otros quedará en situación de excedencia forzosa al contraer matrimonio en tanto no se constituya en cabeza de familia, cuando esto ocurra y tenga menos de

cincuenta y cinco años de edad, deberá solicitar el reingreso dentro de los treinta días siguientes al hecho que lo determine.

Este personal tendrá derecho, en concepto de dote, a una cantidad equivalente a tantas mensualidades de sueldo inicial con trienios como años de servicio haya prestado, con un límite máximo de diez.

El tiempo de esta excedencia no se computará a ningún efecto.

No se admitirán en adelante mujeres casadas como tripulantes de los buques mercantes, a no ser que se hubiese constituido de nuevo en cabeza de familia.

Art. 153. La reducción de plantilla en cuanto implique suspensión de personal o modificación en las condiciones de trabajo a que se refieren los artículos 180 y 181, exigirá la autorización de la Delegación de Trabajo competente, o de la Dirección General de Trabajo, según los casos. Acordada entonces la reducción de plantillas si no fuese posible resolver la situación mediante un plan prudencial de amortización de vacantes, se tendrán en cuenta las siguientes instrucciones:

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

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

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

d) En el Reglamento de régimen interior se dictarán las oportunas normas para el desarrollo de lo que en el presente artículo se dispone.

Sección 3.—Servicio militar

Art. 154. El personal comprendido en la presente Reglamentación tendrá derecho a que se le reserve su puesto de trabajo durante el tiempo que dure su servicio militar, debiendo el tripulante ponerse a disposición del naviero o armador antes de transcurrir dos meses, a contar desde la fecha de su licenciamiento, ya que de no ser así se entenderán extinguidas las relaciones jurídico-laborales.

Art. 155. El reembarque del licenciado se llevará a cabo tan pronto como sea posible, teniendo en cuenta la clase de navegación que efectuaba el barco a cuya tripulación pertenecía y al conjunto de unidades de la flota de la Empresa, sin que tenga derecho el peticionario a percibir retribución alguna durante el periodo de tiempo que transcurre desde la petición de reingreso hasta el embarque, siempre que éste se efectúe dentro del plazo de veinte días naturales, en el caso de navegación de cabotaje, o de dos meses en el de gran cabotaje y altura.

Una vez que el tripulante se reincorpore a su puesto de trabajo, el armador queda facultado para prescindir de los servicios del que interinamente lo viniese desempeñando, sin otro derecho por parte del mismo que el establecido en el artículo 199 de estas Ordenanzas.

Art. 156. Será obligación de la Empresa el abono de los gastos de locomoción y dietas que puedan ocasionarse con motivo de la incorporación a filas de los

individuos de la dotación de un buque que sean llamados para realizar el servicio militar obligatorio.

Art. 157. El tiempo de prestación del servicio militar obligatorio y el voluntario por el tiempo mínimo de duración de éste, que se prestará para anticipar el cumplimiento de los deberes militares, se computará a los efectos de antigüedad y aumentos económicos por años de servicio en la Empresa como si se realizase trabajo activo.

CAPITULO IX

Formación profesional

Sección 1.—Normas generales

Art. 158. Las Empresas navieras deberán atender a la formación y perfeccionamiento profesional del personal de la Marina Mercante, bien directamente o por medio de las Instituciones existentes o que se puedan crear en el futuro.

La formación profesional comprenderá la enseñanza teórica y técnica y la práctica necesaria.

Art. 159. El perfeccionamiento del personal se encaminará, sobre todo a facilitar el ascenso a categorías superiores, pero cuidando de que aumenten su formación y conocimientos generales, al propio tiempo que los específicamente profesionales y marítimos, a fin de proporcionarles una sólida y amplia base en los órdenes intelectual, moral, social y patriótico.

Se dedicará preferente atención a extender entre los tripulantes el conocimiento detallado y completo de las nuevas instalaciones, dispositivos o aparatos que se implanten en la navegación.

Art. 160. Será obligación especial de los Capitanes, Pilotos o Patronos de cabotaje, y de cuantos ejerzan la Jefatura de un Departamento y, singularmente de los que ostenten la categoría de Oficiales, dedicar una inteligente y constante atención a los fines de formación y perfeccionamiento de sus subordinados.

La formación en el orden patriótico del personal menor de veintidós años corresponderá al Frente de Juventudes, al cual se darán las facilidades previstas en las disposiciones vigentes para que, dentro de las exigencias impuestas por la navegación, pueda desarrollar el cometido que les está encomendado.

Art. 161. Como norma general no deberá admitirse para trabajar a bordo de los buques mercantes, en calidad de marino calificado, a quien no posea certificado de capacidad expedido de acuerdo con las disposiciones contenidas en el presente artículo, y visado por la Autoridad de Marina correspondiente.

El Capitán o Patrón estará obligado a dar certificado de idoneidad y conducta al individuo de la dotación que lo solicite a su desembarco.

Dichos certificados no se limitarán a acreditar la capacidad y competencia del tripulante dentro de su especialidad, sino también que posea los conocimientos mínimos indispensables que la navegación requiere y, especialmente, el de las maniobras que el material de salvamento exige.

A los individuos enrolados para el servicio de la máquina les expedirá el certificado, a petición propia, el Jefe del Departamento, consignando el visto bueno el Capitán o Patrón.

Art. 162. Los certificados que el artículo anterior establece serán sustituidos por los que expiden las Autoridades correspondientes como consecuencia de estudios realizados en instituciones o a bordo de buques-escuelas de carácter oficial existentes o que en el futuro se establezcan.

Asimismo serán válidos, a los efectos oportunos, los servicios prestados en los buques de la Armada, siempre que aquellos puedan justificarse documentalmente.

Art. 163. Con el fin de fomentar entre

el personal embarcado la continuación de su instrucción general y profesional, las Empresas cooperarán con los oportunos organismos oficiales o sindicales en la labor cultural que por los mismos pueda desarrollarse. A tal fin, los navieros o armadores deberán en la medida de lo posible, establecer, bien por propia iniciativa o a indicación de los aludidos organismos, los beneficios o servicios que, a título enunciativo, a continuación se citan:

a) Concesión de becas, asignaciones, o simplemente permisos retribuidos para la asistencia a cursos de capacitación profesional y perfeccionamiento.

b) Otorgar préstamos para la compra de libros e instrumentos náuticos.

c) Organización a bordo de los buques dedicados a la navegación de gran cabotaje y altura, de dotación superior a quinientos tripulantes, de una biblioteca para uso de los mismos, integrada por aquellos volúmenes de carácter técnico y cultural que por las Escuelas de Náutica u otras entidades se indiquen.

d) Organización de cursos por correspondencia.

e) Radiodifusión de programas especiales.

Art. 164. El Reglamento de régimen interior desarrollará debidamente los principios contenidos en el presente capítulo, consignando con la debida extensión y detalle la forma de dar realidad a esta labor formativa, tan directamente vinculada, en los distintos órdenes, a la perfección del servicio público encomendado a las Empresas navieras.

SECCIÓN 2.ª—Disposiciones especiales

a) Prácticas de agregados y alumnos

Art. 165. Los agregados o alumnos de náutica, máquinas y radiotelegrafía, una vez realizados los oportunos estudios en las Escuelas oficiales, llevarán a cabo a bordo de los buques de la Marina Mercante las prácticas impuestas en el plan de estudios correspondientes, estando obligados a prestar todos aquellos servicios que por la legislación vigente o por usos y costumbres se les ordene, para su completa formación profesional; pero sin que tales obligaciones y permanencia a bordo puedan exceder del período reglamentario establecido para cada especialidad, debiendo, por lo tanto, ser automáticamente desembarcados de los buques todos los alumnos que hayan cumplido las necesarias prácticas de navegación.

b) Obtención de títulos o nombramientos superiores

Art. 166. Con objeto de que los Pilotos, Maquinistas, Patrones, Mecánicos navales y demás personal profesional puedan concurrir a los exámenes que periódicamente se celebran para la obtención de títulos o nombramientos superiores, en las distintas especialidades de náutica, máquinas y radiotelegrafía, los armadores vendrán obligados a conceder permisos en la forma que se determina en los artículos 139 a 142 de esta Reglamentación.

Art. 167. En aquellas Empresas navieras o armadoras que no tengan buques en los cuales el personal mencionado en el artículo anterior pueda hacer o completar las prácticas de mar que exigen los respectivos Reglamentos para obtener los títulos profesionales de superior categoría, darán las facilidades necesarias a los tripulantes interesados para el posible cumplimiento de tal requisito.

A dicho fin podrán otorgarse excedencias especiales sin sueldo por el tiempo que se precise para dichas prácticas, con objeto de que el personal que deba realizarlas pueda enrolarse en buques de otras Empresas que efectúen la clase de navegación preceptivamente exigida.

El enrolamiento de este personal en el nuevo buque tendrá carácter eventual, y su situación a bordo se estimará de índole

circunstancial, de acuerdo con lo determinado en el artículo 33 de estas Ordenanzas, debiendo obtenerse la autorización que en el párrafo segundo se determinan, cuando se precise plazo superior a seis meses.

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

c) Formación profesional de pajes, grumetes, marmitones y botones

Art. 168. En cuanto a la formación profesional de los pajes y grumetes, en lo que se refiere al personal de cubierta, y a los marmitones, en lo que al personal de cocina afecta, se observarán las siguientes normas:

a) La edad mínima de ingreso como paje o marmitón será la de catorce años.

b) Los pajes, a los dos años de permanencia en dicha categoría pasarán automáticamente a la de grumete.

c) Los grumetes, a los dos años de permanencia en dicha categoría pasarán a ocupar las vacantes que se produzcan en la de mozo.

d) Los marmitones, a los tres años de permanencia en dicha categoría pasarán a ocupar la vacante que se produzca de ayudante de cocina.

e) Los períodos o plazos anteriormente señalados son indispensables para poder alcanzar la consideración de marino calificado. Sin embargo, podrán reducirse a dos años siempre que se tengan, al menos, la edad de dieciocho años y se acredite su capacidad mediante los oportunos certificados, trabajos, práctica y estudios, ya en Instituciones oficiales, ya en Empresas o Instituciones privadas de debida solvencia. En tal caso, y tratándose de personal de cubierta, el ingreso podrá llevarse a cabo por la categoría de grumete.

f) Una vez transcurridos los períodos que por el presente artículo se determinan, serán sometidos a un examen y prueba de capacitación, de acuerdo con las normas que al efecto se determinen en el Reglamento de régimen interior.

g) Los que sean declarados no aptos, repetirán el examen transcurridos seis meses, y si tampoco consiguen superar la prueba, podrá la Empresa prescindir de los mismos sin derecho a indemnización alguna.

h) Todo grumete o marmitón, declarado apto para el oficio de que se trate, podrá optar, en caso de que no exista vacante en la categoría superior correspondiente, entre continuar en su plaza o enrolarse directamente en otro buque. En el primer caso, su salario aumentará en el 50 por 100 de la diferencia entre el que viniese percibiendo y el que correspondiera a la categoría a que hubiese de ascender.

i) Pasados los veinte años de edad, no se podrá ostentar la categoría de paje, grumete o marmitón.

j) En ningún caso podrán ser destinados a trabajos o funciones que pugnen con la finalidad primordial formativa que se señala al aprendizaje.

k) El personal afectado por los anteriores preceptos será retribuido en la cuantía establecida en el artículo 235 para las categorías quinta y sexta del Grupo de tripulantes.

l) En el Reglamento de régimen interior se determinará el número mínimo de pajes, grumetes y marmitones que deberán ser admitidos a bordo de cada buque.

