

BOLETIN OFICIAL



DEL ESTADO

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

Ejemplar 1,00 peseta. Anulado 2,00 pesetas. Suscripción Trimestre 65 pesetas

Año XVIII

Martes 20 de enero de 1953

Núm. 20

SUMARIO

	PÁGINA		PÁGINA
GOBIERNO DE LA NACION			
MINISTERIO DE LA GOBERNACION			
DECRETO de 19 de diciembre de 1952 por el que se modifica el de 17 de diciembre de 1948, en el que se autorizaba la construcción de una casa-cuartel para la Guardia Civil en Serradilla (Cáceres), por régimen de «viviendas protegidas»	402	cedentes de las oposiciones convocadas en 5 de agosto de 1941 y 13 de mayo de 1942 quedaron definitivamente consolidados con arreglo a su actual clasificación en la Escala de Ejecución sin necesidad de realizar curso alguno en la Escuela General de Policía	404
Otro de 19 de diciembre de 1952 por el que se modifica el de 17 de diciembre de 1948, en el que se autorizaba la construcción de una casa-cuartel para la Guardia Civil en Villacastin (Segovia), por el régimen de «viviendas protegidas»	402	DECRETO de 9 de enero de 1953 por el que se concede la nacionalidad española a don Jaime Pinto Cabral, súbdito portugués Sargento legionario y ex combatiente de nuestra Guerra de Liberación	405
Otro de 19 de diciembre de 1952 por el que se modifica el de 17 de diciembre de 1948, en el que se autorizaba la construcción de una casa-cuartel para la Guardia Civil en Larios (León), por el régimen de «viviendas protegidas»	402	Otro de 9 de enero de 1953 por el que se declaran de urgencia las obras de apertura de la calle A. paralela y contigua al pasaje de Extremadura, de esta capital	405
Otro de 19 de diciembre de 1952 por el que se modifica el de 17 de diciembre de 1947, en el que se autorizaba la construcción de una casa-cuartel para la Guardia Civil en Piñana (Almería), por el régimen de «viviendas protegidas»	403	Otro de 9 de enero de 1953 por el que se nombra Jefe Superior de Administración Civil del Cuerpo General Técnico de Telecomunicación al Jefe de Administración de primera clase don Manuel Jiménez y Molán	405
Otro de 19 de diciembre de 1952 por el que se modifica el de 17 de diciembre de 1948, en el que se autorizaba la construcción de una casa-cuartel para la Guardia Civil en Candelada (Avila), por el régimen de «viviendas protegidas»	403	Otro de 9 de enero de 1953 por el que se declara en situación de jubilado, por edad, a don Luciano Ignacio Cardena y García, Jefe Superior de Administración Civil del Cuerpo General Técnico de Telecomunicación	405
Otro de 19 de diciembre de 1952 por el que se modifica el de 5 de diciembre de 1947, en el que se autorizaba la construcción de una casa-cuartel para la Guardia Civil en Campo de Cuellar (Segovia), por régimen de «viviendas protegidas»	404	Otro de 9 de enero de 1953 por el que se declara en situación de jubilado, por edad al Jefe Superior de Administración Civil del Cuerpo Técnico de Correos don Eloy López Abad	406
Otro de 9 de diciembre de 1952 por el que se modifica el de 5 de diciembre de 1947, en el que se autorizaba la construcción de una casa-cuartel para la Guardia Civil en Villarta de los Montes (Batajosa), por el régimen de «viviendas protegidas»	404	Otro de 9 de enero de 1953 por el que se declara en situación de jubilado, por edad, al Comisario Principal del Cuerpo General de Policía don Patricio Mérida Puerta	406
Otro de 9 de enero de 1953 por el que se dispone que los funcionarios del Cuerpo General de Policía procedentes de los que se denominaron Agentes Auxiliares interinos y provisionales, acogidos a lo dispuesto en la Ley de 8 de marzo de 1941, los Oficiales Provisionales y de complemento ingresados mediante concurso y los Agentes pro-		PRESIDENCIA DEL GOBIERNO	
		Orden de 10 de enero de 1953 por la que se dispone se publique en el BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO relación de bajas ocurridas en el Cuerpo de Porteros de los Ministerios Civiles durante el tercer trimestre del pasado año	408
		MINISTERIO DE EDUCACION NACIONAL	
		Orden de 20 de diciembre de 1952 por la que se nombra en virtud de oposición Auxiliares de Administración de este Ministerio a los señores que se indican	407
		Otra de 24 de diciembre de 1952 por la que se nombra Catedrático numerario de Universidad a don Enrique Bráñez Cepejo	407
		Otra de 24 de diciembre de 1952 por la que se nombra Catedrático numerario de Universidad a don Agustín Bullón Ramírez	407
		MINISTERIO DE TRABAJO	
		Orden de 23 de diciembre de 1952 por la que se aprueba la Reglamentación Nacional de Trabajo en la Marina Mercante. (Conclusión.)	407

cuenta y cuatro mil trescientas diecisiete pesetas con ochenta y cinco céntimos, de las cuales, el Instituto de Crédito para la Reconstrucción Nacional prestará, con el interés legal correspondiente, la cantidad de trescientas doce mil cuatrocientas veinticinco pesetas con sesenta y cinco céntimos, de las que se resarcirá en veinte anualidades, a razón de veintidós mil novecientas noventa y cuatro pesetas con cincuenta y dos céntimos, y el Instituto Nacional de la Vivienda anticipará, sin gravamen alguno, doscientas sesenta y un mil setecientas ochenta y nueve pesetas con cincuenta y nueve céntimos, que le serán reintegradas en los veinte años siguientes al anterior por cuotas anuales de trece mil ochenta y seis pesetas con treinta y cinco céntimos, y cargo a las titulaciones presupuestarias que en el anterior Decreto se expresaban o las que les hayan sustituido.

Artículo segundo.—La aportación inmediata del Estado queda cifrada en trece mil seiscientas veintiséis pesetas con ochenta y seis céntimos, que serán cargadas al capítulo tercero, artículo sexto, grupo quinto, concepto tercero, de la sección sexta del Presupuesto ordinario vigente.

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

FRANCISCO FRANCO

El Ministro de la Gobernación,
BLAS PEREZ GONZALEZ

DECRETO de 19 de diciembre de 1952 por el que se modifica el de 17 de diciembre de 1947, en el que se autorizaba la construcción de una casa-cuartel para la Guardia Civil en Fijana (Almería), por el régimen de «viviendas protegidas».

Examinado el expediente instruido por el Ministerio de la Gobernación para la revisión de proyecto de construcción de un cuartel destinado al alojamiento de fuerzas de la Guardia Civil en Fijana (Almería), en virtud de alza de precios experimentados en materiales y jornales; a propuesta del Ministro de la Gobernación y previa deliberación del Consejo de Ministros,

DISPONGO:

Artículo primero.—Queda modificado el Decreto de diecisiete de diciembre de mil novecientos cuarenta y siete por el que se autorizaba la construcción de una casa-cuartel para la Guardia Civil en Fijana (Almería), por el régimen de «viviendas protegidas», en el sentido de que la cantidad total a invertir será de ochocientas nueve mil seiscientas setenta y una pesetas con dieciocho céntimos, de las cuales, el Instituto de Crédito para la Reconstrucción Nacional prestará, con el interés legal correspondiente, la cantidad de cuatrocientas cuatro mil ochocientas treinta y cinco pesetas con cincuenta y nueve céntimos, de las que se resarcirá en veinte anualidades, a razón de veintinueve mil setecientas ochenta y seis pesetas con ochenta y nueve céntimos, y el Instituto Nacional de la Vivienda anticipará, sin gravamen alguno, trescientas veintitrés mil ochocientas sesenta y ocho pesetas con cuarenta y ocho céntimos, que le serán reintegradas en los veinte años siguientes al anterior, por cuotas anuales de dieciséis mil ciento noventa y cinco pesetas con cuarenta y dos céntimos, y cargo a las titulaciones presupuestarias que en el anterior Decreto se expresaban o las que les hayan sustituido.

Artículo segundo.—La aportación inmediata del Estado queda cifrada en catorce mil seiscientas setenta y siete pesetas con cuatro céntimos, que serán cargadas al capítulo tercero, artículo sexto, grupo quinto, concepto tercero, de la sección sexta del Presupuesto ordinario vigente.

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

FRANCISCO FRANCO

El Ministro de la Gobernación,
BLAS PEREZ GONZALEZ

DECRETO de 19 de diciembre de 1952 por el que se modifica el de 17 de diciembre de 1948 en el que se autorizaba la construcción de una casa-cuartel para la Guardia Civil en Candeleda (Ávila) por el régimen de «viviendas protegidas».

Examinado el expediente instruido por el Ministerio de la Gobernación para la revisión de proyecto de construcción de un cuartel destinado al alojamiento de fuerzas de la Guardia Civil en Candeleda (Ávila), en virtud de alza de precios experimentada en materiales y jornales; a propuesta del Ministro de la Gobernación y previa deliberación del Consejo de Ministros,

DISPONGO:

Artículo primero.—Queda modificado el Decreto de diecisiete de diciembre de mil novecientos cuarenta y ocho, por el que se autorizaba la construcción de una casa-cuartel para la Guardia Civil en Candeleda (Ávila), por el régimen de «viviendas protegidas» en el sentido de que la cantidad total a invertir será de seiscientas setenta y siete mil setecientas cuarenta y seis pesetas con setenta y seis céntimos, de las cuales el Instituto de Crédito para la Reconstrucción Nacional prestará con el interés legal correspondiente, la cantidad de trescientas treinta y dos mil ciento veintiséis pesetas con sesenta y un céntimo de las que se resarcirá en veinte anualidades, a razón de veinticuatro mil cuatrocientas cuarenta y cuatro pesetas con cincuenta y dos céntimos, y el Instituto Nacional de la Vivienda anticipará, sin gravamen alguno, doscientas sesenta y cinco mil setecientas una pesetas con veintiocho céntimos, que le serán reintegradas en los veinte años siguientes al anterior por cuotas anuales de trece mil doscientas ochenta y cinco pesetas con seis céntimos y cargo a las titulaciones presupuestarias que en el anterior Decreto se expresaban o las que les hayan sustituido.

Artículo segundo.—La aportación inmediata del Estado queda cifrada en cuatro mil novecientas dieciocho pesetas con ochenta y siete céntimos, que serán cargadas al capítulo tercero, artículo sexto, grupo quinto, concepto tercero, de la Sección sexta del Presupuesto ordinario vigente.

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

FRANCISCO FRANCO

El Ministro de la Gobernación,
BLAS PEREZ GONZALEZ

DECRETO de 19 de diciembre de 1952 por el que se modifica el de 17 de diciembre de 1948 en el que se autorizaba la construcción de una casa-cuartel para la Guardia Civil en San Leonardo de Yagüe (Soria) por el régimen de «viviendas protegidas».

Examinado el expediente instruido por el Ministerio de la Gobernación para la revisión de proyecto de construcción de un cuartel destinado al alojamiento de fuerzas de la Guardia Civil en San Leonardo de Yagüe (Soria), en virtud de alza de precios experimentados en materiales y jornales; a propuesta del Ministro de la Gobernación y previa deliberación del Consejo de Ministros,

DISPONGO:

Artículo primero.—Queda modificado el Decreto de diecisiete de diciembre de mil novecientos cuarenta y ocho, por el que se autorizaba la construcción de una casa-cuartel para la Guardia Civil en San Leonardo de Yagüe (Soria) por el régimen de «viviendas protegidas», en el sentido de que la cantidad total a invertir será de un millón setenta y cinco mil cuatrocientas dieciocho pesetas con ochenta y siete céntimos, de las cuales el Instituto de Crédito para la Reconstrucción Nacional prestará, con el interés legal correspondiente, la cantidad de cuatrocientas cincuenta mil seiscientas noventa y cinco pesetas con setenta y siete céntimos, de las que se resarcirá en veinte anualidades, a razón de treinta y tres mil ciento setenta y una pesetas con veinte céntimos, y el Instituto Nacional de la Vivienda anticipará, sin gravamen alguno, trescientas sesenta mil quinientas cincuenta y seis pesetas con sesenta y dos céntimos, que le serán reintegra-

das en los veinte años siguientes al anterior por cuotas anuales de dieciocho mil veintisiete pesetas con ochenta y tres céntimos y cargo a las titulaciones presupuestarias que en el anterior Decreto se expresaban o las que les hayan sustituido.

Artículo segundo.—La aportación inmediata del Estado queda cifrada en treinta mil seiscientos sesenta y siete pesetas con ochenta y cinco céntimos, que serán cargadas al capítulo tercero, artículo sexto, grupo quinto, concepto tercero, de la Sección sexta del Presupuesto ordinario vigente.

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

FRANCISCO FRANCO

El Ministro de la Gobernación,
BLAS PEREZ GONZALEZ

DECRETO de 19 de diciembre de 1952 por el que se modifica el de 5 de diciembre de 1947 en el que se autorizaba la construcción de una casa-cuartel para la Guardia Civil en Campo de Cuéllar (Segovia) por el régimen de «viviendas protegidas».

Examinado el expediente instruido por el Ministerio de la Gobernación para la revisión de proyecto de construcción de un cuartel destinado al alojamiento de fuerzas de la Guardia Civil en Campo de Cuéllar (Segovia), en virtud de alza de precios experimentados en materiales y jornales; a propuesta del Ministro de la Gobernación y previa deliberación del Consejo de Ministros,

DISPONGO:

Artículo primero.—Queda modificado el Decreto de cinco de diciembre de mil novecientos cuarenta y siete, por el que se autorizaba la construcción de una casa-cuartel para la Guardia Civil en Campo de Cuéllar (Segovia) por el régimen de «viviendas protegidas», en el sentido de que la cantidad total a invertir será de seiscientos cuarenta y nueve mil doscientas treinta y nueve pesetas con cuarenta y tres céntimos, de las cuales el Instituto Nacional de la Vivienda anticipará doscientas ochenta y cinco mil novecientos treinta y una pesetas con ochenta y ocho céntimos, con interés, y doscientas veintiocho mil setecientos cuarenta y cinco pesetas con cincuenta céntimos sin gravamen alguno, resarciéndose dicha entidad de sus entregas en cuarenta anualidades: las veinte primeras, a razón de veintidós mil cuarenta y cuatro pesetas con cincuenta y ocho céntimos, y las veinte restantes a once mil cuatrocientas treinta y siete pesetas con veintisiete céntimos y cargo a las titulaciones presupuestarias que en el anterior Decreto se expresaban o las que les hayan sustituido.

Artículo segundo.—La aportación inmediata del Estado queda cifrada en nueve mil setenta y seis pesetas con setenta y tres céntimos, que serán cargadas al capítulo tercero, artículo sexto, grupo quinto, concepto tercero, de la Sección sexta del Presupuesto ordinario vigente.

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

FRANCISCO FRANCO

El Ministro de la Gobernación,
BLAS PEREZ GONZALEZ

DECRETO de 19 de diciembre de 1952 por el que se modifica el de 5 de diciembre de 1947 en el que se autorizaba la construcción de una casa-cuartel para la Guardia Civil en Villarta de los Montes (Badajoz) por el régimen de «viviendas protegidas».

Examinado el expediente instruido por el Ministerio de la Gobernación para la revisión de proyecto de construcción de un cuartel destinado al alojamiento de fuerzas de la Guardia Civil en Villarta de los Montes (Badajoz), en virtud de alza de precios experimentados en materiales y jornales; a propuesta del Ministro de la Gobernación y previa deliberación del Consejo de Ministros,

DISPONGO:

Artículo primero.—Queda modificado el Decreto de cinco de diciembre de mil novecientos cuarenta y siete, por el que se autorizaba la construcción de una casa-

cuartel para la Guardia Civil en Villarta de los Montes (Badajoz), por el régimen de «viviendas protegidas», en el sentido de que la cantidad total a invertir será de ochocientas treinta y siete mil trescientas noventa y siete pesetas con sesenta y tres céntimos, de las cuales el Instituto Nacional de la Vivienda anticipará trescientas cincuenta mil cuatrocientas cuarenta y seis pesetas con ochenta y cinco céntimos, con interés, y doscientas ochenta mil trescientas cincuenta y siete pesetas con cuarenta y ocho céntimos, sin gravamen alguno, resarciéndose dicha entidad de sus entregas en cuarenta anualidades: las veinte primeras, a razón de veinticinco mil setecientos noventa y dos pesetas con ochenta y ocho céntimos, y las veinte restantes, a catorce mil diecisiete pesetas con ochenta y siete céntimos y cargo a las titulaciones presupuestarias que en el anterior Decreto se expresaban o las que les hayan sustituido.

Artículo segundo.—La aportación inmediata del Estado queda cifrada en cuarenta y nueve mil quinientas treinta y seis pesetas con veinticuatro céntimos, que serán cargadas al capítulo tercero, artículo sexto, grupo quinto, concepto tercero, de la Sección sexta del Presupuesto ordinario vigente.

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

FRANCISCO FRANCO

El Ministro de la Gobernación,
BLAS PEREZ GONZALEZ

DECRETO de 9 de enero de 1953 por el que se dispone que los funcionarios del Cuerpo General de Policía procedentes de los que se denominaron Agentes Auxiliares interinos y provisionales, acogidos a lo dispuesto en la Ley de 8 de marzo de 1941; los Oficiales provisionales y de complemento ingresados mediante concurso, y los Agentes procedentes de las oposiciones convocadas en 5 de agosto de 1941 y 13 de mayo de 1942 quedarán definitivamente consolidados con arreglo a su actual clasificación en la Escala de Ejecución sin necesidad de realizar curso alguno en la Escuela General de Policía.

La Ley de ocho de marzo de mil novecientos cuarenta y uno, con el Decreto de treinta y uno de diciembre del mismo año, promulgado para su ejecución, incorporó al Cuerpo General de Policía a quienes con la designación de Agentes Auxiliares interinos o provisionales fueron confirmados en sus respectivos cargos por haber realizado, los primeros, las correspondientes pruebas de aptitud al obtener el nombramiento y tener superadas, los segundos, las de capacidad que posteriormente les fueron señaladas.

Tanto la mencionada Ley, como el Decreto a que se alude, no establecieron para los referidos ninguna clase de condiciones a las que pudiera quedar subordinada su integración en el Cuerpo a que se les daba acceso, debido, naturalmente, a que tales funcionarios cumplieron los requisitos marcados por las disposiciones orgánicas citadas y estaban encajados, de manera efectiva, en el correspondiente escalafón de la Escala ejecutiva del expresado Cuerpo.

No obstante, el apartado segundo del artículo setenta y ocho del Reglamento de la Escuela General de Policía, aprobado por Orden de este Ministerio fechada en veintiséis de febrero de mil novecientos cuarenta y dos, facultó al Director General de Seguridad para disponer la asistencia obligatoria a aquel Centro de Estudios de los ingresados, conforme a lo previsto en los números segundo y tercero del artículo décimo de la Ley de ocho de marzo de mil novecientos cuarenta y uno, quedando comprendidos en tal potestad, no ya los con anterioridad denominados Agentes Auxiliares interinos o provisionales, sino también los procedentes de Agentes Auxiliares de tercera clase, Auxiliares de Oficinas y Agentes Conductores, encuadrados todos ellos en la Escala Ejecutiva del Cuerpo. A estos efectos, por Decreto de cinco de febrero de mil novecientos cuarenta y tres, quedó señalada la obligatoriedad a realizar cursillos de capacitación a los funcionarios del Cuerpo General de Policía procedentes de Agentes Auxiliares interinos y provisionales.