Art. 169. Respecto a la categoría de botones, que excepcionalmente pueda existir, el Reglamento de régimen interior determinará las normas concretas que se consideren necesarias para aplicar a aquellos preceptos análogos a los establecidos en el artículo anterior, no sólo en lo que se refiere a la edad mínima

para el ingreso, que en modo alguno podrá ser inferior a los catorce años, sino también en cuanto a los exámenes o pruebas y posibilidades de ascender a categoría superior.

CAPITULO X

Suspensiones y ceses

SECCIÓN 1.ª—De la extinción de la relación jurídico-laboral

Art. 170. Las causas de extinción de la relación jurídico-laboral pueden tener su origen en la decisión de la Empresa, en la voluntad de los trabajadores, en el común acuerdo de Empresa y trabajador, por causas distintas de la voluntad de los mismos o por la naturaleza temporal o circunstancial de sus relaciones.

A) Por decisión de la Empresa

Art. 171. La relación laboral del personal que merezca la consideración de fijo se extingue por voluntad de la Empresa naviera o armadora, en virtud de las causas siguientes:

a) Por el despido, por sanción impuesta al trabajador, de conformidad con lo establecido en la Sección 3.ª del capítulo XVI de esta Reglamentación.

b) Por cesación de industria o reducción de flota, con suspensión indefinida de dotaciones debidamente autorizada, con arreglo a lo que se determina en los artículos 181 y 182 del presente capítulo.

Art. 172. Por la naturaleza especial y múltiple de la representación que ostentan, y funciones encomendadas a los Capitanes, Pilotos y Patrones de cabotaje, con mando de buque, el naviero o armador podrá libremente disponer el cese de aquellos con derecho, por parte de los mismos, a reintegrarse al cargo que dentro de la Empresa viniese desempeñando con anterioridad a su designación para el mando de la nave, en la forma establecida por el artículo 79 de estas Ordenanzas.

Una vez reintegrado a su anterior puesto, la relación jurídico-laboral podrá extinguirse de acuerdo con las normas generales que se establecen en este capítulo.

Art. 173. Lo preceptuado en el artículo anterior será de aplicación por analogía: a) Al Jefe del Departamento de Máquinas, en la forma establecida en el artículo 81; b) Al Jefe de Inspección o Inspectores, con los derechos por parte de los mismos que se determinan en el artículo 87 de este Reglamento.

B) Por voluntad de los trabajadores

Art. 174. El personal de la Marina Mercante cualquiera que sea su carácter, por razón de su permanencia al servicio de la Empresa, podrá por su voluntad dar por extinguida la relación laboral por cualquiera de las causas siguientes:

a) Por haber alcanzado la edad que le otorga derecho a la jubilación.

b) Cuando probaré al armador o al representante de éste que se le ofrece la posibilidad de obtener el mando de un buque, o cualquier otro empleo de mayor categoría del que desempeña.

c) Si el buque cambiase de propietario.

d) Si sobreviniera y se declarase oficialmente una enfermedad epidémica en el puerto de destino o en los de escala.

e) Si el buque se dirige o hace escala en puertos de nación beligerante, o sin serlo están comprendidos en zona declarada de guerra, así como si la nave tiene que cruzar mares considerados como peligrosos en caso de conflicto internacional.

f) Por ser objeto de malos tratos de palabra u obra o falta grave de consideración por parte del naviero o armador, o de su representante a bordo.

g) Por falta de pago o de puntual-

dad en el abono de las remuneraciones que le correspondan.

h) Por exigirle trabajo distinto del que está obligado a prestar, salvo los casos de fuerza mayor en que las necesidades de la navegación lo aconsejen, o aquellos otros permitidos por esta Reglamentación.

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

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

Sea cual fuere la causa de extinción de la relación laboral alegada por el tripulante, éste vendrá obligado a avisar al Capitán por escrito, con tiempo suficiente, y a ser posible antes de llegar a puerto español, si el buque está destinado a la navegación de altura y gran cabotaje y de ocho días como mínimo si se trata de navegación de cabotaje.

Art 175 Los Capitanes, Pilotos o Patrones de cabotaje con mando de buque, el Jefe del Departamento de máquinas, el Jefe de Inspección y los Inspectores, que de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 172 y 173 de este capítulo pueden ser libremente removidos por las Empresas, podrán solicitar su cese, y el naviero o armador vendrá obligado a concederlo, para reintegrarse al cargo que dentro de la Empresa viniese desempeñando con anterioridad a su designación para el mando de la nave, jefatura de máquinas o servicio de Inspección.

C) Por común acuerdo de Empresas y trabajadores

Art 176 Asimismo se extingue la relación laboral cualquiera que sea la clasificación del trabajador por razón de su permanencia al servicio de las Empresas, por la voluntad coincidente de dichos elementos personales.

D) Por causas distintas de la voluntad de los interesados

Art. 177. Produce igualmente el efecto de extinguir la relación laboral, respecto de los tripulantes de todas clases, las siguientes causas:

a) La muerte del trabajador.
b) La jubilación o retiro del tripulante, por causa de edad, o incapacidad permanente, va proceda ésta de accidente de trabajo o de enfermedad.

c) Haber sido condenado el trabajador, en virtud de resolución firme, a pena de inhabilitación absoluta o suspensión de profesión u oficio por más de un año, como principal o accesoria, o a pena privativa de libertad, cualquiera que fuere su extensión, por delito o falta de robo, hurto, estafa o apropiación indebida.

d) La prohibición de embarque, acordada por la Autoridad de Marina.

e) Por pérdida del buque o su inutilización absoluta para la navegación, así como por desguace o amarre definitivo.

f) Por repulsa de la nave por el Estado, cuando la tripulación de aquella deba estar constituida por personal del mismo.

g) Por cualquier otro acontecimiento extraordinario que imposibilite la navegación y que los interesados no hayan podido prever, o que, previsto, no se haya podido evitar.

E) Por la naturaleza temporal o circunstancial de las relaciones laborales

178 El personal interino cesará tan pronto como el tripulante a quien sustituya se reintegre a su puesto de trabajo o se provea en propiedad la plaza inerentemente ocupada, en el caso previsto en el párrafo segundo del artículo 32 de este Reglamento.

Art. 179 Los tripulantes eventuales cesarán al servicio de las Empresas navieras setenta y dos horas después de la llegada al puerto designado como término de viaje o viajes concertados.

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

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

Sección 2.ª—De la suspensión o modificación de la relación jurídico-laboral

A) De la autorización para la suspensión o cese de actividades

Art. 180. Toda Empresa naviera o armadora, para suspender o cesar total o parcialmente en sus actividades, y por consiguiente, para dar por suspendidas o extinguidas, según los casos, sus relaciones laborales con el personal fijo que integra la plantilla total de su flota, o la que pertenece a uno o varios buques de la misma, habrá de obtener previamente autorización de los Organismos competentes del Ministerio de Trabajo, salvo en los casos previstos en el artículo 177 y cuando se produzcan por sustitución del empresario, en la que, de acuerdo con los preceptos contenidos en los artículos 204 a 206 del presente capítulo, se subrogan en las obligaciones los nuevos titulares.

Art. 181. Sin perjuicio de aquellas otras causas que puedan alegarse para solicitar la autorización que establece el anterior artículo, será obligado dicho trámite por alguno de los siguientes motivos:

a) Por cesación de industria o reducción de flota, prevista en el apartado b) del artículo 171 de este Reglamento.

b) Por falta de fletes o porque no sean, a juicio del armador, suficientemente remuneradores.

c) Por tener que sufrir el buque reparaciones o carena, cuando la duración de las mismas excedan de un mes.

d) Para modificar por cualquier concepto las condiciones en que se desenvuelven las relaciones laborales entre el naviero o armador y los trabajadores, tales como reducción de plantilla (tanto si afecta a la totalidad de la Empresa, dotación de un buque determinado o personal de inspección), jornada de trabajo, establecimiento de turnos o cualquier otra que implique variación en las condiciones de trabajo.

En los casos a), b) y c), así como en aquellos otros que por su naturaleza lo requiera, será preceptivo el informe de la Subsecretaría de la Marina Mercante.

Art. 182. No será precisa la autorización que por el anterior artículo se establece en los casos señalados en el artículo 177 de este capítulo.

En cualquiera de los casos enunciados en sus apartados e), f) y g), el naviero o armador deberá notificar el hecho a la Delegación de Trabajo competente, acompañando un certificado expedido por la Autoridad que correspondiera, acreditativo de la causa que se invoque, así como la necesidad del desguace o amarre definitivo cuando ello motive la suspensión

o modificación de la relación jurídico-laboral.

B) Normas especiales de procedimiento

Art. 183. El naviero o armador dirigirá la instancia en solicitud de la autorización que exige el artículo 180 a la Delegación de Trabajo que corresponda, la cual, en términos de tercero día, la pondrá en conocimiento de la Dirección General de Trabajo, que a la vista de la trascendencia social que a su juicio pudiera determinar las medidas a adoptar, podrá recabar la competencia para tramitar y resolver la petición deducida.

La Dirección General acusará recibo dentro de los tres días siguientes, y si recabase para sí la competencia, lo hará constar de manera expresa, interesando de la Delegación la remisión de la instancia y documentos que a la misma se hubiesen acompañado.

Art. 184. La Delegación de Trabajo o la Dirección General, según los casos, instruirá el oportuno expediente, y una vez recogidos los datos, pruebas y asesoramientos oportunos, e inexcusablemente, los informes de la Inspección de Trabajo y de la Organización Sindical, dictará la oportuna resolución dentro de los treinta días siguientes a la fecha de entrada de la solicitud en el Registro, la que deberá notificarse a la Empresa, a los trabajadores interesados y a la Organización Sindical, dentro de las setenta y dos horas siguientes a la en que hubiese sido dictada.

Si en el expresado plazo de treinta días hábiles no se hubiera dictado resolución por el Organismo competente, se presumirá que se accede en los propios términos a lo solicitado por la Empresa, sin perjuicio de la responsabilidad exigible al funcionario del Ministerio de Trabajo o de la Organización Sindical, que por negligencia diese lugar a ello.

El plazo de setenta y dos horas señalado para la notificación de la resolución recaída a los tripulantes afectados por la misma, se considerará ampliado por el tiempo necesario, en el supuesto de que el buque se encuentre navegando o el trabajador se halle en el extranjero, como consecuencia de enfermedad, naufragio, comisión de servicio u otra causa análoga.

Art. 185. En la resolución que dicte la Autoridad laboral competente, accediendo total o parcialmente a las peticiones de la Empresa, deberá necesariamente señalar el nombre, apellidos, categoría profesional y domicilio de los trabajadores cuyas relaciones resulten extinguidas, suspendidas o modificadas.

Para la determinación nominativa del personal afectado, cuando el acuerdo no sea el cese definitivo o temporal de la totalidad de las dotaciones de la flota, limitándose, por tanto, a uno o varios buques de la misma, se tendrán en cuenta, para eliminar los excesos que en la plantilla general de la Empresa se puedan producirse, el siguiente orden de prelación, referido a cada grupo o categoría profesional:

1.º Los que resulten haber sido sancionados por faltas cometidas en el trabajo.

2.º Los que posean otros medios de vida.

3.º Los que tengan menor número de familia a su cargo.

En igualdad de condiciones, serán eliminados los de menor antigüedad al servicio de la Empresa.

Art. 186. Contra las resoluciones dictadas en esta materia, podrán interponer recurso, tanto la Empresa como los trabajadores, en la forma que a continuación se expresa:

a) En resoluciones adoptadas por las Delegaciones, se interpondrá el recurso ante la Dirección General de Trabajo, en el plazo de quince días, contados desde la notificación del acuerdo, la que resolverá en el de treinta, debiendo solici-

tarse preceptivamente informe de la Subsecretaría de la Marina Mercante.

b) Cuando la Dirección General de Trabajo haya conocido de los expedientes en primera instancia, sólo cabrá recurso ante el Ministro del Departamento, siguiendo los mismos plazos y condiciones anteriormente fijados.

Art. 187. Los fallos dictados en primera instancia no serán firmes hasta que haya transcurrido el plazo para recurrir contra los mismos, y los recurridos, hasta que sea notificada la resolución definitiva. No obstante, cuando la primera resolución estime total o parcialmente la petición de la Empresa, podrá ésta hacer uso de ella, dentro del plazo para recurrir, aunque hubiera sido recurrida, pero de revocarse la autorización vendrá obligada a satisfacer en su integridad los salarios de los trabajadores, desde el momento que dejaron de percibirlos hasta la fecha en que notificada la resolución definitiva hubiesen de volver al trabajo.

Art. 188. Pregia audiencia de las Empresas y de los trabajadores, podrá la Delegación de Trabajo competente, o la Dirección General de Trabajo, en su caso, según que hubiese sido una u otra la que entendió en el expediente de cese suspensión de actividades de una Empresa o a la modificación de las condiciones laborales de trabajo del personal fijo, revisar el acuerdo por el que se hubiese autorizado, contra cuya resolución cabrán los mismos recursos establecidos en el artículo 186.

Art. 189. Cuando una Empresa naviera o armadora hubiese procedido, previa la autorización pertinente, a la suspensión de personal, y precise utilizar los servicios de todo o parte del mismo para efectuar determinados viajes de carácter esporádico o circunstancial, lo solicitará al efecto de la Delegación de Trabajo competente, expresando en la solicitud los motivos de la misma, el número de tripulantes que haya de emplear y la duración probable de los trabajos.

El Delegado de Trabajo resolverá sobre dicha petición en el término de cinco días desde la fecha en que hubiese sido registrada la entrada en las oficinas de la Delegación, cuya resolución habrá de notificarse a la Empresa peticionaria dentro de los cinco días siguientes, entendiéndose concedidas por las tórcitas las autorizaciones interesadas, respecto de las cuales no se hubiese decidido en dicho plazo.

Los tripulantes ocupados circunstancialmente, de conformidad con lo previsto en los párrafos anteriores, tendrán durante el tiempo de prestación de sus servicios y a este solo efecto, el carácter de eventuales, sin derecho, por consiguiente, a otros beneficios que los establecidos en este Reglamento para los que estén así clasificados.

Sección 3.ª—De la suspensión de los efectos económicos de la relación jurídico-laboral

Art. 190. Quedan en suspenso los efectos económicos de la relación laboral, sin perjuicio de los derechos que puedan corresponder respecto a cada una de las situaciones que en este artículo se mencionan, por alguna de las causas siguientes:

a) Incapacidad temporal para el trabajo derivada de accidente laboral o de enfermedad, durante el tiempo en que deba respetarse el puesto de trabajo.

b) Prestación del servicio militar obligatorio o del voluntario anticipado, siempre que la ausencia del trabajador no se prolongue por tiempo que exceda de dos meses, contados desde la fecha en que el trabajador haya obtenido su licencia militar.

c) Durante el periodo de descanso de la mujer trabajadora, en el periodo de embarazo o parto.

d) Por excedencia forzosa o voluntaria,

de acuerdo con lo que se determina en la Sección segunda del capítulo VIII de estas Ordenanzas.

e) Por el tiempo en que un tripulante esté privado de libertad, o suspendido de embarque por las Autoridades de Marina, gubernativas o judiciales, como consecuencia de procesamiento o sumario y en tanto no recaiga la procedente sentencia o resolución, o cuando éstas no produzcan el efecto de extinción de la relación laboral, de acuerdo con lo establecido en el apartado c) del artículo 177.

f) Por el tiempo que dure la suspensión de empleo y sueldo, impuesta en expediente disciplinario de conformidad con lo determinado en la norma quinta del artículo 425 de este Reglamento.

Las causas de suspensión de los efectos económicos de la relación jurídico-laboral, que se enumeran en los apartados a) y c), se entenderán sin menoscabo de las indemnizaciones, subsidios o beneficios económicos que la legislación general concede al personal afectado por dichas causas.

Sección 4.ª—De las consecuencias económicas de la extinción de la relación jurídico-laboral

A) De la repatriación o reintegración al puerto de embarque

Art. 191. Independientemente de las indemnizaciones que se establecen en los artículos siguientes, y cualquiera que sea la clase de trabajadores, por razón de su permanencia al servicio de la Empresa, o la causa de extinción de la relación jurídico-laboral, con las lógicas excepciones que imposibilitan o hacen innecesaria la adopción de tal medida, el naviero o armador vendrá obligado a sufragar al tripulante los gastos que ocasione la repatriación a España, y su restitución al puerto de embarque, al que para ello se hubiere establecido, o al punto de residencia.

Para la liquidación de los mencionados gastos, producidos en territorio nacional o en el extranjero, se aplicarán las normas contenidas en los artículos 286 a 292 de estas Ordenanzas relativos a viajes y dietas.

B) De la reclamación de indemnizaciones

Art. 192. En los casos de autorizarse por la Delegación de Trabajo competente, o por la Dirección General de Trabajo, la suspensión o el cese en sus puestos de la totalidad o parte de los trabajadores de una Empresa o cualquier otra modificación de las relaciones laborales existentes, una vez firme la resolución, quedará a salvo el derecho de aquéllos a percibir una indemnización que fijará el Magistrado de Trabajo, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 196 a 198.

Art. 193. Sin perjuicio de ser ejercitables estos derechos por los propios interesados, la Delegación de Trabajo, dentro del plazo de diez días, contados a partir de la fecha en que quedase firme la resolución que acuerde tales medidas, remitirá copia certificada de la misma a la Magistratura del Trabajo competente, que acusará recibo dentro del tercer día, y tramitará de oficio el procedimiento siguiendo las normas procesales prescritas en la legislación vigente, atribuyendo a las mencionadas resoluciones el carácter de demandas interpuestas por los trabajadores a quienes afecte.

Si hubiese conocido el expediente en primera instancia la Dirección General de Trabajo y se accediese, en todo o en parte, a lo solicitado, se remitirá copia certificada a la Dirección General de Jurisdicción de Trabajo, que dará curso de la misma a la Magistratura de Trabajo competente continuando en lo necesario el trámite prevenido en el párrafo precedente.

Art. 194. En el supuesto de que los trabajadores afectados hubiesen presentado sus demandas particulares, sin haberse llegado a dictar sentencia por el Magistrado de Trabajo, cuando fuera recibida la copia de la resolución en que se autoriza a la Empresa, a prescindir en todo o en parte de sus asalariados, se acumularán de oficio por el Magistrado la totalidad de sus reclamaciones, por tener la misma causa de pedir y referirse a idénticas partes en juicio.

Art. 195. Contra las resoluciones de los Magistrados de Trabajo podrán interponerse los recursos legales establecidos.

C) De la cuantía de las indemnizaciones

Art. 196. En la extinción, suspensión o modificación de las relaciones jurídico-laborales con el personal fijo, se producirán las siguientes consecuencias económicas:

a) La terminación o suspensión por voluntad de la Empresa implica la obligación de indemnizar a los trabajadores hasta el límite máximo de los salarios de un año, cuya cuantía fijará el Magistrado de Trabajo, cuando la extinción tenga su origen en la cesación de industria, reducción de flota, y en todos los demás casos en que dicha extinción o suspensión se produzca con la previa autorización de los Organismos competentes del Ministerio de Trabajo.

b) Si el cese del personal tuviese como causa la venta de una o varias unidades de la flota en forma que no fuese posible la subrogación de la relación laboral en los términos que establece la Sección quinta de este capítulo, el Magistrado de Trabajo podrá ampliar la cuantía de la indemnización hasta el importe de los salarios de dieciocho meses.