De otro lado, por Ordenes ministeriales de veintiocho de agosto de mil novecientos cuarenta y uno y veintitrés de febrero del siguiente año, pasaron a nutrir las filas del Cuerpo General de Policía mil Oficiales provisionales y de complemento, cuyo escalafonamiento definitivo se supeditaba al resultado de sus estudios en la Escuela General de Policía.

Y, por último, como consecuencia de oposiciones a plazas de Agentes de tercera clase, convocadas por Ordenes de cinco de agosto de mil novecientos cuarenta y uno y trece de mayo de mil novecientos cuarenta y dos, realizaron su ingreso en el mismo Cuerpo de Policía otros mil individuos, a los que habría de citarse en su día a la expresada Escuela, en la que lograrían el orden escalafonal definitivo.

Circunstancias diversas, entre las que deben figurar las determinadas por los servicios, han dado lugar a que junto a un exiguo número de los antiguos Agentes Auxiliares interinos figuren todos los demás funcionarios enumerados pendientes del paso por la Escuela del Cuerpo, para el único requisito de la situación escalafonal, que prácticamente puede considerarse virtualmente establecida por los resultados de las pruebas, méritos y exámenes de oposición, respectivamente, de los incluidos en cada grupo que se detalló.

Sin embargo, el tiempo transcurrido desde su ingreso requiere una definitiva consolidación en el puesto que por cada uno se ocupa; y teniendo presente que tanto por su extraordinario número, como por la imposibilidad material de restar funcionarios a sus cometidos específicos, el paso de aquéllos por la Escuela sería de una enorme lentitud, prologándose su anómala situación actual; un criterio justo y valorativo de los merecimientos de quienes en estas condiciones se encuentran, obliga a que se les equipare a quienes, procediendo de escalas auxiliares, pasaron a formar parte del Cuerpo General de Policía sin otro requisito que el nombramiento de procedencia, zanjando así una situación enojosa por demás, que no puede desconocer el Estado Español, máxime tratándose de personal que por uno u otro concepto acreditó suficientemente su identidad con los fundamentos del Régimen, al que han venido sirviendo con lealtad, disciplina y competencia dentro de la Policía, en la que también acreditaron la posesión de los suficientes conocimientos.

En su virtud a propuesta del Ministro de la Gobernación y previa deliberación del Consejo de Ministros,

DISPONGO:

Artículo primero.—Los funcionarios del Cuerpo General de Policía procedentes de los que se denominaron Agentes Auxiliares interinos y provisionales, acogidos a lo dispuesto en la Ley de ocho de marzo de mil novecientos cuarenta y uno; los Oficiales provisionales y de complemento, ingresados mediante concurso, y los Agentes procedentes de las oposiciones convocadas en cinco de agosto de mil novecientos cuarenta y uno y trece de mayo de mil novecientos cuarenta y dos, quedarán definitivamente consolidados con arreglo a su actual clasificación en la Escala de Ejecución, sin necesidad de realizar curso alguno en la Escuela General de Policía.

Artículo segundo.— Para su ascenso a la Escala de Mando habrán de aprobar en el citado Centro de estudios los que reglamentariamente hay establecidos.

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

FRANCISCO FRANCO

El Ministro de la Gobernación,
BLAS PEREZ GONZALEZ

DECRETO de 9 de enero de 1953 por el que se concede la nacionalidad española a don Jaime Pinto Cabral, súbdito portugués, Sargento legionario y ex combatiente de nuestra guerra de Liberación.

A propuesta del Ministro de la Gobernación y previa deliberación del Consejo de Ministros,

DISPONGO:

Artículo primero.—Se concede la nacionalidad española a don Jaime Pinto Cabral, súbdito portugués, Sargento

legionario y ex combatiente de nuestra guerra de Liberación.

Artículo segundo.—La expresada concesión no producirá efecto alguno hasta que el interesado preste juramento de fidelidad al Jefe del Estado, de obediencia a las leyes españolas, con renuncia a todo pabellón extranjero, y sea inscrito en el Registro Civil.

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 la Gobernación,
BLAS PEREZ GONZALEZ

DECRETO de 9 de enero de 1953 por el que se declaran de urgencia las obras de apertura de la calle A, paralela y contigua al paseo de Extremadura, de esta capital.

El Ayuntamiento de esta capital acordó en treinta y uno de octubre último proceder a la apertura de la calle A, paralela y contigua al paseo de Extremadura, al objeto de proporcionar acceso al bloque de viviendas que allí se construye para funcionarios del Ministerio del Aire, y teniendo en cuenta la importancia y urgencia de tales obras y deseando al propio tiempo evitar obstáculos y dificultades que pudieran presentarse en la expropiación de los terrenos afectados por las mismas, a propuesta del Ministro de la Gobernación y previa deliberación del Consejo de Ministros,

DISPONGO:

Artículo único.—Se declaran de urgencia, a los efectos expropiatorios de la Ley de siete de octubre de mil novecientos treinta y nueve, las obras de apertura de la calle A, paralela y contigua al paseo de Extremadura, de esta capital, tanto en los terrenos que comprende dicha calle como en los señalados como zona de influencia en el proyecto.

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 la Gobernación,
BLAS PEREZ GONZALEZ

DECRETO de 9 de enero de 1953 por el que se nombra Jefe Superior de Administración Civil del Cuerpo General Técnico de Telecomunicación al Jefe de Administración de primera clase don Manuel Jiménez y Morán.

Evacuado por la Ponencia designada, conforme al Decreto de seis de junio de mil novecientos cuarenta, el trámite que éste dispone, a propuesta del Ministro de la Gobernación y previa deliberación del Consejo de Ministros,

Nombro Jefe Superior de Administración Civil del Cuerpo General Técnico de Telecomunicación, con el haber anual de veinticuatro mil quinientas pesetas y antigüedad de nueve de enero del año en curso, al Jefe de Administración de primera clase, con ascenso, del mismo Cuerpo, don Manuel Jiménez y Morán.

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 la Gobernación,
BLAS PEREZ GONZALEZ

DECRETO de 9 de enero de 1953 por el que se declara en situación de jubilado, por edad, a don Luciano Ignacio Cardenal y García, Jefe Superior de Administración Civil del Cuerpo General Técnico de Telecomunicación.

De conformidad con lo establecido en el vigente Estatuto de Clases Pasivas del Estado y Ley de veintisiete de diciembre de mil novecientos treinta y cuatro, y a propuesta del Ministro de la Gobernación,

Vengo en declarar en situación de jubilado, con el haber pasivo que por clasificación le corresponga, a don Luciano Ignacio Cardenal y García, Jefe Superior de Administración Civil del Cuerpo General Técnico de Telecomunicación, que cumple la edad reglamentaria el día

ocho de enero de mil novecientos cincuenta y tres, fecha de su cese en el servicio activo.

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 la Gobernación
BLAS PEREZ GONZALEZ

DECRETO de 9 de enero de 1953 por el que se declara en situación de jubilado, por edad, al Jefe Superior de Administración Civil del Cuerpo Técnico de Correos don Eloy López Abad.

A propuesta del Ministro de la Gobernación y de conformidad con lo prevenido en los párrafos primero y segundo del artículo cuarenta y nueve del Estatuto de Clases Pasivas, de veintidós de octubre de mil novecientos veintiséis y Ley de veintisiete de diciembre de mil novecientos treinta y cuatro.

Vengo en declarar en situación de jubilado, con el haber pasivo que por clasificación le corresponda, al Jefe Superior de Administración Civil del Cuerpo Técnico de Correos don Eloy López Abad, que cumple la edad reglamentaria el día veintisiete de enero del año actual, fecha en la que cesará en el servicio activo.

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 la Gobernación
BLAS PEREZ GONZALEZ

DECRETO de 9 de enero de 1953 por el que se declara en situación de jubilado, por edad, al Comisario Principal del Cuerpo General de Policía don Patricio Mérida Puerta.

A propuesta del Ministro de la Gobernación y de conformidad con lo prevenido en los párrafos primero y segundo del artículo cuarenta y nueve del Estatuto de Clases Pasivas del Estado, de veintidós de octubre de mil novecientos veintiséis, y Ley de cuatro de mayo de mil novecientos cuarenta y ocho.

Vengo en declarar en situación de jubilado, con el haber pasivo que por clasificación le corresponda, al Comisario Principal del Cuerpo General de Policía don Patricio Mérida Puerta, que cumple la edad reglamentaria el día veintiocho de febrero de mil novecientos cincuenta y tres, en cuya fecha cesará en el servicio activo.

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 la Gobernación,
BLAS PEREZ GONZALEZ

PRESENCIA DEL GOBIERNO

ORDEN de 10 de enero de 1953 por la que se dispone se publique en el BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO relación de las bajas ocurridas en el Cuerpo de Porteros de los Ministerios Civiles durante el tercer trimestre del pasado año.

Ilmos Sres.: En observancia de lo establecido en el Estatuto del Cuerpo de

Porteros de los Ministerios Civiles, de 23 de diciembre de 1947, y en virtud de lo comunicado por los Ministerios respectivos,

Esta Subsecretaría ha dispuesto se publiquen en el BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO las bajas ocurridas en el mencionado Cuerpo, por los motivos que se expresan, durante el tercer trimestre del pasado año, consignadas en la relación

que a continuación de esta Orden se inserta.

Dios guarde a VV. II. muchos años.
Madrid, 10 de enero de 1953.

CARRERO

Ilmos. Sres. Subsecretarios de los Ministerios Civiles.

Relación de las bajas ocurridas en el Cuerpo de Porteros de los Ministerios Civiles durante el tercer trimestre de 1952

Número	Clase	NOMBRES	Fecha de la baja	Motivo	Ministerio o Centro a que pertenecen
293/M. 1. ^a	M. Pral.	Cayetano Orche Hurtado	7-8-952	Jubilación	Universidad de Valladolid.
114/M. 1. ^a	Idem	José Grech Gómez	11-8-952	Idem	Universidad de Zaragoza.
75/M. 1. ^a	Idem	Regino Rodríguez González	7-9-952	Idem	Deleg. de Hacienda de Zaragoza.
276	M de 1. ^a	Daniel de León y Oteo	16-6-952	Defunción	Deleg. de Hacienda de Soria.
158	Idem	Pedro Gascón Martín	28-6-952	Jubilación	Audiencia de Zaragoza.
157	Idem	Manuel Guerrero Gándara	3-7-952	Idem	Subdeleg. de Hacienda de Ceuta.
119	Idem	Severino Burgos López	19-7-952	Defunción	Correos de Jerez de la Frontera.
300	Idem	Ignacio Sesilla Roldán	31-7-952	Jubilación	Distrito Minero de Córdoba.
16	Idem	Francisco Roca Marqués	17-9-952	Idem	Universidad de Barcelona.
394	M de 2. ^a	Eladio Corral Ayuso	9-7-952	Defunción	Deleg. Hacienda de Guadalajara.
402	Idem	Luis Hernández González	17-7-952	Idem	Ministerio de Trabajo.
212	Idem	Miguel Adán Bartolomé	7-8-952	Idem	Deleg. Adm. Enseñanza Primaria de Palencia.
158	Idem	Alejandro Vázquez Aparicio	19-9-952	Idem	Escuela de Com.º de Valladolid.
130/1	M de 3. ^a	José Jiménez Benítez	7-7-952	Idem	Correos de Cádiz.
401	Idem	Jacinto Nadal Nadal	9-8-952	Idem	Deleg. de Hacienda de Gerona.
229	Idem	Juan Cabrera Perera	14-9-952	Jubilación	Jef.º Obras Púb. de Las Palmas.
230	Idem	Martín Guerra Gutiérrez	19-9-952	Defunción	Deleg. del Gobierno en Puerteventura.
68/2.º	Primero	Manuel Hiruelo Sobrino	5-8-952	Idem	Ministerio de Agricultura.
323	Idem	Francisco Delgado Delgado	14-8-952	Idem	Dirección General de Correos.
915	2.º Port.º	Nicolás Pérez Trivert	24-7-952	Idem	Escuela de Comercio de Vigo.
99/3	2.º Ret.º	Eugenio de la Cárcel Orihuel	28-7-952	Jubilación	Presidencia del Gobierno.
S. n.	2.º Port.º	Pascual García Matas	11-8-952	Excedencia	Escuela de Com.º de Salamanca.
100/3	2.º Ret.º	Mariano Galve Calvo	19-8-952	Jubilación	Dirección General de Seguridad.
59/3	Idem	Antonio Rosales Villén	26-8-952	Idem	Dirección General de la Deuda.
60/3	Idem	Janaro Martínez Lebrato	19-9-952	Idem	Sec.º Min.º Educación Nacional.
N. 1.	3.º Ret.º	José Sáez Bellver	1-7-952	Excedencia	Audiencia de Granada.
N. 1.	Idem	Anastasio Pinilla Sánchez	11-7-952	Renuncia	Instituto de Puertollano.
N. 1.	Idem	Francisco García Jiménez	14-7-952	Excedencia	Jef.º Obras Públicas de Gerona.
N. 1.	Idem	Pedro Garcés Garcés	19-7-952	Renuncia	Delegación Industria Castellón.
N. 1.	Idem	Torbio González Holgueras	24-7-952	Defunción	Real Academia Ciencias Exactas.
N. 1.	Idem	Benito B'asco Lorente	26-7-952	Excedencia	Deleg. de Hacienda de Gerona.
N. 1.	Idem	Cloriano Riesco Mavaço	11-8-952	Renuncia	Correos de Orense
N. 1.	Idem	Miguel Hernández Hernández	21-8-952	Excedencia	Esc.º Peritos Industriales Béjar.
N. 1.	Idem	Isidro del Cerro Estero	27-8-952	Renuncia	Inst.º «Peflorida», de San Sebastián.

MINISTERIO DE EDUCACION NACIONAL

ORDEN de 20 de diciembre de 1952 por la que se nombra en virtud de oposición, Auxiliares de Administración de este Ministerio a los señores que se indica.

Ilmo. Sr.: Visto el expediente de las oposiciones convocadas por Orden de 18 de diciembre de 1951, para la provisión de treinta y cinco plazas de Auxiliares de Administración de tercera clase en el Cuerpo Auxiliar del Departamento, y realizada la correspondiente elección de destinos;

Resultando que durante la realización de los ejercicios no ha sido formulada protesta ni reclamación alguna contra la actuación del Tribunal, ni posteriormente contra su propuesta;

Considerando que han sido observados rigurosamente los preceptos de la Orden de convocatoria y demás disposiciones concordantes.

Este Ministerio ha resuelto:

Primero. Aprobar el expediente de la oposición y la propuesta formulada por el Tribunal, con la consiguiente adjudicación de destinos a los señores siguientes:

Número 1.—Doña Purificación Rodríguez Grandio, a la Delegación Administrativa de Enseñanza Primaria de Lugo.

Número 2.—Doña Ana María de la Cuesta Aguilar, a la Secretaría del Ministerio.

Número 3.—Doña María Angelina Centeno Panizo, a la Secretaría del Ministerio.

Número 4.—Doña Concepción Martín García, a la Secretaría del Ministerio.

Número 5.—Doña María Auxiliadora Puertas López, a la Delegación Administrativa de Enseñanza Primaria de Santa Cruz de Tenerife.

Número 6.—Doña Rogelia Díaz Suárez, a la Escuela de Peritos Industriales de Gijón.

Número 7.—Doña Berta Pérez Martínez, al Instituto Nacional de Enseñanza Media masculino de Salamanca.

Número 8.—Doña María Antonia Centeno de San Segundo, al Instituto Nacional de Enseñanza Media «Núñez de Arce», de Valladolid.

Número 9.—Doña María Esperanza Bonet Boix, a la Delegación Administrativa de Enseñanza Primaria de Lérida.

Número 10.—Doña Ana María García Aragonés, al Instituto Nacional de Enseñanza Media femenino de Málaga.

Número 11.—Doña María del Pilar Banzo Solana, al Instituto Nacional de Enseñanza Media de Huesca.

Número 12.—Don Manuel Escalera Martínez, a la Escuela de Comercio de Santa Cruz de Tenerife.

Número 13.—Doña María Palmira Otero Martínez, a la Delegación Administrativa de Enseñanza Primaria de Pontevedra.

Número 14.—Doña Carmen Bullón Infante, al Instituto Nacional de Enseñanza Media de Cáceres.

Número 15.—Doña Rosario Partida de Borbón, al Instituto Nacional de Enseñanza Media «Miguel Servet», de Zaragoza.

Número 16.—Doña Consuelo Prado López, a la Delegación Administrativa de Enseñanza Primaria de La Coruña.

Número 17.—Doña Pilar Vidal Gómez, a la Delegación Administrativa de Enseñanza Primaria de Logroño.

Número 18.—Doña María Soledad Ruiz Bravo, a la Delegación Administrativa de Enseñanza Primaria de Cuenca.

Número 19.—Doña Consolación Martín González, al Instituto Nacional de Enseñanza Media femenino de León.

Número 20.—Doña María Asunción de

la Peña González, al Instituto Nacional de Enseñanza Media «Padre Suárez», de Granada.

Número 21.—Doña María del Pilar Rey Méndez-Villamil, a las Escuelas del Magisterio de Lugo.

Número 22.—Doña Antonia de Gregorio López, a la Delegación Administrativa de Enseñanza Primaria de Jaén.

Número 23.—Doña María Jesús Prieto Sáez, a las Escuelas del Magisterio de Burgos.

Número 24.—Doña Antonia Martínez Jorquera, a la Escuela de Comercio de Valencia.

Número 25.—Doña Josefa Ramos Sancho, a la Delegación Administrativa de Enseñanza Primaria de Burgos.

Número 26.—Doña María Angeles Fernández Décano, al Instituto Nacional de Enseñanza Media «Luis Vives», de Valencia.

Número 27.—Doña Dolores del Río Fernández, al Instituto Nacional de Enseñanza Media masculino de Oviedo.

Número 28.—Doña Ana María Peón Álvarez, al Instituto Nacional de Enseñanza Media de Gijón.

Número 29.—Doña María del Pilar Díez del Riego, a la Delegación Administrativa de Enseñanza Primaria de Oviedo.

Número 30.—Doña María Gloria Burón Sevilla, a la Delegación Administrativa de Enseñanza Primaria de Granada.

Número 31.—Don Arcadio Guerra Guerra, a la Delegación Administrativa de Enseñanza Primaria de Badajoz.

Número 32.—Doña María Cruz Hernández Alvarijo, al Instituto Nacional de Enseñanza Media «Ausias March», de Barcelona.

Número 33.—Doña Rosa María Duque García, a las Escuelas del Magisterio de Bilbao.

Número 34.—Don Francisco Alemán del Real, al Instituto Nacional de Enseñanza Media de Las Palmas.

Número 35.—Doña María Natividad Bertolin Gómez, a las Escuelas del Magisterio de Huelva.

Segundo. Por existir en el Escalafón del Cuerpo Auxiliar cinco vacantes en la categoría de Auxiliares de Administración de segunda clase, con el sueldo anual de 7.000 pesetas, se nombra para dicho cargo a los cinco primeros propuestos y de tercera clase, con el haber de 6.000 pesetas anuales, a los veintiséis restantes, o sea a partir de doña Rogelia Díaz Suárez hasta don Arcadio Guerra Guerra, inclusive; quedando los cuatro últimos en expectación de dotación vacante.

Tercero. Los treinta y cinco Auxiliares nombrados por la presente, percibirán también una mensualidad extraordinaria en el mes de diciembre.

Cuarto. Que la fecha de efectividad para el ingreso en el Escalafón de los nuevos Auxiliares que se nombra, sea la de la presente Orden.