Art. 197. Si sólo se trata de suspensión temporal o de cualquier otra modificación de las condiciones de trabajo, por causa de fuerza mayor, como tener que sufrir el buque reparaciones o carena, falta de flete, etc., el Magistrado de Trabajo, teniendo en cuenta las circunstancias que concurren, fijará la indemnización que corresponda percibir a cada tripulante, sin exceder del límite máximo de un año, pudiendo reducirlas a cuantía inferior a quince días de salarios e incluso no acordar indemnización alguna.

Con independencia del derecho que se le reconoce en el párrafo anterior, el personal afectado por una autorización de suspensión temporal, conservará el de reintegrarse a sus puestos de trabajo con preferencia a cualquier otro trabajador, a cuyo efecto el armador o su representante vendrá obligado a dar aviso a los tripulantes desembarcados, por telegrama o correo certificado, debiendo esperar a reembarcar al personal que se presente dentro de los cinco días siguientes al recibo del aviso, sin obligación de indemnizar por ningún concepto a los que no se hayan presentado dentro de dicho plazo; pero sin que tal hecho implique la pérdida de derechos adquiridos en la Empresa por el personal fijo de plantilla, cuando se justifique debidamente que la ausencia obedeció a causa de fuerza mayor.

Art. 198. Los Magistrados de Trabajo, para hacer uso del amplio arbitrio concedido por los artículos anteriores, en cuanto a la fijación de la indemnización correspondiente, tendrán en cuenta el grado de voluntariedad en la medida adoptada por la Empresa, los beneficios y pérdidas de la misma durante los cuatro trimestres anteriores, la facilidad o dificultad de colocación de los tripulantes, su cesación y las obligaciones familiares de cada uno de ellos.

Art. 199. El personal interino o eventual que preste sus servicios durante tres meses, por lo menos, a una misma Empresa naviera, tendrá derecho a que se le avise su cese con diez días de antelación como mínimo, o se le indemnice, en su

defecto, con el importe de diez días de salario. No será trámite obligado el pre-aviso que por el presente párrafo se señala cuando el tripulante haya embarcado por tiempo, viaje o viajes concretamente fijados al efectuarse el enrolamiento.

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

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

Art. 200. Cuando los trabajadores, cualquiera que sea su clase, por razón de su permanencia al servicio de la Empresa, den por extinguida su relación laboral por alguna de las causas enumeradas en las letras f) a j) del artículo 174 de estas Ordenanzas, el Magistrado de Trabajo, atendida la naturaleza del caso y las circunstancias que en el mismo concurran, podrá acordar el abono al trabajador de la indemnización que correspondiera para el caso de despido injusto.

Art. 201. En los casos en que la relación laboral se extinga por la voluntad común de Empresas y trabajadores, a que se refiere el artículo 176, la extinción no implica, como consecuencia, indemnización alguna.

D) Del abandono del buque por el tripulante

Art. 202. Si un tripulante, fijo o no, abandonara el buque sin dar aviso previo al Capitán, de acuerdo con lo que al efecto establecen los artículos 174 y 179 de esta Reglamentación y sin perjuicio de las responsabilidades penales en que como desertor pueda haber incurrido, el naviero o armador tendrá derecho a exigirle, como indemnización, el resarcimiento de los daños y perjuicios consiguientes, debiendo hacer constar el abandono del trabajo en la Libreta de Inscripción Marítima del interesado.

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

E) De la suspensión de actividades por sanción gubernativa o judicial

Art. 203. Cuando las Autoridades gubernativas o de Marina decreten como sanción la suspensión de las actividades de una Empresa o buque, corresponderá al naviero o armador, por el tiempo que dure aquella, el abono de los salarios que correspondan a los trabajadores, excepto cuando las mencionadas Autoridades, a la vista de lo actuado, estimen procedente acordar igual suspensión, respecto del pago de sueldos a aquellos tripulantes que sean cómplices o hubiesen cooperado en la realización del hecho o hechos que motiven el acuerdo.

SECCIÓN 5.ª—De la subrogación de la relación jurídico-laboral

Art. 204. En todos los casos de sustitución o cambio de empresario, cualquiera que sea la causa o título que determine dicha sustitución, el nuevo naviero o armador queda sujeto a las consecuencias de las relaciones laborales a que estuviese vinculado el empresario anterior, sin que dicha sustitución produzca solución de continuidad alguna respecto de los efectos económicos y demás beneficios laborales que correspondan a los trabajadores.

Art. 205. Cuando la sustitución o cambio de empresario no afecte a la totalidad de la flota de una Empresa naviera o armadora, sino a uno o varios de sus buques, por venta, cesión o por cualquier otra causa, y sin perjuicio de que el nuevo naviero o armador quede obligado en la forma determinada en el artículo anterior, los individuos componentes de las dotaciones del buque o buques cuya propiedad haya sido traspasada, podrán optar por alguna de las soluciones siguientes:

1) Pasar a depender definitivamente de la nueva Empresa, con los derechos dimanantes de la aplicación de lo dispuesto en el artículo anterior.

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

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

3) Continuar prestando sus servicios en otros buques de la Empresa cesionaria existiendo dentro del respectivo escalafón cuota personal fija de menor antigüedad, en cuyo caso, y respecto de éste, el naviero o armador podrá dar por extinguidas o suspendidas las relaciones jurídico-laborales, previos los trámites e indemnizaciones procedentes, establecidos por esta Reglamentación, para el caso de reducción de flota.

4) Quedar en la Empresa cesionaria en situación de excedencia forzosa, con los derechos reconocidos a la misma por el artículo 153 de este texto reglamentario.

Art. 206. Además de lo dispuesto en los artículos anteriores, en todos los casos de subrogación de la relación jurídico-laboral, por sustitución del empresario, excepto cuando hubiese tenido lugar por sucesión «mortis causa», los trabajadores que hubiesen estado al servicio del naviero o armador anterior, podrán reclamar los derechos económicos que devenguen durante un año, a contar desde la fecha en que conocieron o hubiesen podido conocer la subrogación efectuada, conjuntamente, contra el antiguo y el nuevo armador, si bien la obligación del antiguo tiene tan sólo carácter subsidiario, para en el caso de que resultase insolvente el nuevo.

SECCIÓN 6.ª—De la prescripción de la caducidad de las acciones

Art. 207. Las acciones derivadas de las relaciones de trabajo que no tengan plazo especialmente señalado, prescribirán a los tres años, a contar desde la fecha en que la acción hubiera podido ejercitarse.

Art. 208. No podrán reclamarse por los trabajadores devengos económicos, cualquiera que sea la fecha de la causa u origen de la obligación, tanto durante el tiempo en que estén al servicio de una Empresa como después de su cese, de antigüedad superior a tres años.

CAPITULO XI

Régimen administrativo y conflictos laborales

SECCIÓN 1.ª—Régimen administrativo

A) De las Delegaciones de Trabajo

Art. 209. A los efectos previstos en la presente Reglamentación, se considerará como Delegación de Trabajo competente, para entender de cuantas cuestiones se atribuyen al citado Organismo en diversos preceptos de estas Ordenanzas, aquella que corresponda a la provincia en donde radique el domicilio de la Empresa armadora, o donde esté sita su oficina principal.

Art. 210. El Delegado de Trabajo competente solicitará de los Delegados de Trabajo de otras provincias marítimas todos aquellos datos, antecedentes e informes que estime pertinentes para la justa resolución de las cuestiones que ante su Autoridad se hayan planteado, cuando el buque o personal afectado pertenezca a líneas de navegación que no tengan fijado en su itinerario la escala de ningún puerto comprendido en la provincia de la Delegación competente.

Art. 211. No obstante lo dispuesto en los precedentes artículos, los individuos pertenecientes a la dotación de un buque, podrán plantear ante cualquier Delegación de Trabajo las reclamaciones de tipo laboral a que se consideren con derecho, si bien el citado Organismo, una vez practicadas las visitas de inspección que procedan, y de reunidos cuantos antecedentes e informes crea necesarios, se inhibirá en favor del Delegado de Trabajo administrativamente competente, el que resolverá a la vista del expediente incoado, dando cuenta del acuerdo recaído a la Autoridad laboral que inicialmente interviniera.

Art. 212. Para la tramitación de expedientes, imposición de sanciones, resolución de recursos, etc., que no tengan señalado un procedimiento especial en las presentes Ordenanzas, se regularán por las disposiciones de la Ley y Reglamento de las Delegaciones de Trabajo vigentes, con la sola modificación del régimen especial de jurisdicción administrativa que señalan los artículos anteriores.

B) De la Inspección de Trabajo

Art. 213. De acuerdo con las disposiciones contenidas en la Ley y Reglamento orgánicos del Cuerpo Nacional de Inspección de Trabajo, corresponde al mismo la vigilancia del cumplimiento de las disposiciones reguladoras del trabajo a bordo de los buques de la Marina Mercante y concretamente de los preceptos contenidos en la presente Reglamentación.

Dentro del ámbito provincial, la Inspección de Trabajo realizará a bordo de los buques mercantes que hagan escala en puertos de su jurisdicción cuantas visitas considere necesarias para el cumplimiento de la misión que tiene confiada.

Art. 214. El Ministerio de Trabajo, cuando lo estime oportuno, podrá disponer la inspección en viaje, ejercida a bordo por funcionarios del mencionado Cuerpo, bastando un aviso dado con seis horas de antelación a la partida del buque al naviero, armador o consignatario, para que el Capitán venga obligado a facilitar al Inspector embarcado alojamiento y manutención correspondiente a primera clase, caso de tratarse de un buque de pasajeros, o la que corresponda a Oficial si el viaje se efectúa en un buque de carga solamente.

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

suplemento de alimentación que para los mismos señalan estas Ordenanzas.

Art. 215. El Inspector de Trabajo, tanto en puerto como en viaje, que conociera alguna infracción, fuese objeto de obstrucción en la misión que tiene confiada, u observare descubierto en el pago de cuotas de Seguros Sociales o Montepío, entenderá la correspondiente acta, que será enviada por conducto del Jefe de la respectiva Inspección Provincial, al Delegado de Trabajo competente, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 209, cuyos preceptos serán igualmente tenidos en cuenta a los efectos de la notificación del acta de infracción o de liquidación a la Empresa armadora.

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

Art. 216. A bordo de todos y cada uno de los buques que constituyen la flota de una Empresa naviera deberá existir el Libro de Visitas de la Inspección de Trabajo establecido con carácter general, formalizado por el Organismo laboral correspondiente al lugar señalado como domicilio del armador, de conformidad con lo establecido en el artículo 209 de este Reglamento.

Art. 217. Las Autoridades de Marina facilitarán a los Inspectores de Trabajo toda la colaboración necesaria para el ejercicio de su cometido, prestándoles el oportuno auxilio cuando éste fuese requerido, y del mismo modo la Inspección de Trabajo mantendrá la necesaria relación con dichas Autoridades y con las de Sanidad en las cuestiones que por su naturaleza pudieran afectar a éstas.

C) De las notificaciones y plazos para formular reclamaciones e interponer recursos

Art. 218. Las notificaciones que deban hacerse al personal que se encuentre embarcado, a tenor de lo dispuesto en este Reglamento, 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.

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

Art. 219. Para formular reclamaciones o interponer recursos administrativos que tienen señalado un plazo determinado en estas Ordenanzas 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, el que deberá expedir recibo al tripulante, insertando la oportuna nota en el Diario de Navegación.

d) El Jefe de la embarcación, a la llegada al primer puerto español en donde el buque haga escala, deberá entregar o

remiñir 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 Capitán, Piloto o Patrón que 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.

Sección 2.ª—Conflictos laborales

Art. 220. De conformidad con lo establecido en la base quinta de la Ley de 19 de diciembre de 1951, 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 le 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.

Art. 221. La conciliación previa preceptiva se ajustará a las normas de procedimiento señaladas en los artículos 6, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 15 y 18 del Decreto de 9 de enero de 1950, entendiéndose referidos al Tribunal que preside el Comandante de Marina, constituido en la forma que el artículo anterior establece.

Se considerarán improrrogables todos los plazos que el Decreto citado señala.

Art. 222. Si no hubiese conciliación o ésta no estuviere resuelta en el plazo de treinta días hábiles siguientes al 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.

Art. 223. 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 o de haberse celebrado el acto de conciliación—determinando en este caso sus circunstancias y resultados—o de haberse intentado sin efecto.

Art. 224. Si la conciliación se lograra podrá solicitarse de la Magistratura de Trabajo la ejecución de lo acordado en ella en la forma y modo señalados en la Ley de 26 de septiembre de 1941.

CAPITULO XII

Régimen económico

PRIMERA PARTE.—DISPOSICIONES GENERALES

A) Normas de general aplicación

Art. 225. Los sueldos y condiciones económicas de toda índole establecidos en la presente Reglamentación tienen la condición de mínimos.

En el Reglamento interior de cada Empresa y buque se consignarán las condiciones más favorables, actualmente establecidas o que quieran establecer las Empresas, cuya situación económica lo permita, en atención a las circunstancias especiales que concurran en la nave o clase de navegación a que se dedique.

Art. 226. Los buques, con sus máquinas, aparejos, pertrechos y fletes, estarán afectos 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. 227. Todos los salarios se entenderán por meses naturales, sin perjuicio

de la liquidación proporcional que corresponda a los días servidos a los que ingresen o cesen en el curso del mes, de acuerdo con la columna correspondiente del Cuadro que figura en el artículo 235.

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

Art. 228. El personal femenino cobrará idénticos salarios al del personal masculino que a bordo de los buques de la Marina Mercante ejerza análogas funciones.

Art. 229. La retribución de los tripulantes interinos o eventuales será, al menos, la fijada en el presente Reglamento, percibiendo además las pagas extraordinarias y demás emolumentos, incluso la participación en el sobordo, reconocidos o que se reconozcan para el personal fijo de plantilla.

Art. 230. Todos los beneficios económicos que por la presente Reglamentación se establecen, incluso la participación en el sobordo, se entenderán sin deducción por impuesto de Utilidades, que será pagado por las Empresas, abonándose a los beneficiarios poseedores del título de familia numerosa el importe de dicho impuesto con arreglo a las disposiciones vigentes.

B) Anticipos

Art. 231. Todo tripulante tendrá derecho a la percepción de 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 cabotaje, hasta la mitad del sueldo base mensual.

b) En la navegación de gran cabotaje y altura, 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 invierten 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 dará al tripulante un vale a la hora de la 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.

Art. 232. En los viajes de duración superior a un mes, las Empresas vendrán obligadas, previa 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 del armador.

Art. 233. 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 por el armador o su representante se les entregue en moneda del país correspondiente una cantidad mínima equivalente al importe del doble del salario que pueda devengarse durante los días de permanencia en el citado puerto por el concepto de sueldo base inicial, trienios y gratificaciones de mando y jefatura (artículos 242 y 243), por transporte de mercancías peligrosas (artículo 247) y navegaciones por zonas insalubres y epidémicas (artículos 251 y 252).

Para la concesión de este anticipo se observarán los siguientes preceptos:

1) La entrega se efectuará el día de llegada, calculándose su importe sobre los días que, según itinerario o por otras causas, se estime por el Capitán que ha de permanecer en el puerto.

2) Se considerarán como completos las fracciones de día correspondientes a los de llegada y salida.

3) La total cantidad anticipada se descontará precisamente al efectuarse el pago de la nómina que corresponda al mes en que el anticipo se haya otorgado, aun en el caso de que dicho pago normal de haberes se realice durante los días de permanencia del buque en puerto extranjero.

4) Aquellos tripulantes que hayan solicitado de la Empresa la entrega de haberes a sus familiares, a tenor de lo dispuesto en los dos artículos anteriores, el anticipo en moneda extranjera quedará reducido al 50 ó al 25 por 100 del haber inicial, del doble del salario, según los casos.

5) La liquidación en pesetas de los anticipos que por las presentes normas se regula se hará de acuerdo con el cambio fijado por el Instituto Español de Moneda Extranjera vigente en la fecha en que aquéllos se entregaron.

Art. 234. Los Reglamentos de régimen interior establecerán todas aquellas normas que las Empresas consideren necesarias para la mejor aplicación de lo dispuesto en los artículos anteriores, relativos a anticipos, incluyendo entre aquéllas las que, sin mermar los beneficios que sobre la materia establecen estas Ordenanzas nacionales, garanticen el buen uso y la finalidad que con los mismos se pretende.

(Continuará)

MINISTERIO DE COMERCIO

ORDEN de 15 de enero de 1953 por la que se concede autorización a don Manuel Escuris López para instalar un vivero flotante de mejillones entre Punta Castelo y Punta San Lázaro, del Distrito Marítimo de Puebla del Caramiñal, que se denominará «Escuris núm. 1».

Ilmos. Sres.: Visto el expediente instruido a instancia de don Manuel Escuris López, vecino de Puebla del Caramiñal, en la que solicita la autorización oportuna para instalar un vivero flotante de mejillones entre Punta Castelo y Punta San Lázaro, del Distrito de Puebla del Caramiñal, que se denominará «Escuris núm. 1», y cumplidos en dicho expediente los trámites que señalan las disposiciones vigentes,

Este Ministerio, de acuerdo con lo informado por el Instituto Español de Oceanografía, la Asesoría Jurídica y el Consejo Ordenador de la Marina Mercante e Industrias Marítimas y lo propuesto por la Dirección General de Pesca Marítima, ha tenido a bien acceder a lo solicitado, bajo las siguientes condiciones:

1.ª La concesión se otorga por un plazo máximo de cuatro años, ajustándose en un todo a las normas fijadas en el expediente y a las que señalan las Direcciones de Obras del Puerto y Sanidad del mismo, así como a lo prevenido por la Real Orden de 30 de abril de 1930 («Gaceta» núm. 129), debiendo hacerse la instalación del vivero en el lugar que determine la autoridad de Marina, de acuerdo con las expresadas normas.

2.ª Caso de que se proceda a una revisión de las concesiones de viveros de mejillones, en el puerto de que se trata, vendrá obligado el concesionario a atenerse a las resultas de dicha revisión, sin derecho a reclamación alguna.

3.ª El alojamiento para el guardián, a que se refiere la base séptima de la Real Orden de 30 de abril de 1930 antes citada, no tendrá más espacio que el indispensable para habitar una sola persona.

4.ª El concesionario queda obligado a satisfacer los impuestos de timbre y derechos reales, de conformidad con lo preceptuado en las disposiciones vigentes.

Lo que comunico a VV. II. para su conocimiento y efectos.

Dios guarde a VV. II. muchos años.
Madrid, 15 de enero de 1953.—P. D., el Subsecretario de la Marina Mercante, Jesús M.ª de Rotaache.

Ilmos. Sres. Subsecretario de la Marina Mercante y Director general de Pesca Marítima.

ORDEN de 15 de enero de 1953 por la que se concede autorización a don Manuel Escuris López para instalar un vivero flotante de mejillones entre Punta Castelo y Punta San Lázaro, del Distrito Marítimo de Puebla del Caramiñal, que se denominará «Escuris número 2».

Ilmos. Sres.: Visto el expediente instruido a instancia de don Manuel Escuris López, vecino de Puebla del Caramiñal, en la que solicita la autorización oportuna para instalar un vivero flotante de mejillones entre Punta Castelo y Punta San Lázaro, del Distrito de Puebla del Caramiñal, que se denominará «Escuris número 2», y cumplidos en dicho expediente los trámites que señalan las disposiciones vigentes,

Este Ministerio, de acuerdo con lo informado por el Instituto Español de Oceanografía, la Asesoría Jurídica y el Consejo Ordenador de la Marina Mercante e Industrias Marítimas y lo propuesto por la Dirección General de Pesca Marítima, ha tenido a bien acceder a lo solicitado, bajo las siguientes condiciones:

1.ª La concesión se otorga por un plazo máximo de cuatro años, ajustándose en un todo a las normas fijadas en el expediente y a las que señalan las Direcciones de Obras del Puerto y Sanidad del mismo, así como a lo prevenido por la Real Orden de 30 de abril de 1930 («Gaceta» núm. 129), debiendo hacerse la instalación del vivero en el lugar que determine la Autoridad de Marina, de acuerdo con las expresadas normas.

2.ª Caso de que se proceda a una revisión de las concesiones de viveros de mejillones en el puerto de que se trata, vendrá obligado el concesionario a atenerse a las resultas de dicha revisión, sin derecho a reclamación alguna.

3.ª El alojamiento para el guardián, a que se refiere la base séptima de la Real Orden de 30 de abril de 1930, antes citada, no tendrá más espacio que el indispensable para habitar una sola persona.