Quinto. Que los Jefes de los Centros, a la recepción de los títulos administrativos y presentación de los interesados, darán posesión de sus cargos a los nuevos Auxiliares, sin necesidad de Orden posterior, debiendo consignar en la diligencia de posesión que quedan acogidos al régimen de derechos pasivos máximos, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley de 19 de diciembre de 1951, y de cuya diligencia deberán remitir copia debidamente reintegrada a la Sección Central del Ministerio.

Sexto. Los Auxiliares de nuevo nombramiento que se hallen prestando servicio militar en filas, lo pondrán en conocimiento de este Ministerio, a fin de declararles en situación de excedencia forzosa, después de diligenciar de oficio la posesión en sus respectivos títulos administrativos, conservando su puesto en el Escalafón y el destino para el que han sido nombrados.

Séptimo. Las nuevas Auxiliares, en el acto de la toma de posesión, habrán de

presentar necesariamente el documento acreditativo de tener realizado el Servicio Social, requisito indispensable para posesionarse del cargo.

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

Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 20 de diciembre de 1952.

RUIZ-GIMENEZ

Ilmo. Sr. Subsecretario de este Ministerio.

ORDEN de 24 de diciembre de 1952 por la que se nombra Catedrático numerario de Universidad a don Enrique Bráñez Cepero.

Ilmo. Sr.: En virtud de oposición, Este Ministerio ha resuelto nombrar a don Enrique Bráñez Cepero Catedrático numerario de «Histología y Embriología general» y «Anatomía patológica» de la Facultad de Medicina de la Universidad de Valladolid, con el haber anual de entrada de 16.800 pesetas, una mensualidad extraordinaria conforme a lo determinado en la vigente Ley de Presupuestos y demás ventajas que le conceden las disposiciones en vigor.

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

Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 24 de diciembre de 1952.

RUIZ-GIMENEZ

Ilmo. Sr. Director general de Enseñanza Universitaria.

ORDEN de 24 de diciembre de 1952 por la que se nombra Catedrático numerario de Universidad a don Agustín Bullón Ramírez.

Ilmo. Sr.: En virtud de oposición, Este Ministerio ha resuelto nombrar a don Agustín Bullón Ramírez, Catedrático numerario de «Histología y Embriología general» y «Anatomía patológica», de la Facultad de Medicina de la Universidad de Sevilla, con el haber anual de entrada de dieciséis mil ochocientas pesetas, una mensualidad extraordinaria, conforme a lo determinado en la vigente Ley de Presupuestos, y demás ventajas que le conceden las disposiciones en vigor.

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

Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 24 de diciembre de 1952.

RUIZ-GIMENEZ

Ilmo. Sr. Director general de Enseñanza Universitaria.

MINISTERIO DE TRABAJO

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

REGLAMENTACION NACIONAL DEL TRABAJO EN LA MARINA MERCANTE

SEGUNDA PARTE

RETRIBUCIONES

SECCIÓN 1.ª—Sueldos

A) Personal de a bordo

Art. 235. Los sueldos base iniciales del personal que constituye la dotación de los buques clasificado por grupos profesionales y categorías y dentro de cada una de éstas por departamentos, secciones o servicios, serán los siguientes:

DEPARTAMENTOS Y SERVICIOS

Grupos y categorías	SUELDO INICIAL		Cargos de mando	Oubierta	Máquina	Radiotelegrafía	Fonda	Servicios especiales
	Mensual	Diario						
I.—Oficiales.								
1.ª categoría ...	2.300	76,66	Capitán.	—	Primer Maquinista.	—	—	—
2.ª »	2.150	71,66	—	—	Segundo Maquinista.	—	—	—
3.ª »	1.950	65,00	—	—	Tercer Maquinista.	Primer Radiotelegrafista.	Primer Sobrecargo.	Primer Médico.
4.ª »	1.725	57,50	—	Primer Oficial.	Cuarto Maquinista.	Segundo Radiotelegrafista.	Segundo Sobrecargo.	2.º Médico.
5.ª »	1.400	46,66	—	Tercer Oficial.	—	—	—	—
6.ª »	1.150	38,33	—	—	—	—	—	—
II.—Titulados con título no superior.								
1.ª categoría ...	875	29,16	Patrón de cabotaje de 1.ª	—	Perito electricista.	—	—	Practicante.
2.ª »	825	27,50	Patrón de cabotaje de primera.	—	Primer Mecánico naval.	—	—	—
3.ª »	750	25,00	Patrón de cabotaje de segunda.	—	Fogonero habilitado. Segundo Mecánico naval. Mecánico electricista con título.	—	Auxiliar de Sobrecargo.	Maestro de música. Enfermera titulada.
III.—Maestranza.								
1.ª categoría ...	750	25,00	—	—	Calderetero. Bombero de buque. Mecánico electricista, no titulado.	—	Primer Mayordomo. Jefe de cocina.	—
2.ª »	675	22,50	Primer Contramaestre.	—	—	—	Segundo Mayordomo. Primer Cocinero.	Músico. Encargado de información e Intérprete.
3.ª »	650	21,66	Segundo Contramaestre.	—	—	—	Primer Despensero. Segundo Cocinero. Repostero. Primer Panadero. Carnero. Roperero.	—
4.ª »	625	20,83	Tercer Contramaestre. Carpintero de cubierta. Pafolero de cubierta.	—	Pafolero de máquina.	—	Carpintero de cámara.	—
IV.—Tripanes.								
A) Especialistas:								
1.ª categoría ...	575	19,16	—	—	Engrasador. Operario electricista. Cabo de agua. Fontanero.	—	Tercer cocinero. Encargado de cámara. Segundo Despensero. Segundo Panadero.	Impresor.
B) Subalternos:								

2.ª categoría ...	550	18,33	Marinero Prefe- rente.	Fogonero.	Encargado de bar. Encargado de oficio. Encargado de equipa- jes y limpieza. Encargado de lava- dero.
3.ª	525	17,00	Marinero. Ayudante de car- pintero.	Palero. Limpiador.	Camarero de primera. Encargado de canfina. Ayudante de cocina. Ayudante de panadero Ayudante de repostero Ayudante de carnicero Ayudante de ropero. Ayudante de despen- sero.
4.ª	500	16,66	Mozo.		Camarero de segunda. Sereno de cámara.
5.ª	475	15,83	Grumete.		Ayudante de cama- rero. Ayudante de oficio. Ayudante de lavadero. Mozo de limpieza. Marmítón.
6.ª	425	14,16	Paje.		
7.ª	300	10,00			Botones.

Art. 236. Para el encuadramiento de Oficiales en las categorías que, a efectos retributivos, se estableciesen para el mencionado grupo, se observarán las siguientes excepciones:

a) Cuando en un buque, de acuerdo con el Cuadro Indicador, ejerza el mando de la nave un Oficial al que se le exija, indistintamente, el título de Capitán o Piloto, o tan sólo el de Piloto, percibirá el sueldo correspondiente a la tercera categoría, debiendo encuadrarse en la quinta y en la sexta los demás Oficiales de puente o cubierta que constituyan la dotación.

b) En cuanto al personal de máquina, cuando de conformidad con el Cuadro Indicador, ejerza la Jefatura de tal Departamento un Oficial al que se le exija únicamente el título de Segundo Maquinista naval, percibirá el sueldo correspondiente a la cuarta categoría, debiendo encuadrarse en la quinta y sexta los demás Oficiales maquinistas que integran la dotación.

c) Respecto de los Radiotelegrafistas, en el caso de que las disposiciones vigentes exijan tan sólo el título de segundo Radiotelegrafista para determinados buques o navegaciones, se le asignará el sueldo que corresponde a la sexta categoría.

Lo dispuesto en el párrafo anterior se entenderá sin perjuicio de los porcentajes que señala el artículo 96 sobre encuadramiento de personal de Radiotelegrafía dentro de la plantilla de cada Empresa.

B) Inspectores

Art. 237. Los sueldos base iniciales del personal de Inspección, en sus distintas categorías o especialidades, serán los siguientes:

a) Inspectores de primera clase:

Jefe de Inspección e Inspector general: El señalado en el Cuadro de salarios del artículo 235 para las categorías primera a cuarta de Oficiales, según el título profesional del designado, con un incremento de 2.000 pesetas anuales.

Capitán-Inspector: El señalado en el Cuadro de salarios para la primera categoría de Oficiales, con un incremento de 1.500 pesetas anuales.

Maquinista-Inspector: El señalado en el Cuadro de salarios para la segunda categoría de Oficiales, con un incremento de 1.500 pesetas anuales.

Radiotelegrafista-Inspector, Sobrecargo-Inspector y Médico Inspector: El señalado en el Cuadro de salarios para la cuarta categoría de Oficiales, con un incremento de 1.500 pesetas anuales.

Inspector-Jefe de Personal: El señalado en el Cuadro de salarios para las categorías primera a cuarta de Oficiales, según el título profesional del designado, con un incremento de 1.500 pesetas anuales.

b) Inspectores de segunda clase:

Inspectores con título no superior: El señalado en el Cuadro de salarios para las categorías primera y segunda de titulados con título no superior, con un incremento de 1.500 pesetas anuales.

c) Inspectores de tercera clase:

Mayordomo-Inspector: El señalado en el Cuadro de salarios para la primera categoría de Maestranza, con un incremento de 1.500 pesetas anuales.

d) Inspectores especiales:

Los Inspectores que las Empresas puedan designar con carácter permanente o temporal, con funciones específicas y concretas o que afecten tan sólo a determinado buque o línea de navegación, percibirán el sueldo correspondiente al título

o nombramiento y categoría del designado, según el Cuadro de salarios, con un incremento de 1.000 pesetas anuales.

Los incrementos fijados en el presente artículo para el personal de Inspección tendrán a todos los efectos la consideración de sueldo, incluso para el cómputo de trienios.

SECCIÓN 2.ª—Aumentos periódicos por tiempo de servicio

Art. 238. A fin de fomentar la vinculación del personal con la respectiva Empresa, se establece, sobre los sueldos base iniciales, aumentos periódicos por tiempo de servicio dentro de la propia Empresa, y para todos los grupos, consistentes en trienios del 5 por 100 cada uno sobre dicha retribución base.

Art. 239. Para el cómputo de antigüedad, a efectos de los aumentos periódicos, se tendrá en cuenta todo el tiempo servido al mismo naviero o armador, considerándose como efectivamente trabajados todos los meses o días en los que se haya recibido un salario o remuneración, bien sea por servicios prestados a bordo o en comisiones, vacaciones, licencias, accidentes del trabajo, enfermedades o destinos en tierra.

Asimismo será computable el tiempo de excedencia forzosa por nombramiento para cargo político o sindical, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 150 de este Reglamento, así como en el caso de prestación del servicio militar, en la forma que regula el artículo 157.

b) Se computará la antigüedad en razón de los años de servicio prestados dentro de la Empresa en el grupo profesional correspondiente, según los establecidos en el artículo 18, excepto en lo que se refiere al personal de Maestranza que proceda del de Tripulantes-Subalternos, al que le será estimado el tiempo que haya servido en este último grupo.

A los efectos del párrafo anterior, se estimará al personal de Inspección los servicios prestados como Oficiales, titulados con título no superior, o en la Maestranza, según los casos.

El periodo de prácticas como Agregado o Alumno no será tenido en cuenta para el reconocimiento de trienios.

c) Los que asciendan de categoría percibirán como mínimo el sueldo base de aquélla a la que se incorporen, incrementado con la cantidad que en concepto de trienios viniera percibiendo en la anterior.

A partir de la fecha de dicho ascenso a la nueva categoría comenzarán a devengar nuevos trienios, reconociéndoseles en la misma el periodo de tiempo transcurrido desde que se le aplicó el último trienio.

d) Los aumentos periódicos por años de servicio comenzarán a devengarse a partir del día primero del mes en que se cumpla cada trienio.

Art. 240. Los Capitanes, Pilotos y Patrones de cabotaje, así como los Inspectores que de conformidad con lo dispuesto en los artículos 172 y 173 de estas Ordenanzas cesen en sus cargos de mando o jefatura, reintegrándose a su antiguo puesto de trabajo, conservarán en éste, cualquiera que sea el motivo del cese, los incrementos por trienios que hayan devengado durante el ejercicio de los mencionados cargos.

SECCIÓN 3.ª—Pagas extraordinarias

Art. 241. Todo el personal recibirá anualmente y con carácter obligatorio dos pagas extraordinarias, una con motivo de la festividad del 18 de julio, por el importe de una mensualidad, y otra para conmemorar la Natividad del Señor, por igual cuantía, las que deberán hacerse efectivas el día laborable inmediatamente anterior al 18 de julio y 22 de diciembre, respectivamente.

Para la determinación de estas pagas

extraordinarias se tendrá en cuenta únicamente el sueldo reglamentario o el mayor que se satisfaga por las Empresas y los aumentos periódicos por años de servicio, sin que deba computarse la subvención reglamentaria para manutención.

Se abonarán en su integridad al personal que haya dependido de la Empresa durante el semestre correspondiente, aun cuando en el transcurso de dicho periodo o en las fechas en que se hagan efectivas hubiere estado o estuviese dado de baja por enfermedad, accidente, vacaciones, licencias, etc.

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

SECCIÓN 4.ª—Gratificaciones

a) De mando y jefatura

Art. 242. En favor de los Capitanes, Pilotos o Patrones de cabotaje con mando de buque o de los que transitoriamente les sustituyan y mientras dure tal sustitución, se establecen las siguientes gratificaciones mensuales:

Tonelaje de registro total del buque	En buques de pasaje	En buques de carga
Más de 9.000 tns. ...	700	560
De 6.001 a 9.000	600	480
De 3.001 a 6.000	500	400
De 701 a 3.000	400	320
De 300 a 700	300	240
Menos de 300 tns. ...	200	200

Art. 243. En concepto de gratificación por jefatura de departamento, el Oficial Maquinista, Mecánico Naval o Fogonero habilitado, Jefe del departamento de máquinas, percibirá una gratificación mensual equivalente al 80 por 100 de la establecida para los Capitanes, Pilotos o Patrones de cabotaje.

Art. 244. Correspondiendo las gratificaciones de mando y jefatura que en los dos artículos anteriores se señalan el personal embarcado que efectivamente desempeñe a bordo de cada buque los cargos correspondientes, cualquiera que sea su carácter de fijo, interino o eventual, no tendrán derecho a su percepción aquellos que se encuentren desembarcados por vacaciones, licencias, enfermedad, accidente o por cualquier otra circunstancia.

b) De los alumnos

Art. 245. Los alumnos náuticos y de máquinas percibirán de las Empresas, durante el tiempo de práctica a bordo, una gratificación mensual de 300 pesetas.

Dichos alumnos tendrán derecho al percibo de las gratificaciones de 18 de julio y Navidad, participación sobre el sobordo bruto e incrementos, en su caso, por transporte de mercancías peligrosas, servicios del Golfo de Guinea o por navegación por zonas insalubres y epidémicas, manutención en la cuantía señalada para los Oficiales, gastos de viaje y dietas en los términos que determina el artículo 288 e indemnización, si procede, por pérdida de equipaje.

c) Especiales

Art. 246. a) Los Pilotos o Patrones de cabotaje, con mando de buque, percibirán una gratificación especial, caso de que así proceda, consistente en la diferencia que pueda existir entre su haber inicial o el superior que perciban, sin trienios, y el sueldo base, también sin trienios, del Oficial maquinista, Mecánico naval o Fogonero habilitado que vayan enrolado a sus

órdenes, en cumplimiento de lo ordenado en el Cuadro indicador o por conveniencia de la Empresa.

b) El personal que independientemente de las funciones que al cargo corresponda, sea encargado por el naviero o armador de la prestación de otras ajenas a su peculiar cometido, su aceptación tendrá carácter voluntario, abonándose por ello la gratificación oportuna, aunque tales trabajos se ejecuten dentro de la jornada.

SECCIÓN 5.ª—Casos especiales de retribución

a) Transporte de mercancías peligrosas

Art. 247. Las dotaciones de los buques que transporten explosivos o materias inflamables percibirán un incremento sobre los salarios base, con trienios, que en esta Reglamentación se determinan, representado por los siguientes porcentajes mínimos:

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

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

Dichos incrementos mínimos, que podrán aumentarse por acuerdo de la Dirección General de Trabajo, continuarán percibiéndose durante el disfrute de vacaciones, licencias con sueldo, etc., únicamente en el caso de tripulantes enrolados en buques que se encuentren comprendidos en el apartado a) del artículo siguiente.

Art. 248. Se considerarán como buques que transporten materias inflamables o explosivos:

a) Los dedicados exclusivamente al mencionado transporte, llevando a bordo o no tales mercancías, no perdiendo dicho carácter por el hecho de que en uno o varios viajes sean destinados a fines distintos a aquellos que corrientemente vengán realizando.

b) Los que conduzcan circunstancialmente más del 20 por 100 de las citadas materias en relación con la carga que la nave pueda admitir, sin que sean computables las que se lleven para consumo del buque.

En el caso previsto en este apartado, los incrementos que establece el artículo precedente quedarán limitados a los días en que existan las circunstancias de peligrosidad que motivan la especial retribución.

b) Plus por trabajos penosos

Art. 249. Los Fogoneros y Paleros en buques de vapor, de combustión a carbón, cualquiera que sea el tonelaje o clase de navegación, percibirán un plus por trabajo penoso de tres pesetas por cada día o fracción de día que lo realicen.

c) Servicios del Golfo de Guinea

Art. 250. Las dotaciones de los buques que presten servicios en el Golfo de Guinea percibirán sobre los sueldos base, con trienios, una retribución complementaria equivalente:

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

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

d) Navegación por zonas insalubres y epidémicas

Art. 251. En los casos en que el buque tenga que navegar por zonas declaradas insalubres o epidémicas por las Autoridades de Sanidad, la dotación del mismo percibirá el 50 ó el 100 por 100 de los sueldos-base con trienios, durante el período de tiempo o zona que por dichas Autoridades se determinen. No dará lugar al pago de este suplemento la concurrencia a puerto de patente sucia, salvo los casos en que por las repetidas Autoridades así se establezca.

Art. 252. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo anterior en los buques que naveguen o permanezcan en la zona limitada por los paralelos 10° N. y 32° N. y los meridianos 31° E. y 62° E. y durante los días que se encuentren en dicha zona, se abonará a sus dotaciones un 50 por 100 de retribución complementaria sobre los sueldos-base con trienios.

Art. 253. Los porcentajes que en los artículos 247 y 252 se señalan, serán apli-

cables para la liquidación de horas extraordinarias que puedan realizarse en los buques, navegaciones o zonas que en los citados preceptos se determinan.

SECCIÓN 6.—Manutención

Art. 254. Para la efectividad de las disposiciones contenidas en la Sección sexta del capítulo XVIII de este Reglamento, sobre alimentación de las tripulaciones, las Empresas navieras o armadoras satisfarán las cantidades necesarias a tal fin, bajo los siguientes conceptos: a) Subvención reglamentaria, y b) Plus o suplemento para alimentación.

a) Subvención reglamentaria

Art. 255. Además de los salarios que se establecen en estas Ordenanzas, el personal comprendido en las mismas tendrá derecho, como parte de su remuneración a una subvención diaria para manutención de la siguiente cuantía:

	Computable (A)	No computable (B)	Total subvención reglamentaria
Oficiales	15	7	22
Titulados con título no superior	13,50	7	20,50
Maestranza	12	7	19
Tripulantes	10	7	17

Las cantidades que aparecen en la columna (B), «No computable», en ningún caso serán estimadas a efectos de plus familiar, liquidación de horas extraordinarias, domingos y días festivos, ni abono de cuotas de los seguros y subsidios sociales o Montepío Marítimo Nacional.

Art. 256. Como normas especiales que afectan a la subvención reglamentaria para manutención, se tendrán en cuenta las siguientes:

a) El personal de Inspección tendrá derecho al percibo de la subvención para manutención en la cuantía asignada a los Oficiales, Titulados o Maestranza, según se trate de Inspectores de primera, segunda o tercera clases.

b) Los agregados o alumnos estarán considerados, a estos efectos, como Oficiales.

c) A los Patrones de cabotaje, con mando de buque, se les asignará la subvención correspondiente a los Oficiales cuando vaya enrolado a sus órdenes alguno de esta categoría, o en función de tal.

d) En los casos de licencia, vacaciones, destino en tierra u otros análogos, y siempre que continúe en el devengo de remuneración, tendrá derecho a percibir en metálico la total subvención reglamentaria que establece el artículo precedente.

e) La subvención total se incrementará en un 100 por 100 de su importe cuando el personal embarcado no pueda efectuar las comidas o pernoctar a bordo del buque, o de otro de la misma Empresa surto en el puerto, debido a reparaciones de aquél u otras causas no imputables a la dotación.

En el caso de que concurren ambas circunstancias de tener que pernoctar y comer fuera del buque, la subvención total se incrementará en un 200 por 100.

f) En el supuesto de que el caso que prevé el apartado anterior se produzca en un puerto extranjero, se abonará al cambio oro la subvención e incremento correspondiente.

g) Cuando la estancia de un buque en puerto se prolongue por un período de tiempo superior a doce días y siempre que no concorra la circunstancia del apartado e), la dotación tendrá derecho a optar entre realizar las comidas a bordo o bien percibir en metálico el 70 por 100 de la subvención total señalada en

el artículo 255, quedando el 30 por 100 restante para mejora de la alimentación de los que permanezcan a bordo, siendo condición indispensable el preaviso con veinticuatro horas de antelación, y sin que dicha opción deba afectar a períodos inferiores a una semana.

h) Las disposiciones del presente artículo no serán aplicables cuando el personal se encuentre en comisión de servicio, por la que perciba las dietas que se señalan en los artículos 289 y 290 de estas Ordenanzas.

i) La subvención reglamentaria para manutención, no obstante estar considerada como salario, no será computada en las pagas extraordinarias establecidas por el artículo 241.

b) Plus o suplemento para alimentación

Art. 257. Con independencia de la subvención reglamentaria, y cuando ésta resulte prácticamente insuficiente para el fin a que está destinada, las Empresas navieras o armadoras fijarán, semestralmente, el plus o suplemento que sobre aquélla deba entregarse al Capitán, Piloto o Patrón que ejerza el mando de la nave, con el fin de que por el Mayor-domo o personal de fonda que efectúe la compra de víveres puedan adquirirse los necesarios, en cantidad y calidad, para la composición de las comidas, sanas y abundantes, que determina la Sección sexta del capítulo XVIII de estas Ordenanzas.

El citado plus o suplemento, revisable cada semestre, en modo alguno podrá invocarse como condición laboral más beneficiosa, ni supondrá la adquisición de derecho por parte de los Mayordomos, en el supuesto de que los mismos lleven en contrata o por concierto la manutención de las tripulaciones.

El beneficio que de acuerdo con lo dispuesto en este artículo pueda establecerse no tendrá, a ningún efecto, la consideración de salario, no siendo, por tanto, computable para el plus familiar ni liquidación de cuotas de los seguros y subsidios sociales o Montepío ni podrá reclamarse su abono en metálico por el personal que no efectúe las comidas a bordo cualquiera que sea la causa de la ausencia.

Art. 258. Para la fijación del plus o

suplemento para alimentación, el naviero o armador tendrá en cuenta, para cada buque, las circunstancias especiales que en el mismo concurren, y entre ellas las que con carácter enunciativo, y no limitativo, a continuación se indican:

a) Por la clase de navegación a que esté destinado se hará la adecuada distinción entre cabotaje regular, cabotaje restringido, gran cabotaje y altura, y en estos últimos casos la necesidad o no de adquirir víveres en puertos extranjeros, y su coste en relación con el cambio de moneda.

b) Se hará la correspondiente separación entre los buques de pasaje y carga, procediendo un superior plus en beneficio de las dotaciones de estos últimos.

c) Deberá estimarse las zonas por las que el buque deba navegar, estableciendo los oportunos incrementos respecto de aquellas que por ser tropicales, insalubres u otras causas, requieran comidas especiales no sólo por el volumen de la ración alimenticia, sino también por la naturaleza de los alimentos.

d) Por el número de tripulantes enrolados se fijará un mayor suplemento en favor de los barcos de dotación reducida.

Art. 259. El personal de Maestranza y Subalterno del Departamento de Máquinas, mientras trabajen entre tropicales, deberán tener la sobrealimentación que corresponda, con independencia de la que con carácter general se haya fijado para los demás tripulantes del buque que se halle en dicha zona.

SECCIÓN 7.—Participación sobre sobordo

a) Normas generales

Art. 260. Con carácter permanente, el personal comprendido en esta Reglamentación percibirá una participación sobre el sobordo bruto, que se fija en el 4 por 100 en los buques que hagan la navegación de gran cabotaje y altura, y en el 2 por 100 en las navegaciones de cabotaje.

Para determinar la clase de navegación que en cada caso corresponde, se aplicarán las definiciones contenidas en el artículo 4.º de este Reglamento.

Art. 261. En aquellos buques en los que por la naturaleza del servicio a que estén destinados (cableros u otros análogos) no pueda obtener la tripulación beneficio directo por el concepto de participación sobre el sobordo, se establecen como obligatorias dos mensualidades del sueldo-base inicial señalado en el artículo 235, las que se harán efectivas por doznas partes.

Art. 262. La participación del personal sobre el sobordo bruto, así como las dos mensualidades que en sustitución de aquélla establece el artículo anterior, no tendrán a ningún efecto la consideración de sueldo, no siendo, por tanto, computable para el plus familiar ni liquidación de cuotas de los Seguros y Subsidios sociales o Montepíos.

b) Normas especiales

Art. 263. En la aplicación del régimen de participación sobre el sobordo bruto que el artículo 260 establece, se observarán las siguientes normas especiales:

1) Los porcentajes deberán liquidarse sobre el total de cantidades percibidas por el armador por fletes, falsos fletes, flete sobre el vacío, demoras, pasajes y por aquellas cantidades abonadas por el Estado a las Empresas en concepto de subvención o prima.

Igualmente se incluirán en la liquidación los ingresos obtenidos bajo la denominación de «caba», en el supuesto de subsistir este concepto en algunos puertos, y todas aquellas otras cantidades percibidas como consecuencia de remol-

ques, salvamento de buques o mercancías o por cualquier otro motivo de naturaleza comercial.

2) Cuando las cantidades abonadas por el Estado tengan carácter global, sin que puedan atribuirse de una manera concreta a un buque, línea o servicio determinado, el porcentaje sobre dicha subvención se ingresará, en su totalidad, en el fondo «sobordillo» a que se refiere el apartado b) del artículo 266.

3) En el caso de que como pago, compensación de fletes o suplemento de éstos, y tanto si es consecuencia de la aplicación de disposiciones legales, usos y costumbres, o por acuerdo entre el naviero y el cargador, se ceda por éste a aquel determinadas mercancías, o se entregue el combustible o lubricantes necesarios para el viaje, el importe de dichas entregas, valoradas en su cotización oficial, o en su defecto, en el precio de mercado vigente en el puerto en que se lleve a cabo su embarque, deberá ser computado como flete a efectos de la participación sobre el sobordo.

4) En todos aquellos casos en que los fletes sean liquidados o abonados en moneda extranjera, su cambio a pesetas se hará de acuerdo con el fijado por el Instituto Español de Moneda Extranjera vigente en la fecha en que la operación comercial se efectúe.

Art. 264. En los buques con contrato «time-charter», se abonará el porcentaje correspondiente sobre la cantidad percibida por el armador; pero en el caso de que la liquidación de fletes efectuados durante el periodo de vigencia del «time-charter» fuese superior a la cantidad fijada en dicho contrato, serán abonadas por el fletador los porcentajes que correspondan a la diferencia entre dicha cantidad y el producto total de los fletes.

En el supuesto de que el fletador residiese en país extranjero y, por consiguiente, no sometido a la jurisdicción de las autoridades laborales españolas, el abono de la diferencia aludida en el párrafo anterior será exigible a la Empresa naviera o armadora a la que pertenezca la dotación del buque.

Art. 265. Para la liquidación del sobordo en aquellas Empresas y entidades particulares o arrendatarias de un monopolio que utilizan los buques, de su propiedad o arrendados, para el transporte de sus propias mercancías o productos, el valor del flete, para las navegaciones de gran cabotaje y altura, se determinará para cada trimestre por la Subsecretaría de la Marina Mercante, teniendo en cuenta para ello el flete medio del mercado internacional habido, durante el trimestre anterior, para buques que transporten las mismas mercancías y efectúen análogas distancias de navegación, señalando el cambio en pesetas de acuerdo con el fijado por el Instituto Español de Moneda Extranjera.

Para la determinación de los fletes en navegación de cabotaje, las Empresas o Compañías arrendatarias a las que afecte el presente artículo aplicarán las tarifas oficiales que, aprobadas por la Subsecretaría de la Marina Mercante se encuentren vigentes en cada momento.

C) Distribución de los porcentajes

Art. 266. La cantidad total que resulte de la aplicación de los porcentajes fijados en el artículo 260 se distribuirá en la forma que a continuación se indica:

a) El 75 por 100 (sobordo, propiamente dicho), entre cuantos compongan la tripulación del buque al que correspondan los fletes, falsos fletes, pasajes y subvenciones o primas del Estado.

b) El 25 por 100 (sobordillo), se repartirá entre todo el personal afectado por las presentes Ordenanzas que preste sus servicios en la misma Empresa cualquiera que sea la línea, buque o servicio a que esté adscrito, incluso el de Inspección,

y tanto si se encuentra embarcado como si se halla en tierra por licencia, vacaciones, destino, comisión de servicio, accidente o enfermedad, o por cualquier otra circunstancia siempre que continúe en el percibo de remuneración o indemnización.

D) Del reparto del sobordo y «sobordillo»

Art. 267. El reparto entre el personal correspondiente de las cantidades ingresadas en cada uno de los dos fondos que establece el precedente artículo se efectuará en proporción a los respectivos salarios, computándose a tal efecto el sueldo inicial y los trienios.

A los Inspectores se les estimará los salarios asignados a las categorías que correspondan a su título o nombramiento profesional, de acuerdo con los establecidos en el artículo 235 de este Reglamento, a los que se sumarán los aumentos periódicos e incrementos que señala el artículo 237.

Los Agregados o Alumnos participarán en la distribución del sobordo y «sobordillo», en la proporción que corresponde a la gratificación que se les asigna en el artículo 245 de las presentes Ordenanzas.

Art. 268. La liquidación y reparto del fondo de sobordo, propiamente dicho, podrá efectuarse cuando se verifique el del «sobordillo» o por viajes o tiempo determinado, según se establezca en el Reglamento de Régimen Interior de cada Empresa o buque, si bien, en estos últimos casos, el periodo que comprenda dicha liquidación tendrá que ser inferior al trimestral que en el párrafo siguiente se señala.

En cuanto a la liquidación y reparto del «sobordillo» se verificará, precisamente, en los meses de enero, abril, julio y octubre en relación con las cantidades recaudadas por la Empresa durante el trimestre natural anterior, ya sean procedentes de fletes o pasajes percibidos o de subvenciones o primas entregadas por el Estado.

El personal que ingrese o cese durante los periodos a que se refieren los párrafos anteriores percibirá la parte que corresponda al tiempo servido.

E) Comisión distribuidora

Art. 269. Para el reparto del fondo de sobordo que establece el apartado a) del artículo 266 y resolver las reclamaciones que con tal motivo puedan formularse, así como para dar cumplimiento a lo determinado en los artículos 271 a 273 sobre plus familiar, se constituirá en cada buque una Comisión integrada por el Capitán, Pilote o Patrón, u Oficial o tripulante que legalmente les sustituya, como Presidente, y de dos a cuatro tripulantes que designará el naviero o armador, previa propuesta en terna de la Delegación Sindical del lugar en que radique el domicilio de la Empresa armadora o donde esté sita su oficina principal. En la citada propuesta se procurará que se encuentren representados los distintos grupos profesionales (Oficiales, Titulados, Maestranza y Subalternos), que integren la dotación.

El Delegado de Trabajo competente, cuando lo estime necesario, podrá disponer se aumente el número de componentes de la Comisión.

Art. 270. De todos los acuerdos que se adopten por la nombrada Comisión, en la que actuará de Secretario el Vocal que por la misma se designe, se levantará acta por duplicado, remitiéndose uno de los ejemplares al naviero o armador, y archivándose a bordo el otro ejemplar.

Contra sus acuerdos podrá interponerse por el personal afectado recurso ante la Delegación de Trabajo competente, en

el plazo de veinte días, contados desde la notificación. Del fallo dictado por el citado Organismo podrá recurrirse ante la Dirección General de Trabajo en idéntico plazo.

Sección 8.ª—Plus familiar

Art. 271. En atención a las obligaciones familiares del personal, sin distinción del grupo profesional en que esté encuadrado, se establece un plus, que habrá de registrarse, con las aclaraciones y modificaciones que en la presente Sección se indican, por los preceptos contenidos en la Orden de 29 de marzo de 1946, modificada por la de 16 de octubre de 1952, o por la que en su día pueda aprobarse sobre esta materia con carácter general.

1) El fondo repartible en concepto de plus familiar estará constituido por el 10 por 100 de la nómina de la Empresa, correspondiente a todo el personal de la Marina Mercante comprendido en esta Reglamentación.

2) Por importe de la nómina sobre el que ha de calcularse la cuantía global del plus se entenderá la nómina real, o sea la totalidad de las cantidades abonadas al citado personal, tanto de a bordo como de Inspección, computándose no sólo los sueldos efectivos (comprendidos los trienios), sino también las gratificaciones cualquiera que sea su concepto o naturaleza, horas extraordinarias con sus recargos, descanso semanal compensatorio, pagas extraordinarias, subvención para manutención, en la parte computable, y pluses o retribuciones complementarias no excluidas de forma expresa en el apartado siguiente.

3) No se considerarán integrando la nómina, a estos efectos, las dietas, gastos de locomoción, indemnizaciones por traslado u otras que respondan a similar finalidad, la participación sobre el sobordo, los gastos de representación de los Capitanes, Pilotos o Patrones de cabotaje, la subvención no computable ni el suplemento para manutención que establecen los artículos 253 y 257, las subvenciones, gastos o pluses que se satisfagan para uniformes, trajes de trabajo o servicio de camas, e indemnizaciones por pérdida de equipaje.

Art. 272. El cálculo del plus se verificará sumando las nóminas de todos los buques y servicio de Inspección de la misma Empresa, distribuyendo el porcentaje entre todo el personal con derecho al mencionado beneficio, de modo que el valor del punto sea uniforme; no procediendo, por tanto, en ningún caso hacer el reparto con independencia en cada buque, ni la disgregación del fondo común, de las nóminas correspondientes al servicio de Inspección o personal desembarcado.

Las Empresas navieras o armadoras que consideren más conveniente la determinación del valor del punto por periodo superior al trimestre, podrá incluir en los Reglamentos de Régimen Interior los adecuados preceptos.

Art. 273. Con el fin de resolver lo procedente en cuanto se relacione con el plus y especialmente en lo que se refiere a la determinación de los puntos que a cada tripulante correspondan en razón a las circunstancias que en sus obligaciones familiares concurren, actuará, en cada buque, la Comisión que establece el artículo 269 de estas Ordenanzas.

Para la efectividad del cometido que se le confía, todas las declaraciones de familia que se formulen deberán ser necesariamente informadas por la Comisión del buque a cuya dotación pertenezca el interesado, aunque se encuentre temporalmente desembarcado, sustituyéndose dicho informe por el certificado del Jefe de la Inspección o Inspector general, cuando se trate de personal adscrito al Servicio de Inspección, o con destino en tierra.

TERCERA PARTE

INDEMNIZACIONES

Art. 274. En el concepto de indemnizaciones se comprenden las siguientes:

- a) Gastos de representación.
- b) Quebranto de moneda.
- c) Uniformes, trajes de trabajo y servicios de camas.
- d) Comisiones de servicio.
- e) Traslado de residencia.
- f) Pérdida de equipaje.

Dada la naturaleza de las mencionadas indemnizaciones, limitadas al resarcimien-

to de gastos efectuados o de perjuicios o daños sufridos por el personal, en caso alguno tendrán la consideración de salarios, no siendo, por tanto, computables a ningún efecto, incluso en lo que se refiere al pago de cuotas de Seguros y Subsidios Sociales y Montepío.

SECCIÓN 1.ª—Gastos de representación

Art. 275. A los Capitanes, Pilotos o Patrones de cabotaje, con mando de buque, o a los que transitoriamente les sustituyan y mientras dure tal sustitución, se les abonará en concepto de gastos de representación las siguientes indemnizaciones mensuales:

Tonelaje de registro total del buque	En buques de pasaje	En buques de carga
Más de 9.000 toneladas	350	175
De 6.001 a 9.000	300	150
De 3.001 a 6.000	250	125
De 701 a 3.000	200	100
De 300 a 700	150	75
Menos de 300 toneladas	100	50

La indemnización por gastos de representación es de carácter personal, y, en su consecuencia, no serán de cargo de sus perceptores aquellos otros gastos que por tradición o costumbre se producen a bordo de los buques, ya en puerto o durante la travesía.

SECCIÓN 2.ª—Quebranto de moneda

Art. 276. El personal que a bordo de los buques realice el pago de las nóminas y demás haberes de la dotación percibirá en concepto de quebranto de moneda el 0.50 por 1.000 de las cantidades que satisfaga.

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

SECCIÓN 3.ª—Uniformes, trajes de trabajo y servicio de camas

I.—UNIFORMES

a) Indemnización de vestuario o «masita»

Art. 277. Se reconoce al personal embarcado en los buques de la Marina Mercante, comprendido en los grupos de Oficiales, Titulados con título no superior y Maestranza, un devengo anual, que se denominará «Indemnización de vestuario», siendo su objeto resarcir al citado personal del gasto que supone la adquisición de los uniformes reglamentarios.

1) Dicha indemnización será de la siguiente cuantía: Oficiales, 1.500 pesetas anuales; Titulados con título no superior, 1.250 pesetas anuales; Maestranza, 1.000 pesetas anuales.

2) Las citadas cantidades se abonarán en cuenta por dozavas partes y meses vencidos, constituyéndose con ellas un fondo o «masita», debidamente individualizado, que el naviero o armador tendrá a disposición de los interesados, y del cual cada uno de los beneficiarios podrá retirar las adecuadas cantidades, previa la presentación y entrega de los justificantes correspondientes que acrediten la adquisición de las prendas que componen los uniformes, incluyéndose asimismo en tal concepto la gorra, calzado y abrigos o capotes.

3) En ningún caso, ni aun en el caso de servicios en la Empresa, cualquiera que sea su causa o motivo, podrá reclamarse el percibo en metálico del saldo que arroje la respectiva cuenta individual.

4) Los remanentes que al finalizar cada año natural puedan existir a favor de cada tripulante podrán ser utilizados por el mismo en años sucesivos.

5) Será obligación del personal aportar los uniformes al servicio en el debido estado de aseo y limpieza.

6) Las Empresas facilitarán, pero conservando su propiedad, los distintivos, botones, emblemas e insignias, correspondientes a los uniformes establecidos para cada cargo.