4.ª El concesionario queda obligado a satisfacer los impuestos de timbre y derechos reales, de conformidad con lo preceptuado en las disposiciones vigentes.

Lo que comunico a VV. II. para su conocimiento y efectos.

Dios guarde a VV. II. muchos años.
Madrid, 15 de enero de 1953.—P. D., el Subsecretario de la Marina Mercante, Jesús M.ª de Rotaache.

Ilmos. Sres. Subsecretario de la Marina Mercante y Director general de Pesca Marítima.

ORDEN de 15 de enero de 1953 por la que se concede autorización a don Manuel Escuris López para instalar un vivero flotante, para cría y engorde de mejillones, entre Punta Castelo y Punta San Lázaro, del Distrito Marítimo de Puebla del Caramiñal, que se denominará «Escuris núm. 3».

Ilmos. Sres.: Visto el expediente instruido a instancia de don Manuel Escuris López, vecino de Puebla del Caramiñal, en la que solicita la autorización oportuna para instalar un vivero flotante de mejillones, que se denominará «Escuris número 3», y cumplidos en dicho expediente los trámites que señalan las disposiciones vigentes,

diente los trámites que señalan las disposiciones vigentes,

Este Ministerio, de acuerdo con lo informado por el Instituto Español de Oceanografía, la Asesoría Jurídica y el Consejo Ordenador de la Marina Mercante e Industrias Marítimas, y lo propuesto por la Dirección General de Pesca Marítima, ha tenido a bien acceder a lo solicitado bajo las siguientes condiciones:

1.ª La concesión se otorga por un plazo máximo de cuatro años, ajustándose en un todo a las normas fijadas en el expediente y a las que señalan las Direcciones de Obras del Puerto y Sanidad del mismo, así como a lo prevenido por la Real Orden de 30 de abril de 1930 («Gaceta» núm. 129), debiendo hacerse la instalación del vivero en el lugar que designe la Autoridad de Marina, de acuerdo con las expresadas normas.

2.ª Caso de que se proceda a una revisión de las concesiones de viveros de mejillones en el puerto de que se trata, vendrá obligado el concesionario a atenerse a las resultas de dicha revisión, sin derecho a reclamación alguna.

3.ª El alojamiento para el guardián, a que se refiere la base séptima de la Real Orden de 30 de abril de 1930 antes citada, no tendrá más espacio que el indispensable para habitar una sola persona.

4.ª El concesionario queda obligado a satisfacer los impuestos de timbre y derechos reales, de conformidad con lo preceptuado en las disposiciones vigentes.

Lo que comunico a VV. II. para su conocimiento y efectos.

Dios guarde a VV. II. muchos años.
Madrid, 15 de enero de 1953.—Por delegación, el Subsecretario de la Marina Mercante, Jesús M.ª de Rotaache.

Ilmos. Sres. Subsecretario de la Marina Mercante y Director general de Pesca Marítima.

ORDEN de 15 de enero de 1953 por la que se concede autorización a don Manuel Escuris López para instalar un vivero flotante para cría y engorde de mejillones entre Punta Castelo y Punta San Lázaro, del Distrito Marítimo de Puebla del Caramiñal, que se denominará «Escuris núm. 4».

Ilmos. Sres.: Visto el expediente instruido a instancia de don Manuel Escuris López, vecino de Puebla del Caramiñal, en la que solicita la autorización oportuna para instalar un vivero flotante de mejillones, que se denominará «Escuris número 4», y cumplidos en dicho expediente los trámites que señalan las disposiciones vigentes,

Este Ministerio, de acuerdo con lo informado por el Instituto Español de Oceanografía, la Asesoría Jurídica y el Consejo Ordenador de la Marina Mercante e Industrias Marítimas, y lo propuesto por la Dirección General de Pesca Marítima, ha tenido a bien acceder a lo solicitado, bajo las siguientes condiciones:

1.ª La concesión se otorga por un plazo máximo de cuatro años, ajustándose en un todo a las normas fijadas en el expediente y a las que señalan las Direcciones de Obras del Puerto y Sanidad del mismo, así como a lo prevenido por la Real Orden de 30 de abril de 1930 («Gaceta» número 129), debiendo hacerse la instalación del vivero en el lugar que designe la Autoridad de Marina, de acuerdo con las expresadas normas.

2.ª Caso de que se proceda a una revisión de las concesiones de viveros de mejillones en el puerto de que se trata, vendrá obligado el concesionario a atenerse a las resultas de dicha revisión, sin derecho a reclamación alguna.

3.ª El alojamiento para el guardián, a

que se refiere la base séptima de la Real Orden de 30 de abril de 1930 antes citada, no tendrá más espacio que el indispensable para habitar una sola persona.

4.ª El concesionario queda obligado a satisfacer los impuestos de timbre y derechos reales, de conformidad con lo preceptuado en las disposiciones vigentes.

Lo que comunico a VV. II. para su conocimiento y efectos.

Dios guarde a VV. II. muchos años.

Madrid, 15 de enero de 1953.—Por delegación, el Subsecretario de la Marina Mercante, Jesús M.ª de Rotacheche.

Ilmos. Sres. Subsecretario de la Marina Mercante y Director general de Pesca Marítima.

ADMINISTRACION CENTRAL

MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES

Subsecretaría

Incluyendo en la relación de opositores admitidos a los exámenes de ingreso en la Escuela Diplomática al señor que se cita.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 6.º, párrafo segundo, de la Orden de 29 de septiembre de 1952, por la que se convocan exámenes de ingreso a la Escuela Diplomática, se incluye en la relación de opositores admitidos a la práctica de los mismos (BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO de 1 de enero de 1952) a don Javier Campollo Díez, por haber completado su documentación en el plazo reglamentario.

Madrid, 14 de enero de 1953.—El Subsecretario, E. de Navasqués.

MINISTERIO DE LA GOBERNACION

Dirección General de Correos y Telecomunicación

Anunciando subasta para contratar las obras de construcción del edificio destinado a los servicios de Correos y Telecomunicación en Cervera de Pisuerga (Palencia).

Se convoca la subasta pública para contratar, con sujeción al proyecto y pliegos de condiciones redactados al efecto, y al de 20 de abril de 1915, las obras de construcción del edificio destinado a los servicios de Correos y Telecomunicación en Cervera de Pisuerga (Palencia), cuyo presupuesto asciende a 1.150.764,01 pesetas.

El proyecto, pliego de condiciones y modelo de proposición podrán ser examinados en la Sección de Construcciones de la Secretaría General y en la Administración de Correos de Cervera de Pisuerga, durante las horas de oficina, hasta que expire el plazo señalado en este anuncio para la presentación de los pliegos, que se fija en veinte días hábiles, a contar desde el siguiente a la publicación del mismo en el BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO.

Las proposiciones deberán presentarse, antes de las trece horas del día en que termine el plazo señalado, en el Registro general de Correos, instalado en la quinta planta del Palacio de Comunicaciones de Madrid.

Al siguiente día hábil, y a las doce horas, se procederá en la Dirección General de Correos y Telecomunicación, ante una representación de la Junta de Edificaciones de dicho Organismo, a la apertura de las proposiciones presentadas con las formalidades reglamentarias, haciéndose en dicho acto la adjudicación provisional de las obras, al autor de la proposición que, reuniendo los requisitos prevenidos, sea la más ventajosa. En el caso de que dos o más proposiciones fueran iguales, se verificará la licitación por pujas a la llana, durante el término de quince minutos, entre los autores de aquéllas, y si terminado dicho plazo subsiste la igualdad, se decidirá la adjudicación mediante sorteo.

Todos los gastos que origine esta subasta serán de cuenta del adjudicatario.

Madrid, 31 de diciembre de 1952.—El Director general, P. A. (ilegible), 104-A. C.

(Correos)

Anunciando subasta de contrata para la conducción del correo en automóvil entre las oficinas del Ramo de Tarrasa y sus estaciones férreas.

Debiendo procederse a la celebración de subasta para contratar la conducción del correo en automóvil entre las oficinas del Ramo de Tarrasa y sus estaciones férreas en el tipo de veinticuatro mil cuatrocientas noventa y nueve pesetas anuales y con arreglo a las demás condiciones del pliego correspondiente, se advierte al público que el referido pliego se hallará de manifiesto en la Administración Principal de Barcelona y Estafeta de Tarrasa hasta el día 23 de febrero próximo, y que la apertura de pliegos tendrá lugar el día 28 del mismo mes, a las once horas, en la Administración Principal de Correos de Barcelona.

Madrid, 14 de enero de 1953.—El Director general, L. Rodríguez.

MODELO DE PROPOSICIÓN

Don F. de T., natural de, vecino de, se obliga a desempeñar la conducción diaria del correo de a y viceversa, por el precio de (en letra) pesetas (en letra) céntimos, con arreglo a las condiciones del pliego aprobado por el Gobierno. Y para seguridad de esta proposición, acompaño a ella, por separado, la carta de pago que acredita haber depositado en la fianza de 4.899,80 pesetas.

(Fecha y firma del interesado).
115-A. C.

Dirección General de Administración Local

Regulando la acumulación de vacantes de los Cuerpos Nacionales de Administración Local.

De conformidad con el artículo 202 del nuevo Reglamento de funcionarios de Administración local, esta Dirección General ha dispuesto:

1.º Las acumulaciones temporales de cargos, previstas en el párrafo cuarto del artículo 202 del Reglamento de funcionarios de Administración Local, de 30 de mayo de 1952, serán decretadas por los Gobernadores civiles atendiendo a las

conveniencias reales del servicio en cada caso, previa audiencia de las Corporaciones y del funcionario e informe del Presidente del Colegio Oficial de Secretarios, Interventores y Depositarios de la provincia, ajustándose a las siguientes normas:

Primera.—Será procedente, en principio, la acumulación de las vacantes de Secretarios e Interventores de Fondos en sus distintas categorías que no cuenten con interinos del Cuerpo respectivo.

Segunda.—No procederá acumular las vacantes de Depositarios de fondos.

Tercera.—Tampoco se acumularán, no obstante lo dispuesto en la norma primera, aquellas Secretarías e Intervenciones de fondos de Municipios de más de cien mil habitantes, siempre que estén atendidas por personal suficientemente especializado para desempeñar las funciones durante el lapso de tiempo que la plaza permanezca sin titular del Cuerpo respectivo.