7) El Reglamento de régimen interior contendrá las adecuadas normas para la aplicación de lo que por el presente artículo se determina, fijando al propio tiempo el número de prendas y calidad de las mismas, así como las características de uniformidad.

b) Uniformes de tripulantes subalternos

Art. 278. Las Empresas que exijan el uso de uniformes o emblemas a los tripulantes especialistas y subalternos dotarán a los mismos, con carácter obligatorio, de todos aquellos que por razón del cargo o función que desempeñen así lo requiera.

1) Los uniformes que se faciliten por el naviero o armador sólo podrán ser usados en la forma que se determine en el Reglamento de régimen interior, en el que se fijará el número de prendas que constituyen cada uniforme, tanto de verano como de invierno, teniendo en cuenta para su determinación las características especiales del Departamento o servicio a que esté adscrito el tripulante; concretando todo lo que afecte al personal de fonda, en buques de pasajeros, al que deberá dotarse, por lo menos, de los uniformes considerados como habituales en la industria hotelera.

2) La duración de los uniformes, determinada en el Reglamento de régimen interior, se fijará de modo que permanezca siempre en buen estado de conservación.

3) La calidad de los géneros deberá ser tal, que con un uso normal de las prendas durante el plazo de vida que se establezca no sufran grave deterioro. En caso de que existiera desavenencia sobre la calidad de géneros a emplear, será sometida la cuestión a la Delegación de Trabajo competente, la cual resolverá.

4) Si los uniformes resultaren gravemente deteriorados, debido al mal uso que de ellos se haga, y hubieran de desecharse antes del plazo fijado para su duración, serán de cuenta del tripulante los gastos que ocasione su reposición.

5) Una vez terminado el periodo de vida de las distintas prendas de los uniformes, pasarán éstos a ser propiedad del personal, excepto las insignias, emblemas o botones, que en todo caso lo serán de la Empresa.

6) El tripulante que por cualquier cau-

sa o motivo sea desembarcado, deberá entregar todas las prendas que integren el uniforme que todavía no haya pasado a ser de su propiedad a tenor de lo dispuesto en el párrafo anterior.

7) El naviero o armador podrá implantar, respecto de los tripulantes especialistas y subalternos, el régimen de indemnización o «masita» establecido para las categorías superiores en el artículo 277, siendo en tal caso obligación del personal la adquisición de los uniformes.

8) Tanto en el caso de que los uniformes se faciliten por la Empresa, como de adoptar el régimen de indemnización o «masita», será obligación del personal afectado presentar aquéllos al servicio en el debido estado de aseo y limpieza, siendo sancionables las faltas que en tal sentido se cometan.

II.—TRAJES DE TRABAJO

a) Indemnizaciones por trabajos sucios

Art. 279. El personal de Maestranza y Subalterno de cubierta y máquinas percibirá una indemnización de una peseta diaria para compensar los gastos de ropa y calzado que por aquél se emplea en trabajos considerados como sucios, y que habitualmente realice en el departamento de máquinas o dentro de las calderas, tanques, sentinas, «carteras» y movimiento de carbones por carboneras, cubiertas o sollados.

Dicha indemnización se devengará durante todos los días en que se encuentre embarcado, aun cuando en la totalidad de los mismos no se realicen trabajos de los que se enuncian en el párrafo anterior.

b) Impermeables, chubasquero y calzado especial

Art. 280. Será obligatorio para las Empresas proveer de trajes impermeables, chubasqueros y calzado especial al personal de cubierta que haya de realizar labores continuadas a la intemperie.

Dichas prendas y calzado sólo podrán ser usados para y durante la ejecución de dichos trabajos.

El periodo de duración de estas prendas se fijará en los Reglamentos de régimen interior, en los que, para el mejor cumplimiento de la obligación que por este artículo se impone, podrá establecerse un sistema de indemnización diaria de la cuantía que se determine, análogo al establecido en el artículo anterior, al objeto de que los tripulantes afectados puedan adquirir los mencionados trajes especiales, siendo obligatorio su uso, y pudiendo la Empresa sancionar al trabajador que incumpliere tal obligación.

c) Personal de fonda y cocina

Art. 281. Con independencia de lo que sobre uniformes se establece en el artículo 278 de este Reglamento, al personal de fonda, tanto en los buques de pasaje como en los de carga se le dotará de las chaquetillas blancas necesarias, cuando se trate de camareros o aquellos otros cargos que por el servicio o función que fengan asignado así lo requiera.

A las camareras se las proveerá de las batas y delantales que el ejercicio de su cometido exige.

Y en cuanto al personal de cocina, comprendidos los marmitones, será obligado, en toda clase de buques, el uso de chaquetillas y delantales o mandiles y el de gorros blancos por los cocineros, todo lo cual deberá suministrarse por la Empresa en el adecuado número y calidad.

d) Servicio de enfermería

Art. 282. El naviero o armador pondrá a disposición del personal técnico sanitario y auxiliar sanitario el número de ba-

tas necesarias para el servicio de enfermería.

También se facilitará a las enfermeras zapatos y medias blancas, cuando así se exijan en los buques de pasaje.

e) Zonas tropicales

Art. 283. A todo el personal, cualquiera que sea el grupo profesional a que pertenezca, enrolado en buques destinados a la navegación a Persia, Golfo de Guinea y, en general, a países comprendidos en zonas tropicales se les facilitará un sombrero y gafas de sol.

Lo dispuesto en el párrafo anterior no afecta a las dotaciones de buques que en tránsito tengan que navegar por zonas tropicales con motivo de los viajes que efectúen a países situados en el hemisferio Sur.

III. SERVICIO DE CAMAS

Art. 284. En el caso de que el servicio de camas del personal subalterno sea propiedad de éste, las Empresas indemnizarán a cada uno de los mencionados tripulantes con la cantidad de 35 pesetas mensuales, siendo potestativo del armador suministrar a dicho personal, en las debidas condiciones de aseo, el servicio de camas completo, estimándose como tal el que por uso y costumbre es admitido, quedando obligado, en caso contrario, a abonar íntegramente la indemnización que en este párrafo se establece.

Art. 285. Será obligación del armador dotar al personal de la Maestranza de un equipo completo de cama compuesto de una colchaeta de lana, una almohada, dos juegos de sábanas y fundas de almohada dos mantas de lana y un cubrecama.

Los Oficiales y los Titulados con título no superior tendrán derecho, en todo caso, al alojamiento y dotación de servicio de cama y aseo, de acuerdo con la respectiva categoría.

Los Reglamentos de régimen interior desarrollarán con la debida amplitud lo preceptuado en el presente artículo.

Sección 4.ª—Comisiones de servicio

a) Conceptos generales

Art. 286. Se entenderá por «Comisión de servicio» la misión o cometidos especiales que se ordenen circunstancialmente por los navieros o armadores a su personal, que deban desempeñar fuera de la localidad donde radique su residencia oficial o del buque en que figure enrolado. Igualmente tendrán dicha consideración los viajes o desplazamientos de una a otra localidad que por orden superior se tengan que realizar con motivo de transbordo forzoso, restitución al puerto de matrícula, incorporación al servicio militar u otros análogos.

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

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

Art. 287. El personal que haya de realizar comisión percibirá por adelantado, del naviero o armador o de su representante, el importe aproximado de las dietas y gastos de locomoción, caso de no entregársele los correspondientes billetes de pasaje.

Cuando las dietas hayan de valorarse en pesetas oro, se les hará también la bonificación que proceda.

Art. 288. El personal de nuevo ingreso no devengará gastos de locomoción ni dietas hasta la toma de posesión de sus cargos.

Los alumnos solamente percibirán gastos de locomoción y dietas, equiparados a los Oficiales, cuando tengan que trasla-

darse a puertos distintos al primeramente señalado para su embarque.

b) Dietas

Art. 289. En las Comisiones que se desempeñen en cualquier punto del territorio nacional y Zonas de Soberanía y Protectorado se percibirán las dietas señaladas a continuación:

a) Pernoctando fuera de la residencia oficial o del buque en que figure enrolado:

	Pesetas
Inspectores de 1.ª	175
Capitanes, Pilotos y Oficiales e Inspectores de 2.ª	150
Titulados con título no superior e Inspectores de 3.ª	100
Maestranza	75
Tripulantes-Subalternos	50

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

b) En las comisiones en que se vuelva a pernoctar en la misma residencia oficial o buque de enrolamiento se percibirá media dieta, con arreglo a la siguiente escala:

	Pesetas
Inspectores de 1.ª	87,50
Capitanes, Pilotos y Oficiales e Inspectores de 2.ª	75,00
Titulados con título no superior e Inspectores de 3.ª	50,00
Maestranza	37,50
Tripulantes-Subalternos	25,00

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

Art. 290. En las comisiones en el extranjero se percibirán los siguientes tipos de dietas:

	Pesetas
Inspectores de 1.ª	150
Capitanes, Pilotos y Oficiales e Inspectores de 2.ª	120
Titulados con título no superior e Inspectores de 3.ª	75
Maestranza	50
Tripulantes-Subalternos	35

Estas dietas se valorarán en pesetas oro con arreglo a la cotización marcada al fijar los derechos de Aduanas, y su importe se entregará convertido en la moneda extranjera que sea necesaria.

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

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

Art. 291. Si por circunstancias especiales los gastos originados por desplazamiento sobrepasan el importe de las dietas que establecen los artículos precedentes, el exceso deberá ser abonado por la Empresa, previo conocimiento de la misma y posterior justificación de los gastos realizados.

c) Gastos de locomoción

Art. 292. Los gastos de locomoción, tanto en territorio nacional como en el extranjero, serán siempre por cuenta del

naviero o armador en la clase correspondiente, con arreglo a la siguiente clasificación:

Inspectores de primera, clases preferentes.

Capitanes, Pilotos y Oficiales, Titulados con título no superior, e Inspectores de segunda y tercera, 1.ª clase.

Maestranza, 2.ª clase.

Tripulantes-subalternos, 3.ª clase.

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

Sección 5.ª—Indemnizaciones por traslado de residencia

Art. 293. Las indemnizaciones por traslado de residencia que se regulan en los artículos siguientes sólo afectan, en la medida que en los mismos se determina, al personal que a continuación se relaciona:

a) Inspectores, cualquiera que sea su clase.

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

c) Los Oficiales, Titulados con título no superior y Maestranza, que sean desembarcados para ocupar cargo en el Servicio de Inspección.

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

Art. 294. Tendrán la consideración de traslado forzoso de residencia, a efectos del abono de indemnización, los que se realicen y estén comprendidos en alguna de las siguientes circunstancias:

1) Los acordados por los navieros o armadores a tenor de lo dispuesto en los artículos 125 a 127 de esta Reglamentación.

2) Los cambios de residencia oficial de las oficinas, dependencias o centros de trabajo a que estén adscritos los interesados.

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

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

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

Art. 295. El traslado forzoso de residencia otorgará el derecho al percibo de las siguientes indemnizaciones:

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

b) Indemnización de seis dietas al interesado y por cada uno de los individuos de la familia que se traslade.

c) Gastos de embalaje, acarreo de domicilio a estación o puerto y de estación o puerto a nuevo domicilio, y seguro, de mobiliario y menaje de casa.

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

Art. 296. Para el abono de los gastos de locomoción se observarán los preceptos contenidos en el artículo 292, salvo en lo que se refiere a los Inspectores de primera, a los que el derecho a viajar en clase preferente quedará limitado a los mismos y a la esposa o a otra persona de su familia, facilitándose a los demás familiares en primera clase.

Art. 297. Las dietas que se señalen como indemnización consistirán en las reglamentarias que para las comisiones de servicio establece el artículo 289, y su

cuantía será la que corresponda a la categoría del trasladado.

Cuando el traslado se efectúe por vía marítima y se facilite por cuenta del armador la manutención, se devengará solamente media dieta por cada día que dure el viaje a bordo.

Art. 298. Por los conceptos de acarreo, embalaje y seguro se abonará la siguiente indemnización:

1) Transportes simples: Se considerarán como tales los que se verifiquen entre poblaciones que solamente requieran una carga y descarga, bien se hagan éstas por ferrocarril o por barco. Se abonarán 150 pesetas por cada tonelada de transporte.

2) Transportes combinados: Se clasificarán en este grupo aquellos que requieran, además de la carga y descarga anteriormente expresada, una segunda por cambio del medio de transporte. Se abonarán 250 pesetas por tonelada a transportar.

Art. 299. Correrán igualmente a cargo de las Empresas los gastos de transporte por ferrocarril o vía marítima, con el límite máximo de peso que se señala a continuación:

	Kg.
Inspectores de 1. ^a clase	10.000
Capitanes, Pilotos y Oficiales e Inspectores de 2. ^a	6.000
Titulados con título no superior a Inspectores de 3. ^a	4.000
Maestranza	3.000
Tripulantes-subalternos	2.000

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

Art. 300. Para la aplicación de lo preceptuado en los precedentes artículos, se observarán las siguientes normas:

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

Cuando no concurren estos requisitos, el derecho se limitará a los gastos de locomoción del trasladado en la forma y cuantía que el artículo 292 de estas Ordenanzas establece.

Si se trasladara con su familia al nuevo punto de destino, pero sin levantar ni trasladar el hogar, la indemnización sólo comprenderá los beneficios señalados en el artículo 296 sobre gastos de locomoción y artículo 297 referente al abono de dietas.

b) Se entenderá por familia todas aquellas personas que por vivir en compañía y a expensas del traslado hayan otorgado a éste el derecho a la percepción del plus familiar, a que se refieren los artículos 271 a 273 de esta Reglamentación.

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

d) El derecho a indemnización caducará al transcurrir un año desde la fecha del nuevo destino, pudiendo concederse por la Empresa, a petición de los interesados, prórrogas semestrales por plazo no superior a otro año cuando existieren dificultades para el traslado de hogar.

e) El personal tendrá derecho a que se le anticipe el 80 por 100 del importe aproximado de la indemnización, debiendo

justificar todos los gastos que en la misma se comprenden dentro del plazo de tres meses de haber percibido el anticipo, y para recibir la diferencia, si procediere.

f) La inexactitud en los datos que figurarán en la justificación dará lugar a la imposición de la sanción correspondiente, y en todo caso se exigirá el reintegro de las cantidades percibidas indebidamente.

g) Los traslados que obedezcan al cumplimiento de sanción impuesta al personal no darán derecho a indemnización alguna.

h) En los Reglamentos de régimen interior se contendrán las disposiciones complementarias que la Empresa estime conveniente establecer, como ampliación de las normas contenidas en la presente Sección 5.^a, teniendo en cuenta las modalidades peculiares de cada servicio.

Sección 6.^a—Indemnización por pérdida de equipaje

Art. 301. En caso de pérdida de equipaje de la dotación de un buque, por naufragio, incendio o cualquier otra causa no imputable al perjudicado, el naviero o armador abonará, como compensación, las siguientes indemnizaciones:

	Pésetas
Oficiales	6.000
Titulados con título no superior.	4.500
Maestranza	3.000
Tripulantes-Subalternos	2.000

Independientemente de todos aquellos otros beneficios que con arreglo a la legislación vigente puedan corresponderles, las anteriores indemnizaciones serán abonadas a los derechohabientes del tripulante en caso de que éste falleciere en el accidente.

CUARTA PARTE

REMUNERACIÓN «A LA PARTE»

Art. 302. El trabajo a bordo podrá ser remunerado en régimen conocido por el nombre de «a la parte», y en tal caso la distribución de los porcentajes o beneficios continuará efectuándose con arreglo a las normas y prescripciones consuetudinarias que rijan en los respectivos puertos para cada navegación, tonelaje y clase del buque, siempre que aquéllas no se opongan a este Reglamento y a las demás disposiciones vigentes.

a) Del «monte mayor»

Art. 303. Constituye en cada buque el «monte mayor» el total de las cantidades percibidas por el armador por fletes, falsos fletes, flete sobre el vacío y demoras, así como los obtenidos bajo la denominación de «capa», en el supuesto de subsistir este concepto en algunos puertos.

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

Art. 304. Las empresas propietarias de naves cuyas tripulaciones vayan enroladas en régimen «a la parte» propondrán al Delegado de Trabajo competente los gastos que, antes de efectuarse las particiones, deben deducirse del importe bruto del «monte mayor», y entre los que podrán figurar los correspondientes a los conceptos que se enumeran a continuación:

a) Los gastos de puerto y despacho del buque.

b) Salarios de los trabajadores portuarios, si se emplean éstos a bordo.

c) Gastos de adquisición de víveres para las comidas que se efectúen a bordo.

d) Combustibles y lubricantes, excepto en aquellos puertos en que sea nor-

ma que tales gastos sean de cuenta del armador.

e) Cuotas de accidentes de mar y de trabajo.

f) Cuotas de Seguros y Subsidios sociales obligatorios y de Montepío.

g) Seguro de equipaje, que se declara obligatorio, y que garantice en todo caso la indemnización que establece el artículo 301 de estas Ordenanzas.

h) Importe de las vacaciones remuneradas del personal.

i) Gratificaciones del 18 de julio y de Navidad.

j) Indemnización por fallecimiento debido a causa natural, a tenor de lo dispuesto en el artículo 435 de este Reglamento.

k) Cualquier otro gasto que por disposición legal se imponga expresamente al «monte mayor», o que por usos y costumbres sea aceptado por la Delegación de Trabajo, también de forma expresa.

Art. 305. Una vez descontados del importe bruto de «monte mayor» los gastos a que se refiere el artículo anterior, se procederá a la distribución del resto, señalando las participaciones que en el mismo corresponden al armador y a la tripulación, a cuyo efecto se observarán las siguientes normas:

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

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

b) De la participación del armador

Art. 306. Corresponderá satisfacer exclusivamente al naviero o armador todos los gastos relativos a la conservación, reparación y entretenimiento de las embarcaciones, incluso los de pintura y varadero, y los de adquisición, conservación, reparación de aparejos, y, en general, todos aquellos no señalados expresamente como deducibles del «monte mayor», de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 304 de estas Ordenanzas, y en las demás disposiciones legales.

Igualmente correrán a cargo del armador las diferencias de remuneración que puedan existir al aplicar las normas cuarta, quinta y sexta del artículo 309, de esta Reglamentación.

c) De la participación de los tripulantes

Art. 307. A los efectos de esta Reglamentación, se entenderá que «parte» o «quión» es la unidad que entera o fraccionada sirve para graduar comparativamente en la navegación «a la parte», la retribución de los trabajadores con arreglo a la importancia y calidad de su trabajo.

Su valor dependerá:

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

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

Art. 308. Para la determinación del número de «parte» o fracciones de «parte» que corresponden a cada tripulante deberán estimarse, sin perjuicio de usos y costumbres, los siguientes factores:

a) Las diferencias de remuneración que entre las distintas categorías profe-

sionales establece el artículo 235 para el personal de a bordo que navega a sueldo.

b) Las gratificaciones de mando y jefatura que señalan los artículos 242 y 243 de esta Reglamentación.

c) La gratificación especial que en favor de los Pilotos Patrones de cabotaje, con mando de buque, se reconoce por el apartado a) del artículo 246.

d) El plus por trabajos penosos que para Fogoneros y Paleros determina el artículo 249.

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

Art. 309. Para efectuar el reparto de la participación que del «monte mayor» corresponde a las tripulaciones, se observarán las siguientes normas:

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

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

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

Cuarta.—No obstante lo dispuesto en la norma anterior, el naviero o armador, vendrá obligado a entregar, en todo caso, y por mensualidades vencidas, la cantidad necesaria para que cada tripulante reciba el importe de la remuneración mínima señalada a cada categoría profesional por el artículo 235 de estas Ordenanzas.

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

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

Séptima.—La liquidación definitiva, y el abono de la participación que corresponde al personal, deberá realizarse dentro de la primera quincena de cada mes, trimestre o semestre siguiente al que correspondiera el periodo establecido según la norma tercera.

d) Disposiciones varias

Art. 310. Los Delegados de Trabajo para resolver las propuestas que se formulen referentes a los gastos que deben deducirse del importe del «monte mayor», fijación de los porcentajes a percibir por el armador y por la tripulación, y determinación del número de «partes» o «fracción de parte» que se asigna a cada individuo tendrán en cuenta los siguientes preceptos:

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

b) Será preceptivo el informe de la

Autoridad de Marina y de la Organización Sindical, además de aquellos otros que se juzgan necesarios.

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

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

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

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

Art. 311. Navegando la tripulación a la «parte», no tendrá derecho, por causa de revocación, demora o mayor extensión de viaje, más que a la parte proporcional que le corresponda en la indemnización que hagan al «monte mayor» del buque, las personas responsables de aquellas ocurrencias.

Art. 312. En todas las embarcaciones de retribución «a la parte», en que las bebidas alcohólicas que consume la tripulación se pagan del «monte mayor», todo tripulante que no desee participar en las mismas, tendrá derecho a percibir en metálico su valor e importe en la adecuada proporción.

Art. 313. Las liquidaciones de las participaciones del personal «a la parte», se harán constar por escrito, que firmará el armador, o su representante, en unión del tripulante elegido al efecto por sus compañeros.

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

Art. 314. A tenor de lo dispuesto en el apartado c) del artículo cuarto de la Orden de 29 de marzo de 1946, el personal que percibe su remuneración «a la parte», queda expresamente excluido del derecho al plus familiar.

CAPITULO XIII

Jornada de trabajo

SECCIÓN 1.ª—Del personal no sujeto a jornada

Art. 315. Las disposiciones contenidas en el presente capítulo, 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 venga obligado a montar guardias.

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

g) Los que trabajan, principalmente, por su propia cuenta o remuneración por el sistema de participación en los servicios o ventas que realicen, tales como

los peluqueros, manicuras, encargados de librerías, etc.

Art. 316. 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, descanso y abono de horas extraordinarias que por la presente Reglamentación 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.

SECCIÓN 2.ª—De la jornada de trabajo

a) Disposiciones generales

Art. 317. Las disposiciones del presente capítulo, que será aplicable a todos los buques, sea cualquiera su medio de propulsión, se entenderán sin menoscabo del derecho y obligación que tiene el Capitán para exigir los trabajos que crea necesarios para la seguridad y mantenimiento de la nave, ni de la obligación de todo tripulante a realizar tales trabajos, cualquiera que sea la categoría, grupo profesional o departamento a que pertenezca.

Art. 318. Hallándose el buque en la mar, se considerará como tiempo de trabajo efectivo aquel durante el cual el personal embarcado preste un servicio en virtud de orden superior; y encontrándose el buque en puerto, el tiempo que el tripulante esté a bordo por orden superior también.

El concepto de orden superior se entenderá en sentido amplio, no requiriéndose, por tanto, la expresa existencia de aquella cuando se trate del cumplimiento de trabajo, cometido o función que cada individuo de la dotación tiene confiado por razón del cargo que desempeñe habitualmente.

Art. 319. La duración máxima del trabajo efectivo para todo el personal comprendido en esta Reglamentación y que no aparezca excluido del régimen de jornada, a tenor de lo dispuesto en el artículo 316, no podrá exceder ningún día de doce horas, tanto si se halla el buque en la mar como en puerto, salvo los casos en que la orden dada para prestar servicio obedezca a la concurrencia de alguna circunstancia de fuerza mayor, que ponga en peligro la seguridad del buque o de la carga, o esté aconsejada por la apremiante necesidad de proveer de víveres, combustibles o material lubricante.

Art. 320. Se considerará como tiempo de descanso, estando el buque en la mar, aquel en que el personal esté libre de todo servicio, y hallándose el buque en puerto, el que permanezca en tierra o a bordo por su propia voluntad.

Art. 321. A los efectos de las limitaciones de jornada en puertos que se señalan en los artículos 327 y 329, se considerarán únicamente los que sean cabeza y fin de línea, o los de escala en que la permanencia del buque sea análoga a la de aquéllos.

Se estimarán, 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.

Art. 322. 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 o desamarrar el buque el Capitán considere necesario que el personal

que no esté de servicio auxilio al de guardia.

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

Art. 323. No deberán considerarse como realizados en horas extraordinarias, aunque se efectúen fuera de la jornada legal, los siguientes trabajos:

a) Los que disponga el Capitán para socorrer a otros barcos o personas en peligro; sin perjuicio de los derechos que la legislación reconoce a las tripulaciones en los casos de hallazgo y salvamento.

b) Las revistas, simulacros de incendios, de salvamento y ejercicios similares, prescritos por el Convenio Internacional para la seguridad de la vida en el mar.

c) Los que exijan las formalidades aduaneras, la cuarentena u otras disposiciones sanitarias.

d) Los normales e indispensables que deben realizar los oficiales de puente, para determinar la situación del buque y para las observaciones meteorológicas.

e) El tiempo que exija el relevo normal de las guardias.

Art. 324. Los trabajos realizados en domingo o día de fiesta no recuperable, no estarán en modo alguno, comprendidos en el cómputo de jornada, bisemanal o semanal que autoriza los artículos 326 y 328, ya que dichos trabajos serán objeto de compensación, en descanso o en metálico, a tenor de las disposiciones que se contienen en la Sección primera, del capítulo XIV del presente Reglamento.

Las horas de exceso, sobre la jornada de ocho o diez horas, según los casos que, por excepción, puedan realizarse en los indicados días festivos, serán estimadas en cómputo diario solamente, según las normas que se disponen en los siguientes artículos.

Art. 325. Los agregados o alumnos de náutica, máquinas y radiotelegrafía, durante sus reglamentarias prácticas a bordo de buques de la Marina Mercante, estarán sometidos al régimen de jornada de trabajo establecida por estas Ordenanzas para los Oficiales de los departamentos a que aquéllos se encuentren adscritos, siéndoles de abono las horas extraordinarias que circunstancialmente puedan efectuar, las que deberán limitarse a las que se consideren indispensables para su completa formación profesional.

b) La jornada en la navegación de cabotaje

Art. 326. La duración de la jornada normal de trabajo efectivo para cuantos constituyen la dotación de un buque dedicado a la navegación de cabotaje, será la de ocho horas por días, y de noventa y seis por cada dos semanas naturales, debiendo considerarse como extraordinarias las que excedan de dicha cifra bisemanal, y sin que en caso alguno pueda establecerse un período de tiempo mayor para su liquidación.

La jornada de trabajo que en el párrafo anterior se señala, no es de aplicación al personal de fonda, el que se regirá por los preceptos de los artículos 331 y 332.

Art. 327. Si, no obstante el cómputo bisemanal a que se refiere el artículo anterior, la duración del trabajo efectivo en un día, excediera de las 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 horas los domingos y días de fiesta no recuperable, de acuerdo con lo que establece el artículo 368 de este Reglamento.

c) La jornada en la navegación de gran cabotaje y altura

Art. 328. 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 por semana, computables de lunes a domingo, debiendo considerarse como extraordinarias las que excedan de dicha cifra semanal, y sin que en caso alguno pueda establecerse un período de tiempo mayor para su liquidación.

La jornada de trabajo que en el párrafo anterior se señala, no es de aplicación al personal de fonda, el que se regirá por los preceptos de los artículos 331 y 332.

Art. 329. Sin perjuicio del cómputo semanal a que se refiere el artículo anterior, si la duración del trabajo efectivo en un día supera los límites que a continuación se indican, para las clases que se expresen, 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 el 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 diez 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 puerto y en la mar.

c) Oficiales y personal de máquina, radiotelegrafía y servicios especiales:

En la mar, diez horas.

En puerto, nueve horas.

Art. 330. Los límites que se establecen en el artículo anterior, quedarán reducidos a ocho horas, cuando se trate de trabajos realizados en domingo y día de fiesta no recuperable, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 368 de esta Reglamentación.

d) La jornada del personal de fonda

Art. 331. Tanto en los buques de cabotaje como en los de gran cabotaje y altura, el servicio de 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 intercalan entre las de trabajo, sin disminución de éste, siendo potestativo del Capitán dejar uno o varios individuos de guardia.

Art. 332. Si por razones del servicio, el personal de fonda, en su totalidad o parcialmente, tuviera que efectuar un exceso de trabajo efectivo y de presencia sobre el término de duración señalado de diez horas, las suplementarias serán consideradas como extraordinarias, abonándose como tales en metálico, y sin que en ningún caso, puedan ser objeto de compensación en descanso.

Art. 333. Las disposiciones contenidas en los anteriores artículos, relativos al personal de fonda, no serán de aplicación a los cocineros y demás tripulantes que presten servicio de cocina y lavaderos, cuya jornada será en todo caso la

fijada en los artículos 326 y 327 para buques de navegación de cabotaje, y en los artículos 328 y 330 y apartado c) del 329, en las navegaciones de gran cabotaje y altura.

El Reglamento de régimen interior de cada buque señalará concretamente los tripulantes que deben quedar comprendidos en lo preceptuado en el presente artículo en razón a la penosidad del trabajo a realizar.

e) La jornada del personal destinado en tierra

Art. 334. El personal amparado por los preceptos de esta Reglamentación que, con carácter permanente o circunstancial, ocupe destino en tierra, cualquiera que sea la categoría o naturaleza del cargo o servicio que desempeñe, tendrá como jornada normal de trabajo la de ocho horas diarias y cuarenta y ocho horas por semana, establecida en el primer párrafo del artículo 328 de estas Ordenanzas.

Lo dispuesto en el párrafo anterior no es de aplicación al Jefe de Inspección e Inspectores, a los que, a tenor de lo preceptuado en el artículo 315, no les son de aplicación las disposiciones reguladoras de la jornada de trabajo.

SECCIÓN 3.ª—Horarios y turnos de trabajo

a) Disposiciones generales

Art. 335. Será facultad privativa del Capitán, una vez oídos los Jefes de los respectivos departamentos, organizar los turnos y relevos, así como cambiarlos cuando el trabajo lo exija, sin más limitaciones que las legales, las fijadas en estas Ordenanzas y las que dimanen de lo dispuesto en el siguiente párrafo.

En los Reglamentos de régimen interior deberán consignarse, inicialmente, las normas necesarias para el debido desarrollo de la materia objeto de la presente sección; y con objeto de regular debidamente el trabajo del personal embarcado, se harán y publicarán con la debida antelación los correspondientes turnos de servicio, tanto en la mar como en el puerto, teniendo en cuenta lo preceptuado en estas Ordenanzas, la naturaleza de la navegación a que el buque esté adscrito, e incluso las eventualidades a que pueda estar sometido, caso de ser posible prever.

Art. 336. 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, de modo que, en un lapso de tiempo determinado, el personal adscrito a los turnos haya trabajado en cada uno de ellos el mismo número de días.

La composición de estos turnos en cada buque, según la navegación que efectúe, se señalará inicialmente en el Reglamento de Régimen Interior atendiendo al cumplimiento de la jornada máxima de trabajo a bordo y disposiciones de orden técnico que estén vigentes.

En la mar, como norma general, y salvo en los casos de buques de reducida dotación, los turnos de guardia estarán compuestos:

a) En cubierta, por un Oficial y dos hombres, cuando menos; uno de ellos, timonel.

b) En máquinas, por un maquinista y el personal reglamentario, según el Cuadro Indicador aprobado por la Subsecretaría de la Marina Mercante.

La composición de las guardias o servicio de vigilancia en puerto se fijará en el Reglamento de Régimen Interior; y para su determinación se distinguirá lo que pueda constituir trabajo efectivo de lo que sea simple presencia a bordo.

Art. 337. Las guardias de mar 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 medianoche a medianoche, 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. 338. En puerto no podrá comenzar el trabajo para el personal de cubierta antes de las seis de la mañana, y para el de máquinas, antes de las siete, ni terminar después de las seis o de las siete de la tarde, respectivamente, teniendo el personal una hora, sin interrupción, como mínimo, para comer.

Las limitaciones que el anterior párrafo establece no afectarán a aquel personal que venga obligado a intervenir y vigilar las operaciones de carga y descarga.

Asimismo quedarán exceptuados de dichos límites los Oficiales, Titulados, Maestranza o Subalternos que permanezcan a bordo para la vigilancia o guardia, mientras el buque se halle en puerto.

Art. 339. Ningún tripulante menor de dieciocho años de edad podrá trabajar durante la noche.

Para los fines de este artículo, se entiende por noche el periodo de tiempo comprendido entre las veintidos horas de un día y las seis horas del siguiente.

Art. 340. Para la aplicación de las limitaciones que, en cuanto a horario de trabajo en puerto, establecen los artículos 338 y 345 de este Reglamento, se tendrán en cuenta las siguientes aclaraciones:

a) Los puertos, a los dichos preceptos se refieren serán los de cabeza y fin de línea, y los de escala en que la permanencia del buque sea la misma que en aquellos, siempre que tanto en uno como en otro caso, la estancia sea superior a dos días, sin contar los de llegada y salida.

b) Los límites señalados para el comienzo y terminación de los trabajos no serán de aplicación en los días de llegada y salida del buque.

c) Para el personal de guardia o vigilancia que por el Capitán se estime oportuno designar, en los distintos departamentos, se acomodará su horario de trabajo a las necesidades que el servicio encomendado exija.

d) Los Oficiales y demás tripulantes de cubierta, máquinas u otros servicios que vengan obligados a intervenir y vigilar las operaciones de carga y descarga de mercancías, viveres o combustibles, se someterán al horario de trabajo que para dichas operaciones se encuentre establecido en el puerto en donde el buque se halle.

b) Navegación de cabotaje

Art. 341. El servicio de guardia en la mar, a bordo de los buques dedicados a la navegación de cabotaje, estará ordenado, en tres turnos para el personal de Oficiales y Subalternos de cubierta y máquinas, con excepción de aquellos que la Subsecretaría de la Marina Mercante, por razón de tonelaje, potencia motriz, características especiales y navegación que efectúen, estime que puede establecerse el servicio con uno o dos turnos de guardia, aplicando siempre al personal afectado la limitación de la jornada máxima que en el presente Reglamento se establece.

c) Navegación de gran cabotaje y altura

Art. 342. En la navegación de gran cabotaje y altura, el servicio de guardia en la mar estará ordenado en tres turnos para el personal de cubierta y máquinas, pudiendo admitirse, por excepción, el servicio con dos turnos, sujetos siempre a la limitación de jornada legal en esta

clase de navegación, siempre que así lo disponga la Subsecretaría de la Marina Mercante, por razón de tonelaje, potencia motriz, características especiales e itinerarios que realice el buque.

d) Personal de fonda

Art. 343. El Sobrecargo o Mayordomo secundando las órdenes del Capitán, distribuirá el servicio del personal de fonda, de manera que su horario de trabajo esté de acuerdo con lo dispuesto, en cuanto a jornada y descanso, por el artículo 331 de estas Ordenanzas.

Art. 344. 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, a tenor de lo dispuesto en el artículo 332, se considerarán extraordinarias, debiendo abonarse como tales en metálico.

Art. 345. En puerto no podrá comenzar el trabajo para el personal de fonda antes de las cinco de la mañana, ni terminar después de las ocho de la tarde.

La limitación establecida en el párrafo anterior no será aplicable en los buques destinados al transporte de pasajeros, mientras éstos permanezcan a bordo, ni en los de carga, los días de entrada y salida de puerto.

SECCIÓN 4.ª—Horas extraordinarias

a) Normas generales

Art. 346. Las horas que de acuerdo con lo dispuesto en la Sección segunda del presente capítulo deban considerarse como extraordinarias, se pagarán en metálico con el 25 por 100 de recargo sobre el salario tipo de la hora ordinaria, hallada en la forma que en el artículo siguiente se determina.

El mencionado recargo se elevará al 40 por 100 cuando se trate de horas extraordinarias realizadas en domingo o día de fiesta no recuperable, cuyo régimen se regula en la Sección primera del siguiente capítulo.

Para que los trabajos efectuados en horas extraordinarias puedan remunerarse con recargos superiores, será necesario que se haga constar en el Reglamento de régimen interior.

Art. 347. Para la obtención del salario-hora que ha de servir de base para la liquidación de horas extraordinarias, se tendrán en cuenta los siguientes preceptos:

1) Se estimará no solamente el sueldo-base inicial establecido en los artículos 235 a 237 de estas Ordenanzas para el personal de a bordo e Inspectores, sino también los siguientes conceptos:

a) Aumentos periódicos por tiempo de servicio (art. 238).

b) Gratificaciones/especiales (art. 246).

c) Porcentajes por transporte de mercancías peligrosas (art. 247).

d) Plus por trabajos penosos (art. 249).

e) Retribuciones complementarias para las dotaciones de buques que presten sus servicios en el Golfo de Guinea (artículo 250), o que naveguen por zonas insalubres y epidémicas (arts. 251 y 252).

f) Subvención reglamentaria, computable, para manutención (art. 255).

2) No será, por lo tanto, objeto de estimación las cantidades que el personal pueda percibir por otros conceptos retributivos (pagas extraordinarias, gratificaciones de mando y jefatura, subvención no computable, para manutención, plus o suplemento para alimentación, participación sobre el sobordo, plus familiar), ni por las indemnizaciones enumeradas en el artículo 274.

3) La totalidad de la retribución mensual que cada individuo pueda obtener

por los conceptos enumerados en el apartado 1) del presente artículo, se dividirá por 200, tanto si se trata de personal comprendido en la jornada de ocho horas como si afecta al de fonda con jornada normal de diez horas, toda vez que en esta última se incluye no sólo el trabajo efectivo, sino que en la misma se computa la presencia.

Art. 348. Para la liquidación y abono de las horas extraordinarias que, circunstancialmente, puedan realizar los agregados o alumnos de náutica, máquinas o radiotelegrafía, serán estimados los conceptos retributivos que se enumeran en el apartado 1) del artículo anterior, sustituyéndose el sueldo inicial que en dicho precepto se menciona por la gratificación que para tales alumnos determina el artículo 245 de esta Reglamentación.

Art. 349. En el cómputo de las noventa y seis horas bisemanales o cuarenta y ocho horas semanales, que establecen los artículos 326 y 328 de estas Ordenanzas, se observarán las siguientes normas:

a) El concepto semanal deberá aplicarse en sentido estricto, entendiéndose como tal, por 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 naturales, en el caso de cómputo de noventa y seis horas, deberá procederse necesariamente a la anotación de las horas extraordinarias que excedan de los mencionados límites.

c) Cuando el enrolamiento o cese de un tripulante se realice en día que no coincida con el principio o fin de una semana natural, la anotación de horas extraordinarias, caso de haberlas realizado, se efectuará a prorrata en razón a los días trabajados en el citado periodo.

d) En la totalización de horas extraordinarias, por ciclos bisemanales o semanales, no serán computables aquellas que se hayan devengado por el personal, por superar los límites que para cada día se fijan en los artículos 327 y 329.

e) 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 en descanso o abonados en metálico, de conformidad con lo que se establece en la Sección primera del capítulo siguiente.

b) Registro y pago de horas extraordinarias

Art. 350. Dentro de los límites establecidos en estas Ordenanzas y de las atribuciones que por el naviero o armador se concedan en el Reglamento de Régimen Interior, corresponderá al que ejerza el mando de la nave, y en su nombre, por delegación de funciones, al Jefe de cada departamento o servicio del buque, disponer el trabajo en horas extraordinarias; pero, en este último caso, deberá comunicarse inmediatamente al Capitán, Piloto o Patrón, concretando las horas de comienzo y término del trabajo extraordinario y el número y nombre de los tripulantes que hayan de efectuarlo, con objeto de su anotación en el libro-registro que el artículo siguiente establece.