Cuarta.—Tendrán capacidad para que les sean acumuladas las vacantes correspondientes a sus respectivos Cuerpos, los Secretarios e Interventores que presten sus servicios en propiedad en plaza próxima o bien comunicada y hayan demostrado satisfactoria aptitud en su desempeño. Sin embargo, a los Jefes de las Secciones provinciales de Administración Local no podrá ser acumulada intervención alguna, salvo en casos excepcionales.

Quinta.—Sólo se acumularán a cada funcionario una o dos vacantes de igual o inferior categoría a la de la plaza que desempeñe en propiedad.

Sexta.—Se señala como tipo normal de indemnización única, por todos conceptos, para los funcionarios a quienes se acumule cualquier vacante, el 50 por 100 del sueldo base mínimo con que esté dotada ésta.

2.º Toda excepción justificada respecto a las normas precedentes será dispuesta mediante resolución motivada en cada caso por este Centro directivo.

Los Gobernadores civiles ordenarán la inserción de la presente en los «Boletines Oficiales» de las provincias respectivas.

Madrid, 17 de enero de 1953.—El Director general, José García Hernández.

Dirección General de Sanidad

Haciendo pública la permuta de plazas solicitada por los señores que se indican, Médicos del Cuerpo de Asistencia Pública Domiciliaria.

Don Guillermo Jiménez Soto y don Pedro Cano Díaz, Médicos del Cuerpo de Asistencia Pública Domiciliaria, con destino en los Ayuntamientos de San Javier, distrito segundo, y Fuente Alamo, distrito primero (Murcia), respectivamente, dirigen instancia a este Departamento solicitando permutar las plazas de referencia.

Y con el fin de que tenga lugar el debido cumplimiento de los preceptos contenidos en la Orden ministerial de 26 de julio de 1943, se hace pública la petición de permuta aludida, en el BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO, a fin de que los demás Médicos o los Ayuntamientos interesados puedan formular reclamación, si lo estiman conveniente, cuya permuta tendría lugar en el plazo y condiciones señaladas en la Orden ministerial citada, no se hubiese formulado reclamación alguna.

Lo que se hace público para general conocimiento y efectos oportunos.

Madrid, 20 de diciembre de 1952.—El Director general, José A. Palanca.

Tribunal de oposiciones a plazas de Ingenieros segundos del Cuerpo de Ingenieros de Telecomunicación

Transcribiendo relación de señores admitidos a las citadas oposiciones.

Cumplimentando lo dispuesto en la condición quinta de la Orden de convocatoria para proveer plazas de Ingenieros segundos en el Cuerpo de Ingenieros de Telecomunicación, se publica la siguiente lista definitiva de candidatos admitidos al concurso-oposición citado.

Almeh Castañer, don Aurelio.
Roca Deulonder, don Salvador.
Suárez Alonso, don Eloy.

Desde el día 10 de febrero, a las doce horas, se dará a conocer a los opositores el cuestionario de los diez temas que corresponden al segundo ejercicio que se verificará el día 16 del mismo, a las nueve de su mañana.

En lo sucesivo los anuncios relacionados con este concurso-oposición se fijarán en el tablón de edictos de la Escuela Oficial de Telecomunicación.

Madrid, 15 de enero de 1953.—El Secretario del Tribunal, J. A. Redondo.—Visto bueno: el Presidente del Tribunal, por delegación (ilegible).

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

Subsecretaría

Anunciando vacantes en los Servicios de este Departamento.

Se anuncian las vacantes que interesa cubrir en los Servicios del Ministerio de Obras Públicas, para que los funcionarios con derecho a ello, puedan solicitarlas, por conducto reglamentario, dentro del plazo de quince días naturales, contando incluso el de su inserción en el BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO, alegando los méritos, servicios y circunstancias que justifiquen su pretensión.

Las referidas vacantes son:

PERSONAL FACULTATIVO

Cuerpos de Ayudantes y de Sobrestantes de Obras Públicas

Dos, en la Jefatura de Obras Públicas de Granada.

Madrid, 15 de enero de 1953.—El Subsecretario, José María Rivero de Aguilar.

Se anuncian las vacantes que interesa cubrir en los Servicios del Ministerio de Obras Públicas, para que los funcionarios con derecho a ello, puedan solicitarlas, por conducto reglamentario, dentro del plazo de quince días, contando incluso el de su inserción en el BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO, alegando los méritos, servicios y circunstancias que justifiquen su pretensión.

Las referidas vacantes son:

PERSONAL FACULTATIVO

Cuerpo de Secretarios-Contadores de Juntas de Obras de Puertos

Secretario-Contador de la Junta de Obras del Puerto de Almería.

Idem id. de la Junta de Obras del Puerto de Huelva.

Idem id. de la Junta de Obras del Puerto de Málaga.

Idem id. de la Junta de Obras del Puerto de Palma de Mallorca.

Madrid, 15 de enero de 1953.—El Subsecretario, José María Rivero de Aguilar.

MINISTERIO DE EDUCACION NACIONAL

Dirección General de Enseñanza Profesional y Técnica

Aprobando la adquisición de una finca en la avenida de Ramón y Cajal, de Alicante, con destino a la instalación de la Escuela de Comercio

Visto el expediente promovido para la adquisición de una finca en la avenida de Ramón y Cajal, de Alicante, con destino a instalación de la Escuela de Comercio por un importe de 1.600.000 pesetas;

Resultando que, como consecuencia de la propuesta que formula la Dirección de la Escuela Profesional de Comercio de Alicante, se acordó, por la Dirección General de Enseñanza Profesional y Técnica, en fecha 3 de abril del corriente año, la incoación del oportuno expediente de adquisición del edificio situado en la avenida de Ramón y Cajal, con fachada a la del Doctor Gadea, para destinarlo a la Escuela de Comercio de aquella localidad;

Resultando que la Asesoría Jurídica del Departamento ha informado favorablemente la petición con fecha 30 de septiembre último; que la Dirección General de Propiedades también emitió dictamen en sentido favorable, siempre que la adquisición que se proyecta se considere como «única» al fin propuesto; que la Sección de Contabilidad tomó razón del gasto con fecha 9 de octubre próximo pasado, y que la Intervención General de la Administración del Estado ha fiscalizado también dicho gasto en 11 de los corrientes;

Considerando que en el expediente se justifica la necesidad y urgencia de proceder a la adquisición del referido inmueble, por reunir las mejores condiciones de aptitud y suficiencia para el normal y pleno desenvolvimiento de la función docente asignada a dicho Centro; que aparece acreditada la personalidad de los copropietarios; que se justifica el dominio del inmueble y, al propio tiempo, se aporta certificación del Registro de la Propiedad de Alicante, relativo a las cargas que le gravan.

Este Ministerio ha resuelto que se proceda a la adquisición por el Estado de la finca situada en la ciudad de Alicante, que a continuación se describe:

«Una casa, número 4 de policía, construida en el ángulo que forma la explanada de España, hoy calle del Doctor Ramón y Cajal, con la calle de Luchana, hoy avenida del Doctor Gadea, de la ciudad de Alicante; cuyo edificio consta de planta, baja, principal y segundo, con tercer piso en las crujías interiores; su medida superficial es de 664,91 metros cuadrados, lindando, por la derecha, con la calle de Luchana, hoy avenida del Doctor Gadea; por la izquierda, con casa de don Luis Peñalva y Muñoz, y por detrás, con la de doña Rosa Mas y Aznar; formando su perímetro un polígono irregular de 29 metros de longitud a la explanada de España, hoy calle del Doctor Ramón y Cajal, lateral de la calle de Luchana, hoy avenida del Doctor Gadea, donde mide 27,50 metros, formando un chaflán de cinco metros en el ángulo de estas fachadas, midiendo, en profundidad, en la medianería de la casa contigua, de la señora Mas, 19,45 metros.

Pertenece, en pleno dominio, a don Antonio Ibáñez Baldó, don Manuel Carbonell Coloma, don José María Mira Carbonell, don Luis Galiana Picó, don Luis Galiana Miralles, don José Ibáñez Baldó, don Alejandro Mira Carbonell y don Fernando Mira Carbonell, según resulta de la copia fehaciente de la escritura de compraventa otorgada a su favor ante el Notario de Jijona don Rafael Jurado Chinchillo en 29 de septiembre de 1943, y se

halla afecta de una carga consistente en una hipoteca, en garantía de un crédito por un capital máximo de 400.000 pesetas, por el plazo de tres años y al interés de 5,50 por 100 anual, y en garantía, además, del máximo legal de intereses, que suma 66.000 pesetas; de 10.000 pesetas para costas y gastos, y de 10.000 pesetas para prestaciones accesorias.

Como precio de la adquisición se fija la cantidad de 1.600.000 pesetas, que se librará con cargo al crédito consignado en el capítulo cuarto, artículo primero, grupo primero, concepto primero del vigente presupuesto de gastos de este Departamento.

Para la firma de la correspondiente escritura de compraventa, se designa al Director de la Escuela de Comercio de Alicante, en representación del Departamento, a cuyo favor se librará la cantidad importe de la adquisición, mediante mandamiento de pago «a justificarse», con copia autorizada de la escritura de compra, que hará efectiva a los propietarios vendedores, una vez que en el acto del otorgamiento se justifique haber sido liberada la carga hipotecaria que sobre el inmueble pesa, y, en su defecto, se deducirá el importe de la misma y de todos sus intereses del precio de la compra, debiendo ser puesto a disposición del titular del gravamen.

Que todas las demás cargas que pesen sobre la finca, si algunas aparecieren, sean también liberadas antes del otorgamiento de la escritura, incluso el impuesto de plus valía, si lo hubiere.

Que los gastos notariales de otorgamiento de escritura se satisfagan con arreglo a lo dispuesto en el artículo 1.455 del Código Civil.

De orden comunicada por el excelentísimo señor Ministro, lo digo a V. S. para su conocimiento y efectos.

Dice: guarde a V. S. muchos años.
Madrid, 13 de diciembre de 1952.—El Director general, Armando Durán.

Sr Director de la Escuela de Comercio de Alicante.

Dirección General de Enseñanza Laboral

Convocatoria de un curso de habilitación de Maestros de taller para los Centros de Enseñanza Media y Profesional de las modalidades agrícola y ganadera, industrial y minera y marítima y pesquera.