El Capitán del buque podrá, discrecionalmente, acordar la suspensión de la medida adoptada por el Jefe del Departamento o servicio, cuando a su juicio no resulte justificada la necesidad de realizar horas extraordinarias.

No será precisa la expresa orden, en cada caso concreto, cuando la realización de horas suplementarias obedezca al cumplimiento del normal cometido que a cada tripulante corresponda, de acuerdo con la organización del trabajo adoptada en cada buque, así como en los casos previstos en el artículo 322 de esta Reglamentación.

Art. 351. Los navieros o armadores, y en su nombre los Capitanes, Pilotos o Patronos, entregarán a cada tripulante una libreta individual en la que el Jefe del Departamento o servicio correspondiente anotará y firmará las horas extraordinarias que se trabajen, así como las liquidaciones que de las mismas se hagan, llevándose además en cada buque un libro-registro, ajustado a modelo aprobado por la Dirección General de Trabajo y visado por la Delegación de Trabajo competente, en donde se harán constar los mismos datos que figuren en las referidas libretas individuales. En caso de discrepancia, se estará a lo que resulte de estas últimas.

Tanto las libretas individuales como el libro-registro contendrán las casillas correspondientes para la anotación de los domingos y días festivos en que se haya trabajado, así como la compensación o abono en metálico que de dichas fiestas se realice.

Art. 352. El Capitán del buque deberá hacer constar en el libro-registro de trabajo, que establece el artículo anterior, las circunstancias excepcionales que le haya obligado a ordenar la prestación del trabajo extraordinario, cuando éste exceda del límite de doce horas en un día, que, como máximo, establece el artículo 319. La nota expresiva de dichas circunstancias será firmada por el Capitán, y, además, por el primer Oficial de cubierta o Jefe de Departamento o servicio a que pertenezca el trabajo de referencia.

Art. 353. El pago de las horas extraordinarias se efectuará en los mismos días en que se realice el abono del sueldo, debiendo liquidarse en dichas fechas todas las horas que se hayan acreditado durante el periodo que la citada remuneración comprenda.

Cuando se trate de horas extraordinarias correspondientes a exceso de jornada en su cómputo bisemanal o semanal, que según la clase de navegación señalan los artículos 326 y 328, se abonarán tan sólo las pertenecientes a las semanas o ciclos que estén totalmente finalizados en el momento en que el pago del salario se efectúe.

e) Concierto o convenio de horas extraordinarias

Art. 354. Los Delegados de Trabajo podrán autorizar con carácter temporal o permanente, a petición de Empresas o tripulantes, el establecimiento de un régimen de concierto o convenio para el cómputo y liquidación de horas extraordinarias, cuando la clase de navegación a que el buque esté destinado, itinerario fijo que realice, número de individuos que constituyen la dotación u otras razones, permitan y aconsejen la adopción de tal medida.

Constituirá falta sancionada con arreglo a las disposiciones vigentes, todo acuerdo que pueda adoptarse entre el armador y la dotación de un buque, sin la previa autorización que por el presente artículo exige.

Art. 355. Para el establecimiento del sistema de concierto o convenio, que prevé el artículo anterior, se observarán las siguientes normas:

1) Afectarán tan sólo a los trabajos que puedan efectuarse en horas consideradas como suplementarias de la jornada, y, por tanto normales en el tráfico marítimo; pero no se incluirán en este régimen especial los trabajos verdaderamente excepcionales y extraordinarios que por no poderse prever no puedan ser concertados.

2) Tampoco podrán comprenderse en este régimen especial otros conceptos retributivos o indemnizaciones establecidos en estas Ordenanzas, quedando, en su consecuencia, circunscrito a compensar en metálico las horas extraordinarias que puedan trabajarse.

3) El convenio podrá establecerse como

abono de las horas suplementarias realizadas en el transcurso de un determinado periodo de tiempo o por viajes, señalándose en este último caso la cantidad que corresponde a cada uno de ellos.

4) La autorización que se otorgue, en modo alguno podrán modificarse las limitaciones de la jornada, horario y turnos de trabajo regulados en las Secciones segunda y tercera del presente capítulo. Por tanto, la cantidad fija compensatoria no podrá exceder jamás de las que tratamáticamente consentan los límites de jornada autorizados en este Reglamento.

5) No se podrá asignar a los que constituyen la dotación, aunque tengan la misma categoría o estén adscritos al mismo departamento o servicio del buque, igual cantidad en concepto de compensación, toda vez que esta debe guardar la adecuada relación no sólo con el cargo y categoría, sino también con las funciones o trabajos que cada tripulante tenga confiados.

6) En el cálculo de la cantidad fija que en compensación de horas extraordinarias deba abonarse a los tripulantes se tendrá en cuenta el promedio de las realizadas en los dos meses anteriores, durante los cuales el buque haya efectuado un normal servicio, no computándose el tiempo en que aquél haya permanecido sin navegar por reparación u otras razones.

7) Autorizado el convenio, en razón del trabajo o función que, a cada cargo de a bordo correspondiera, de forma impersonal, se mantendrá la debida diferenciación en favor de los que tengan reconocidos aumentos por tiempo de servicio, incrementando en un 5 por 100 la cantidad fija compensatoria por cada trienio que se perciba.

8) Durante el disfrute de vacaciones, licencias o permisos, y en los casos de enfermedad o accidentes, sin perjuicio de los derechos que la legislación vigente reconoce, no podrá exigirse el pago de cantidad alguna por el concepto que este artículo regula.

Tampoco procederá su reclamación cuando el personal quede exento de efectuar trabajos a bordo, por encontrarse el buque en reparación o por cualquier otro acontecimiento que imposibilite la navegación.

9) En el caso de que un individuo de la dotación, cualquiera que sea su categoría profesional y el departamento a que esté adscrito, cause baja en el servicio, las cantidades que aquél viniera percibiendo en compensación de horas extraordinarias serán entregadas al tripulante, o repartidas entre los tripulantes que realicen los trabajos que aquél tuviere confiados, en tanto no se designe sustituto, al que corresponderá el percibo de la cantidad convenida.

Art. 356. En la tramitación y concesión de autorizaciones para implantar el sistema de convenio o concierto de horas extraordinarias, se tendrá en cuenta:

1) Las peticiones, suscritas por el Naviero o Armador o por los tripulantes, se dirigirán a la Delegación de Trabajo competente, debiendo exponerse las razones o fundamentos que justifiquen la adopción de la medida que se pretenda.

2) Cuando la iniciativa del convenio proceda de la tripulación, la propuesta será tramitada por conducto de la Empresa, la que necesariamente deberá informar sobre su contenido.

3) Las solicitudes que se presenten serán asimismo informadas por la Organización Sindical y la Inspección de Trabajo, salvo el caso de que la petición se formule conjuntamente por la Empresa y una representación calificada de los tripulantes.

4) La autorización que se conceda por la Delegación de Trabajo, que será siempre por escrito, determinará:

a) La cantidad que corresponda abonar por meses o viajes a cada categoría profesional y cargo de a bordo.

b) Los trabajos o servicios que, realizados en horas extraordinarias, están comprendidos en el régimen de concierto, y entre los que se incluirán los aumentos de jornada previstos en el apartado a) del artículo 322 de estas Ordenanzas.

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

6) Una copia de la autorización, una vez que ésta sea firme, se colocará en lugar adecuado del buque para conocimiento de la dotación.

7) El sistema especial autorizado en la forma prevista en el presente artículo no tendrá plazo determinado de duración, pero podrá ser modificado o suspendido a petición de Empresas o tripulantes, o a propuesta de la Inspección de Trabajo, siguiéndose iguales trámites a los establecidos para su implantación.

Art. 357. Las cantidades abonadas por el sistema regulado por las normas contenidas en los tres artículos anteriores serán estimadas como pago de horas extraordinarias, y como tales, sujetas a lo legislado, respecto de las mismas, para su cómputo en los seguros sociales obligatorios y cuotas del Montepío.

d) Régimen especial para el personal embarcado no sujeto a jornada

Art. 258. Para mantener en todo caso la adecuada diferenciación económica entre el personal no sujeto a 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, que aquél pueda percibir, no obstante el carácter permanente de sus funciones o servicios, una retribución mensual inferior a la de aquellos que le estén subordinados, se establece el siguiente régimen especial:

A) La retribución total que por sueldo inicial y conceptos enumerados en el apartado 1) del artículo 247, con el incremento obtenido por horas extraordinarias, perciba mensualmente el tripulante de mayor categoría no excluido del régimen de jornada se comparará con la retribución total que por sueldo inicial e idénticos conceptos reciba el Capitán, Piloto o Patrono.

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, y en consideración al procedimiento adoptado por cada Empresa para la designación de sus Capitanes, Pilotos o Patronos y cargos de Jefatura de departamento, sección o servicio, podrá excluirse de la comparación de haberes totales el concepto relativo a los aumentos periódicos por tiempo de servicio.

B) Si como resultado de esa comparación se comprobare que la retribución mensual del que ejerza el mando de la nave no es superior a un 15 por 100 a la recibida por el tripulante, aquél tendrá derecho a percibir, como suplemento de retribución por horas extraordinarias, la cantidad que corresponda, con el fin de mantener en todo caso tal diferencia económica.

Art. 359. Las normas establecidas en el artículo anterior serán igualmente aplicables a los que ejerzan la Jefatura de departamento, sección o servicio, en relación con el personal de su dependencia, si bien la diferenciación de haberes se reducirá a un 10 por 100.

Art. 360. El suplemento de retribución que por diferencia de haberes se establece por los artículos precedentes será igualmente aplicable en el caso de haberse adoptado el sistema de concierto o convenio para la liquidación de horas extraordinarias.

La repetida asignación suplementaria tendrá, a todos los efectos, la considera-

ción de horas extraordinarias, incluso para la liquidación de cuotas de seguros sociales y Montepío.

CAPITULO XIV

Descansos

SECCIÓN 1.—Del descanso dominical o semanal

a) Normas especiales

Art. 361. El trabajo a bordo de los buques de la marina mercante se encuentra exceptuado del régimen general establecido por las disposiciones vigentes sobre descanso dominical, regulándose el de las tripulaciones por los preceptos contenidos en los artículos siguientes:

Art. 362. Todo el personal comprendido en la presente Reglamentación, con inclusión de Capitanes, Pilotos, Patronos de cabotaje y demás cargos excluidos del régimen general de jornada que se citan en el artículo 315, deberá disfrutar, dentro de cada mes natural, de un número de días completos de asueto, consecutivos o no, igual al de domingos y días festivos no recuperables del propio mes.

Art. 363. Para el disfrute de los días de descanso correspondientes a cada mes natural, se tendrán en cuenta las siguientes normas:

a) Siempre que sea posible, por encontrarse el buque en puerto o rada abrigada, se procurará conceder a 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 que el descanso correspondiente a dichas fiestas se disfrute durante el transcurso de la semana.

c) Cuando por estar el buque en la mar, o hallándose en puerto por realizar faenas indispensables, no pueda darse tampoco el descanso semanal, se adoptarán las medidas necesarias para compensarlo, en cada mes, durante tantos días completos de descanso, consecutivos o no, como sean los domingos y las fiestas.

d) Si al finalizar cada mes natural no se hubiese disfrutado los días completos de descanso que correspondan, se abonarán en metálico, de acuerdo con las normas que establece el artículo 366, los días que no hayan sido objeto de compensación con asueto.

b) De la acumulación de días no descansados

Art. 364. No obstante lo dispuesto en el último apartado del artículo 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 un día y medio de descanso.

c) Estimación de los días de descanso

Art. 365. Se computará como día de descanso todo aquel período de veinticuatro horas consecutivas, siempre que en el mismo concurren, simultáneamente, las siguientes circunstancias:

a) Que durante el citado período el tripulante esté exento de prestar servicio alguno.

b) Que pueda permanecer en tierra, ininterrumpidamente, durante las veinticuatro horas de descanso, por hallarse el buque 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.

d) Liquidación en metálico

Art. 366. La liquidación en metálico de los domingos y días festivos no compensados en descanso al finalizar cada mes natural se llevará a cabo de acuerdo con los preceptos siguientes:

a) La totalidad de la retribución mensual que cada trabajador pueda obtener por los conceptos enumerados en el apartado 1) del artículo 347 de este Reglamento se dividirá por 25, por ser éste el número de los días estimados como laborables, en cada mes.

b) Hallada de tal forma la remuneración diaria, a los efectos de este artículo, se adicionará al cociente obtenido el recargo de un 40 por 100, representando dicha suma el importe de cada uno de los días que deban liquidarse en metálico.

c) A los tripulantes que ingresen o cesen en un buque en el curso de cada mes natural se liquidará en metálico la parte que corresponda a los domingos y fiestas habidos durante el tiempo de enrolamiento, y que no hayan sido objeto de compensación con descanso.

d) El pago del importe de las liquidaciones practicadas en la forma que por los apartados anteriores se determina se efectuará simultáneamente al del abono de haberes del mes al que corresponden los domingos y días festivos.

e) Cuadro de descanso de las dotaciones

Art. 367. El Capitán del buque, de acuerdo con los Jefes de los Departamentos respectivos, siempre que sea posible prever, por tratarse de buques adscritos a líneas regulares, o por concurrir otras circunstancias, establecerá el cuadro de descanso de las dotaciones, en cuya elaboración se observarán las normas siguientes:

a) Se procurará, dentro de cada Departamento y grupo profesional, seguir un régimen de rotación, con objeto de que al finalizar cada mes sea análogo el número de días de descanso disfrutados por los individuos que integren cada grupo, así como la coincidencia de aquéllos con domingos y días festivos.

b) Los tripulantes menores de dieciséis años de edad descansarán precisamente en domingos y días festivos, y de existir la imposibilidad material de que tal hecho se produzca, se concederá el descanso compensatorio semanal o mensual que en los apartados b) y c) del artículo 363 se señala, no admitiéndose la compensación en metálico que establece el apartado d), salvo expresa autorización de la Delegación de Trabajo competente, que la concederá o denegará en vista de la clase de navegación a que el buque se dedica y faenas que tenga que realizar cada menor.

f) Limitación de jornada en domingos y días festivos

Art. 368. Con independencia de lo dispuesto en los artículos anteriores, tanto si el buque se encuentra en la mar o rada abierta, como si se halla en puerto o rada abrigada, los trabajos a bordo en domingo y días festivos no recuperables se limitarán a los necesarios para la seguridad, conducción, vigilancia y limpieza del buque, y aquellos otros que no sean susceptibles de interrupción por la índole de las necesidades que satisfacen, por motivos de carácter técnico o por razones que determinen perjuicio a la na-

vegación o a la Empresa naviera o armadora.

Como consecuencia de lo dispuesto en el párrafo anterior, y salvo casos de fuerza mayor, los trabajos que se realicen en domingo y día festivo no recuperable no deberán exceder de ocho horas para la dotación que tenga señalada esta jornada como la normal de trabajo, o de diez horas si se trata de personal de fonda embarcado.

Las horas que sobre los mencionados límites de ocho o diez horas puedan, excepcionalmente, realizarse se considerarán como extraordinarias, abonándose como tales con el incremento del 40 por 100 que establece el artículo 346.

La limitación o suspensión de trabajos o faenas en domingo y días festivos en ningún caso podrá computarse como descanso, si no concurren las tres circunstancias que, simultáneamente, exige el artículo 365.

g) Cumplimiento de deberes religiosos

Art. 369. Cuando el buque se encuentre en puerto se concederá al personal que haya de trabajar en domingo o día de precepto una hora libre, durante el tiempo en que se celebren los actos religiosos, para el cumplimiento de los deberes de esta índole, sin que por tal concepto pueda hacerse descuento alguno que merme su salario.

En el caso de que se celebre misa a bordo, dispondrá del tiempo necesario para asistir a la misma el personal de la dotación franco de servicio, así como todo aquel que esté desempeñando un trabajo o función que por su naturaleza pueda ser interrumpido.

h) Calendario laboral

Art. 370. La Dirección General de Trabajo determinará anualmente de una manera concreta los días que, aparte de los domingos, deban considerarse como festivos no recuperables a efectos de aplicación de los anteriores artículos, debiendo en todo caso incluir el día 16 de julio, festividad de Nuestra Señora del Carmen, Patrona de la Marina.

SECCIÓN 2.—Vacaciones

a) Disposiciones generales

Art. 371. Las Empresas están obligadas a conceder anualmente vacaciones retribuidas a su personal, y éste tiene el deber inexcusable de disfrutarlas, en la forma que en los siguientes artículos se determina, sin que pueda compensarse el no disfrute del permiso retribuido con el pago del doble del salario durante los días que deba disfrutarse aquél, a no ser por resolución de la Magistratura de Trabajo, cuando el trabajador reclame del naviero o armador el cumplimiento de dicha obligación y haya dejado de prestar sus servicios, pues en otro caso el Magistrado señalará la fecha en que deban de disfrutarse las vacaciones atrasadas y reclamadas.

Art. 372. Dentro de cada año, el personal comprendido en la presente Reglamentación adquirirá el derecho al disfrute de vacaciones por el número de días naturales que a continuación se fija:

Inspectores	30 días,
Capitanes y Oficiales	30 »
Titulados con título no superior.	30 »
Maestranza	20 »
Tripulantes-Subalternos	20 »

Por cada cinco años de antigüedad en la Empresa se gozará de un día más de vacaciones, cualquiera que sea la categoría y grupo profesional que corresponda al interesado.

Art. 373. En el caso previsto en el artículo 364 de este Reglamento, cuando se

haya acordado la acumulación de los domingos y días festivos para su disfrute en vacaciones, se aumentarán éstas, según determina dicho precepto, con un día y medio por cada fiesta no compensada, computándose como completo de fracción de día que, como resultado de dicha acumulación, pudiera existir.

Art. 374. Queda prohibido descontar del período de vacaciones reglamentarias cualquier permiso extraordinario que por la Empresa pueda haberse concedido, así como el tiempo que el tripulante haya podido estar dado de baja en el servicio activo por accidente del trabajo o enfermedad.

Art. 375. No se computará en los días concedidos para vacaciones el tiempo que resulte necesario invertir en ir al lugar en que hayan de disfrutarse y volver después al de reembarco, siempre que todo ello no exceda de ocho días, salvo el caso en que debidamente se justifique la necesidad de un mayor tiempo que no exceda del límite de dos semanas.

Art. 376. En la navegación de cabotaje, en que los buques frecuentan con regularidad determinados puertos, podrá disfrutarse la vacación, de acuerdo el interesado con el Armador, en un solo período, o en períodos parciales, que no excedan de dos en cada año, armonizando aquéllos con las necesidades del tráfico, y siempre que ninguna de las dos licencias parciales que se autorizan pueda ser inferior a siete días laborables ininterrumpidos.