La Institución de Formación del Profesorado de Enseñanza Laboral, de acuerdo con su Reglamento, organiza un curso para la habilitación de Maestros de taller en los Centros oficiales de Enseñanza Media y Profesional de las modalidades agrícola y ganadera, industrial y minera y marítima y pesquera, con arreglo a las siguientes bases:

1.ª Podrán aspirar a participar en este curso los menores de cuarenta y cinco años que tengan cumplido el servicio militar y posean el título de Ingeniero, Perito o Técnico Industrial; Ingeniero, Perito o Técnico Naval; Maestro de taller o, en su defecto, demostrar experiencia en la materia, mediante certificación que la acredite, por haber prestado servicios de esta naturaleza en una Empresa.

2.ª Los aspirantes que deseen participar en este curso presentarán, antes del día 10 de febrero de 1953, en el Registro General del Ministerio de Educación Nacional, una instancia dirigida al Ilustre señor Director general de Enseñanza Laboral, acompañada de los siguientes documentos: Título, copia notarial del mismo o resguardo de haber hecho efectivo el depósito que para su entrega se-

fialan las disposiciones vigentes, o, en su defecto (por no ser titulado el aspirante), certificación de los Directores de las Empresas donde haya trabajado; partida de nacimiento, expedida por el Registro Civil y legalizada y legitimada, en su caso; certificado del Registro Central de Penados y Rebeldes; certificado médico de no padecer enfermedad infecto-contagiosa o defecto físico que le incapacite para el ejercicio de su profesión durante el curso, y todos cuantos méritos y antecedentes sirvan para acreditar el tipo y grado de formación del solicitante.

Los solicitantes menores de veintisiete años presentarán, además de los documentos citados, la cartilla militar o certificado acreditativo de haber cumplido el servicio militar o, en su caso, estar exentos del mismo.

3.ª Atendiendo los méritos y circunstancias alegados por los solicitantes, la Dirección General de Enseñanza Laboral hará la selección correspondiente, siendo inapelable la resolución que a estos efectos se adopten.

4.ª Los seleccionados se presentarán el día 15 de febrero en el lugar que se le señale en el anuncio que se publique dos días antes en el BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO y tablón de anuncios del Ministerio de Educación Nacional.

5.ª El Patronato Nacional de Enseñanza Media y Profesional podrá conceder becas de 750 pesetas mensuales, que aplicará a los seleccionados no residentes habitualmente en Madrid. Estas becas serán concedidas a quienes acrediten documentalmente su necesidad y mayores méritos entre aquellos que la solicitasen. Las peticiones de las becas se dirigirán asimismo al Director general de Enseñanza Laboral dentro del plazo establecido en la base segunda.

6.ª El curso, que tendrá lugar en Madrid y se desarrollará, sin interrupción, hasta el día 30 de mayo, comprenderá clases teóricas y prácticas a partir de las seis horas y treinta minutos de la tarde.

7.ª Terminados los estudios y prácticas del curso de habilitación, la Institución expedirá los certificados y calificaciones correspondientes, que habilitará a sus poseedores para ejercer el cargo de Maestro de taller en los Centros oficiales de Enseñanza Media y Profesional. La posesión de estos certificados contará como mérito sobresaliente en los concursos que para la selección de dichos Maestros de taller convoquen los Patronatos Provinciales de Enseñanza Media y Profesional, y se reputará como preferente cuando el número de aspirantes habilitados garantice a dichos Patronatos la libre selección entre varios, a cuyo fin la Dirección General de Enseñanza Laboral dictará las disposiciones oportunas.

Madrid, 13 de enero de 1953.—El Director general, Carlos María Rodríguez de Valcárcel.

Escalafonando a los Maestros y Ayudantes de taller de Escuelas de Artes y Oficios ingresados en virtud de Orden ministerial de 23 de enero de 1951.

Sustanciados en su totalidad los concursos-oposición convocados por la Orden ministerial de 23 de enero de 1951 para la provisión de plazas de Maestros y Ayudantes de taller de Escuelas de Artes y Oficios Artísticos.

Esta Dirección General ha resuelto fijar el orden escalafonal de los ingresados en los concursos de referencia, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo quinto del Real Decreto de 11 de agosto de 1918:

MAESTROS DE TALLER

1. Salazar Gapilla, don Antonio.—Forja y Fundición. Granada (votación definitiva 29 septiembre 1951).

2. González García, don José Juan.—Talla en madera La Coruña (votación definitiva, 31 de octubre de 1951; comienzo ejercicio, 4 de octubre de 1951).
3. Giménez Mesa, don José.—Talla en madera Granada (31 de octubre de 1951; comienzo ejercicios, 4 de octubre de 1951).
4. Montellano Cobo, don Juan José.—Forja Motril (31 de octubre de 1951; comienzo ejercicios, 6 de octubre de 1951).
5. García Rodríguez, don Francisco.—Forja y Cerrajería, Salamanca (10 de noviembre de 1951).
6. González Moreno, doña Bárbara.—Labores de la Mujer Sevilla (19 de noviembre de 1951).
7. Bono Hernández de S., don Luis.—Litografía y Fotograbado Málaga (24 de noviembre de 1951).
8. Guerra Hernández, don Antonio.—Metalistería y Forja Tárrega (12 de diciembre de 1951).
9. Santonja Rosales, don Eduardo.—Rotulación, Pintura y Decoración Madrid (17 de diciembre de 1951).
10. Márquez Peñate, don Miguel.—Carpintería artística, Santa Cruz de Tenerife (2 de enero de 1952).
11. Romero Camero, don Gerardo.—Carpintería artística, Granada (1 de marzo de 1952).
12. Sánchez Pita, don José.—Carpintería artística, Cádiz (1 de marzo 1951).
13. Pino Almagro, don Emilio.—Carpintería artística, Córdoba (1 de marzo de 1952).
14. Valero Gómez, don Miguel.—Carpintería artística, Salamanca (1 de marzo de 1952).

AYUDANTES DE TALLER

1. Fenoll Alós, don Camilo.—Repujado en cuero, Valencia (14 de agosto de 1951).
2. Muñoz Esquivel, doña Sagrario.—Bordados y Encajes, Toledo (13 de octubre de 1951).
3. Maldonado Charro, doña Dolores.—Bordados y Encajes, Avila (13 de octubre de 1951).
4. Campos Peral, doña Dolores.—Corte y Confección Almería (16 de octubre de 1951).
5. Barral Bouzas, don Fernando.—Labra y Talla en piedra, Santiago (8 de noviembre de 1951).
6. Ramirez Rubio, don Juan José.—Metalistería artística, Jaén (14 de enero de 1952).
7. García Escrivá, don Francisco.—Juguetería, Madrid (21 de enero de 1952).
8. Romero Camero, don Francisco.—Carpintería artística, Granada (21 de enero de 1952).
9. Caballero Pérez, don Jacinto.—Carpintería artística, Palencia (21 de enero de 1952).
10. Otero Villamarin, don Higinio.—Carpintería artística, Sevilla (21 de enero de 1952).
11. Morales Alguacil, don Agustín.—Cerámica, Granada (7 de febrero de 1952).
12. Millán Cobo, don Juan.—Cerámica, Ubeda (7 de febrero de 1952).
13. Rubio Vernia, don Vicente.—Vaciado y Moldeado, Valencia (24 de marzo de 1952).
14. Oviedo Mayor, don Juan.—Vaciado y Moldeado, Sevilla (24 de marzo de 1952).
15. Mora Valle, don José.—Vaciado y Moldeado, Córdoba (24 de marzo de 1952).
16. Domínguez Maestro, don Esteban.—Vaciado y Moldeado, Palencia (24 de marzo de 1952).

17. Lara Lefía, don Juan.—Vaciado y Moldeado Sevilla (24 de marzo de 1952).
18. García Mora don Antonio.—Vaciado y Moldeado Ciudad Real (24 de marzo de 1952).
19. Salvo Jaén Don Manuel.—Vaciado y Moldeado Algeciras (24 de marzo de 1952).
20. Ortega Encinas don Fermín.—Vaciado y Moldeado, Santiago (24 de marzo de 1952).

Los interesados podrán formular las reclamaciones que estimen procedentes, debidamente documentadas, en el plazo de ocho días, contados a partir de la publicación de la presente Orden en el BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO.

Lo que digo a V. S. para su conocimiento y demás efectos.

Dios guarde a V. S. muchos años.

Madrid, 16 de diciembre de 1952.—El Director general, Carlos María Rodríguez de Valcárcel.

Sr. Jefe de la Sección de Formación Profesional.

MINISTERIO DE INFORMACION Y TURISMO

Tribunal para el concurso-oposición del grupo C) de la Orden ministerial de 12 de julio de 1952

Señalando letra, fecha, hora y local en que iniciarán los señores opositores los ejercicios a dicho concurso-oposición, y admitiendo al mismo a don José Ramón López Alvarez.

Se pone en conocimiento de los señores opositores a plazas comprendidas en el grupo C) de la Orden ministerial del 12 de julio de 1952 que, habiéndose verificado el oportuno sorteo para determinar la prelación con que han de actuar, lo verificarán por orden alfabético de su primer apellido, a partir de la letra J, iniciándose los ejercicios el próximo día 23 de enero, a las diecisiete horas, en el salón de lectura de la Hemeroteca Nacional de este Ministerio, calle de Zurbarán, número 1. Asimismo se advierte que, examinada la reclamación formulada por don José Ramón López Alvarez, se ha acordado admitir al mismo a la práctica de los correspondientes ejercicios.

Madrid, 24 de diciembre de 1952.—El Secretario, Enrique Frax.—Visto bueno: el Presidente, Vicente Llorente.

Tribunal para el concurso-oposición del grupo D) de la Orden ministerial de 12 de julio de 1952

Señalando letra, fecha, hora y local en que iniciarán los señores opositores los ejercicios a dicho concurso-oposición.

Se pone en conocimiento de los señores opositores a plazas comprendidas en el grupo D) de la Orden ministerial de 12 de julio de 1952 que, habiéndose verificado el oportuno sorteo para determinar la prelación con que han de actuar, lo verificarán por orden alfabético de su primer apellido, a partir de la letra G, iniciándose los ejercicios el próximo día 18 de febrero, a las diecisiete horas, en el salón de lectura de la Hemeroteca Nacional de este Ministerio calle de Zurbarán, número 1.

Madrid, 29 de diciembre de 1952.—El Secretario, Dolores Buitrón.—Visto bueno: el Presidente, Manuel Cerviá.