Art. 377. En las navegaciones de gran cabotaje y altura el disfrute de las vacaciones que para cada grupo profesional señala el artículo 372 podrá acumularse, de acuerdo el Naviero con el interesado, hasta un plazo de tres años naturales, en cuyo transcurso las mencionadas licencias retribuidas serán susceptibles de la siguiente distribución:

a) Mediante permisos anuales, por el período ininterrumpido que se establece en el citado artículo.

b) Por el disfrute de licencias de diversa duración, siempre que ninguna de ellas sea inferior a quince o 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 que las conveniencias de la navegación o de los propios trabajadores aconseje, y que a propuesta de las Empresas, o de las dotaciones, se autorice por la Dirección General de Trabajo, previo informe de la Organización Sindical y de la Inspección de Trabajo.

b) Derechos de los permisionarios

Art. 378. Durante las vacaciones el permisionario tendrá derecho al percibo de los haberes correspondientes a los conceptos retributivos que a continuación se enumeran:

a) Sueldo (artículos 235 a 237) o gratificación en los alumnos (artículo 245).

b) Aumentos periódicos por tiempo de servicio (artículo 238).

c) Incremento por transporte de mercancías peligrosas cuando se trate de tripulantes enrolados en buques dedicados exclusivamente al mencionado transporte (artículo 247).

d) Subvención total reglamentaria para manutención (artículo 255), que se abonará en metálico.

e) Participación sobre el sobordo en la parte que pueda corresponder al permisionario en el reparto del 25 por 100 o «sobordillo» (artículo 266).

f) Plus familiar (artículo 271). Independientemente de los enumerados conceptos, el permisionario recibirá la paga extraordinaria del 18 de julio o Na-

vidad (artículo 241) en el supuesto de que la fecha de su abono coincida con el disfrute de vacaciones.

Art. 379. Los haberes enumerados en los apartados a) a d) del artículo anterior, correspondiente al período de permiso, serán abonados por la Empresa al empezar su disfrute, y la parte que pueda corresponder al permisionario por participación en el sobordo y plus familiar, que se señalan en las letras e) y f), se percibirán en la fecha en que se practiquen las oportunas liquidaciones.

Igualmente se abonarán por anticipado, y a justificar, los gastos ciertos o aproximados de locomoción e indemnización por desplazamiento que se establecen en el artículo 383.

Art. 380. Cuando algún individuo de la dotación dejara de prestar sus servicios en la Empresa antes de haber disfrutado la vacación retribuida, se compensará en metálico, en la parte proporcional que le corresponda.

Art. 381. Las Empresas deberán tener en cuenta el término de las vacaciones disfrutadas por el personal, al objeto de prevenir su reembarco al finalizar aquéllas, no pudiendo suspender el abono de haberes que determina el artículo 378 durante el período de tiempo que medie entre la terminación de las vacaciones y el reembarco.

Art. 382. El disfrute de las vacaciones, al no extinguir ni suspender la relación jurídico-laboral entre la Empresa armadora y el permisionario, otorga a éste, en caso de enfermedad, el derecho a recibir los beneficios que en los artículos 400 y 401 del capítulo XV de esta Reglamentación se establecen para los tripulantes una vez restituidos a su domicilio, computándose los plazos que en dichos preceptos se fijan a partir de la fecha de iniciación de la dolencia.

c) Gastos de locomoción e indemnización por desplazamiento

Art. 383. Además del pago de los haberes que se enumeran en el artículo 378, las Empresas vendrán obligadas a sufragar los gastos de locomoción que se produzcan con motivo de la licencia y reembarque posterior en la clase que se señala para cada categoría profesional en el artículo 292 de este Reglamento.

Con independencia de la locomoción, se abonará un 33 por 100 del importe de los billetes para compensar los gastos que durante los viajes de ida y regreso puedan producirse, sin que con tal motivo pueda alegarse el derecho al percibo de dietas que se establecen en los artículos 289 y 290 de estas Ordenanzas.

Art. 384. Como lugar de disfrute de vacaciones, y a los efectos señalados en los artículos anteriores, se considerará el domicilio habitual del permisionario, a cuyo efecto todo individuo al ingresar en una Empresa deberá declarar dicha residencia.

Para gozar del permiso en población diferente a la declaración en el primer enrolamiento será preciso que haya justificado previamente aquélla en donde radique su familia.

No obstante lo dispuesto en los párrafos precedentes, de mutuo acuerdo entre el Armador y el tripulante, podrá fijarse un lugar distinto para disfrute de las vacaciones, y tanto en este caso como en los precedentes será obligación del naviero desembarcar al permisionario en el puerto de la Península o islas adyacentes más cercano al punto en donde dicha licencia reglamentaria deba disfrutarse.

d) De los turnos de vacaciones

Art. 385. En cada buque se confeccionará un calendario anual en el que se hará constar, con la precisión y detalle que sea posible, habida cuenta de las características de cada navegación, las fechas concretas e aproximadas señaladas

para las vacaciones de cada uno de los individuos de la dotación, de acuerdo con el turno de peticiones que se establezca en el Reglamento de régimen interior.

Art. 386. Para formar el calendario, todo el personal fijo del buque entregará al Capitán, dentro de la primera quincena de octubre la correspondiente solicitud, en la que, por orden de preferencia, se contendrán tres propuestas, sensiblemente distintas, sobre la forma y fecha como se desea disfrutar las vacaciones durante el siguiente año. Quienes dejen pasar aquel plazo sin cursar dicha petición se entenderá que aceptan la época y forma que por la Empresa se señale.

Antes del 15 de diciembre, el Naviero o Armador, de acuerdo con el Capitán, y oídos los Jefes de los departamentos respectivos, deberán tener confeccionados los turnos de vacaciones correspondientes al año siguiente, los que serán notificados a los interesados, bien individualmente o por medio del oportuno anuncio colocado en lugar visible de la nave.

Art. 387. Cuando las licencias concedidas no concuerden con ninguna de las tres peticiones hechas por el tripulante, éste, dentro de los quince días naturales siguientes al de la notificación o publicación del citado calendario, podrá formular ante el Capitán la correspondiente reclamación, la que de ser rechazada o no atendida en el plazo de quince días, deja en libertad al reclamante para poder acudir al Magistrado de Trabajo para que por el mismo se resuelva, en definitiva, el desacuerdo.

Art. 388. Una vez que sea firme el calendario de vacaciones, únicamente por fuerza mayor, o por mutuo acuerdo entre el tripulante y la Empresa, podrá modificarse la época de disfrute del permiso retribuido.

Art. 389. Cuando las características de la navegación a que un buque se dedica no permita el cumplimiento de los trámites establecidos en los artículos 386 y 387 dentro de las fechas y plazos que en los mismos se determina, la Dirección General de Trabajo, a propuesta de la Empresa naviera o armadora, previo informe de la Inspección de Trabajo y de la Organización Sindical, podrá autorizar un régimen especial, el que preceptivamente deberá incorporarse al Reglamento de régimen interior, para el debido conocimiento de las dotaciones.

e) Servicio intercolonial del Golfo de Guinea

Art. 390. En el caso de personal embarcado en buques que presten el servicio intercolonial del Golfo de Guinea, el período de vacaciones se entenderá ampliado en los días invertidos para el traslado al lugar de la Península e islas adyacentes en donde deban disfrutarse, siendo ésta de ciento veinte días naturales para los Capitanes, Oficiales y personal titulado, y de ochenta días para la Maestranza y Tripulantes-Suabltornos, que hayan dependido del mismo Naviero o Armador y prestado servicio intercolonial durante veinte meses consecutivos.

Por cada cinco años de antigüedad en la Empresa se gozará de un día más de vacaciones, cualquiera que sea la categoría y grupo profesional que corresponda al interesado.

f) Personal de Inspección y con destino en tierra

Art. 391. El Jefe de Inspección e Inspectores, así como todo el personal amparado por los preceptos de esta Reglamentación que, con carácter permanente o circunstancial, ocupe destino en tierra, cualquiera que sea la categoría o naturaleza del cargo o servicio que desempeñe, gozarán normalmente de las vacaciones anuales que establece el artículo 372 en un solo período ininterrumpido. Si bien, en lo que se refiere al personal de Ins-

pección, podrá disponerse en cualquier momento por el Naviero o Armador la inmediata incorporación a su cargo del permisionario, en el supuesto de que necesidades urgentes e inaplazables del servicio exija la adopción de tal medida. En tal caso deberá compensarse, precisamente con descanso dentro del propio año, los días de vacaciones no disfrutados.

Art. 392. Las normas contenidas en esta Sección sobre vacaciones deberán ser objeto de la debida adaptación en el Reglamento de régimen interior para su aplicación al personal mencionado en el anterior artículo, en todo aquello que así proceda; pudiendo quedar expresamente eliminados de los beneficios que se otorgan al personal embarcado, relativos a los extremos siguientes:

- 1) Acumulación de domingos y días festivos.
- 2) Tiempo que resulte necesario invertir en ir al lugar en que hayan de disfrutarse las vacaciones.
- 3) Gastos de locomoción e indemnización por desplazamientos.

CAPITULO XV

Enfermedad

a) Normas generales

Art. 393. Todo tripulante que enferme o lesione a bordo, cualquiera que sea la causa de la dolencia, con inclusión de las que se deriven de un hecho intencional o una falta inexcusable, deberá ser alimentado y asistido durante la navegación de acuerdo con los elementos que, según la legislación vigente sobre personal facultativo y sanitario, enfermerías, farmacias o botiquines, debe disponer el buque.

Art. 394. En el caso de que la enfermedad o lesiones obedezcan a culpa del tripulante, y tuviese éste que ser desembarcado en puerto extranjero, el armador o sus representantes anticiparán o abonarán, ya directamente o por conducto de la autoridad consular, los gastos de hospitalización y repatriación que el enfermo o lesionado pueda ocasionar, pudiendo la Empresa naviera o armadora exigir al tripulante, una vez repatriado, el reintegro de las cantidades abonadas, así como de los gastos realizados a bordo, a tenor de lo dispuesto en el artículo anterior.

Si el desembarque se efectúa en puerto español, la asistencia del enfermo o lesionado se regirá por las disposiciones de general aplicación que afecten a los trabajadores de las demás actividades no marítimas.

Art. 395. Si el armador fuese culpable de la enfermedad, sus obligaciones se extenderán en todo caso a lo que de aquella resultase.

Lo dispuesto en el párrafo anterior será aplicable cuando el buque en donde un tripulante se lesione o enferme no disponga del personal facultativo y sanitario, enfermería, farmacia o botiquines reglamentarios, o no se encuentren estos últimos servicios en las debidas condiciones.

Art. 396. Los accidentes del trabajo que produzcan una lesión corporal o la muerte del siniestrado, cualquiera que sea la causa que lo origine, estando a bordo o en tierra con ocasión de las labores complementarias de la navegación, estarán comprendidos en las normas en vigor sobre la materia.

La enfermedad de los tripulantes, cuando no sea consecuencia de un hecho intencional o acto culposo, se regirá por los preceptos especiales contenidos en los artículos siguientes:

b) Asistencia de los tripulantes enfermos hasta la restitución a su domicilio

Art. 397. Los individuos de la dotación de un buque que se pongan enfermos, cuando la enfermedad no proceda de un acto suyo, recibirán, durante la navegación, por cuenta del armador o del fondo común, la asistencia facultativa y sanitaria que permita la presencia a bordo del médico o personal auxiliar, y la instalación de enfermerías, farmacias o botiquines que, según la clase de buque, número de tripulantes u otras circunstancias, establece la legislación vigente de sanidad exterior.

Durante los días en que el buque permanezca en puerto, cuando en la nave no existan los adecuados elementos, será obligación del naviero o armador sufragar los gastos médico-farmacéuticos que pueda ocasionar el tripulante enfermo que, por su estado, no requiera su desembarque.

Art. 398. Si la enfermedad fuera perjudicial para la salud de los que van a bordo, o en el caso de que el médico de la dotación o las autoridades sanitarias lo estimen conveniente, 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 un sanatorio u hospedaje adecuado a la dolencia y categoría del enfermo.
- 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; regulándose la cuantía de los mencionados gastos, tanto por territorio nacional como en el extranjero, por las normas contenidas en los artículos 289 a 292 de estas Ordenanzas.
- d) El abono del salario no comprendiéndose como tal más que la retribución en metálico, excluida la subvención reglamentaria para manutención, a no ser, que ésta se reclame por el enfermo, previa expresa renuncia por parte del mismo a ser hospitalizado o alojado por cuenta de la Empresa. En tal caso, será de aplicación lo dispuesto en los apartados e) y f) del artículo 256 sobre elevación de la subvención, y su abono al cambio oro, cuando tenga lugar en un puerto extranjero.

Art. 399. A los efectos previstos en las letras a) y b) del artículo anterior, habrán de entenderse por gastos de asistencia los que la enfermedad diere lugar y calificados como necesarios por los médicos, quedando por tanto, comprendidos en aquéllos todas las prestaciones que están establecidas por el Seguro Obligatorio de Enfermedad.

En caso de no aceptación por los tripulantes de los servicios médico-farmacéuticos, hospitalización o alojamiento que facilite la Empresa, ésta quedará libre de sus obligaciones para con aquéllos, a no ser que la negativa del tripulante obedezca a que dichos servicios no ofrezcan la suficiente garantía, o a otra causa justificada, que habrá de probarse suficientemente.

c) Derechos del enfermo reintegrado a su domicilio

Art. 400. Una vez restituido a su domicilio, se distinguirán los siguientes casos:

- 1) Que el interesado, por la cuantía de sus haberes, no se encuentra comprendido en el campo de aplicación del Seguro Obligatorio de Enfermedad.

a) Serán de cuenta del armador el pago de los gastos de asistencia y abono íntegro del salario durante un mes a partir de la fecha de restitución a su domicilio.

b) El Montepío Marítimo Nacional sucedera al armador en el pago del 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.

Durante dichos cinco meses el enfermo tendrá derecho a percibir la cantidad que le corresponda por pagas extraordinarias de 18 de julio y Navidad, sobordillo y plus familiar.

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

2) Que se trate de personal con derecho a ser comprendido en el Seguro Obligatorio de Enfermedad, en cuyo caso los plazos que las disposiciones del mencionado régimen señalan para la asistencia médica-quirúrgica y farmacéutica del asegurado, así como las correspondientes a las prestaciones económicas que con cargo a aquél pudieran tener derecho, empezarán a computarse a partir del día en que el tripulante se reintegre a su domicilio.

Durante el periodo de tiempo en que el tripulante enfermo perciba la prestación económica del Seguro de Enfermedad, se percibirá las cantidades que le correspondan por los conceptos de pagas extraordinarias de 18 de julio y Navidad, sobordillo y plus familiar.

Art. 401. 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 y derechos establecidos en el artículo anterior se computarán y aplicarán desde la fecha del desembarque.

d) Del Seguro Obligatorio de Enfermedad

Art. 402. En atención a las circunstancias que concurren en la navegación y las obligaciones que a las Empresas Navieras se imponen por el presente capítulo, el régimen del Seguro Obligatorio de Enfermedad, el régimen del Seguro Obligatorio de Familias que, por razón de los haberes de aquéllos, deban estar afiliados al expresado Seguro, se ajustará a los preceptos contenidos en las Ordenes ministeriales que al efecto se dicten, con el fin de adaptar y aplicar el mencionado régimen obligatorio.

En todo caso se percibirá la asistencia médico-farmacéutica que en el repetido Seguro de Enfermedad se establece, en lo que se refiere a los familiares de los afiliados; 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 se establece en el caso 2) del artículo 400 y en el artículo 401 de este Reglamento.

e) Del concierto de las obligaciones del armador

Art. 403. La obligación de las Empresas navieras sobre asistencia e indemnización económica del personal embarcado hasta la restitución del enfermo a su domicilio habitual, podrá ser concertada, total o parcialmente, con el Montepío Marítimo Nacional, previa autorización del Ministerio de Trabajo.

El expresado Montepío podrá asimismo llevar a la práctica el régimen del Seguro de Enfermedad para el personal de la Marina Mercante, enlazando los sucesivos derechos reconocidos en favor de las dotaciones, ya que como resultado de obligaciones a cargo de las Empresas, de

prestaciones de dicho Seguro, o de beneficio establecidos por el propio Montepío.

f) Reembarque del personal

Art. 404. El personal fijo de Empresa una vez que sea dado de alta en su enfermedad, siempre que aquella se produzca antes de ser declarado excedente forzoso, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 151, tendrá derecho a 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.

El derecho al reembarco del tripulante lleva consigo el pago del salario y manutención desde el día en que se dé de alta y ofrezca sus servicios a la Empresa.

El naviero o armador podrá despedir inmediatamente al sustituto, sin otras obligaciones que las previstas en los artículos 178 y 199 de estas Ordenanzas, en lo que afecta al personal interino.

Art. 405. Los trabajadores fijos que hubieren cesado en sus respectivas Empresas por inutilidad física producida por causa distinta de enfermedad profesional o accidente de trabajo, y que hubiesen adquirido la condición de pensionistas en el Montepío Marítimo Nacional o Institución benéfica exceptuada, tendrán derecho, al ser declarados de nuevo aptos para el trabajo, a ser reintegrados a un puesto de trabajo igual al que, con carácter normal, ocupaban en las Empresas en la fecha en que causaron baja.

Para el cumplimiento de lo establecido en el párrafo anterior será preciso que el trabajador lo solicite del naviero o armador dentro del mes siguiente a la fecha de su declaración de aptitud para el trabajo, en virtud de resolución firme, quedando la Empresa obligada a concederle la primera vacante que se produzca en la categoría y grupo que correspondiera.

Lo dispuesto en el presente artículo sustituye, en lo que se refiere al personal de la Marina Mercante a lo preceptuado con carácter general por la Orden de 20 de mayo de 1952.

g) Del personal interino y eventual

Art. 406. El desembarco por enfermedad del personal interino y eventual llevará consigo la extinción de la relación jurídico-laboral, una vez transcurrido el plazo de un mes, a partir de la fecha en que el tripulante haya desembarcado.

h) Condiciones más beneficiosas

Art. 407. Lo dispuesto en la presente Sección se entenderá sin perjuicio de aquellas condiciones más beneficiosas establecidas voluntariamente por las Empresas, o las que puedan existir o establecerse por el Montepío Nacional u otros organismos de previsión.

CAPITULO XVI

Premios, faltas y sanciones

SECCIÓN 1.ª—Premios

Art. 408. Las Empresas navieras y armadoras deberán establecer un sistema de recompensas especiales respecto de las acciones de los trabajadores que revelen una conducta heroica, meritoria en alto grado, y que denoten un espíritu, fidelidad y lealtad muy descolantes.

Art. 409. Corresponde al armador, por propia iniciativa o a propuesta del Capitán, Piloto o Patrón, la potestad de otorgar premios, siendo indispensable para su concesión que el tripulante no haya

obtenido ya separadamente, en cualquier concepto, otra recompensa por la prestación de servicios extraordinarios.

Art. 410. Las recompensas o premios, que podrán ser individuales o colectivos, según sean uno o varios trabajadores los que se hubiesen hecho acreedores a ellos, se consignarán en el Reglamento de régimen interior, y podrán consistir en cantidades en metálico, becas o pensiones de estudio y perfeccionamiento profesional, percepción anticipada de aumentos económicos por razón de antigüedad, sin alterar por ello el orden del escalafón, ampliación del período de vacaciones retribuidas distinciones o menciones honoríficas y cualesquiera otras semejantes, y se harán constar en todo caso, en los expedientes personales de los interesados, llevando anexa la concesión de preferencia a los efectos de ascenso por concurso o elección.

SECCIÓN 2.ª—De las faltas en que pueden incurrir los individuos de la dotación de los buques mercantes

Art. 411. Se considerarán faltas a efectos laborales las acciones u omisiones señaladas en los artículos 414 a 417, en que puedan incurrir los trabajadores comprendidos en este Reglamento en relación con los trabajos que hayan de realizar o los servicios que deban prestar, o con ocasión o a consecuencia de los mismos.

Art. 412. Por razón de su gravedad, atendiendo a la importancia y malicia de las faltas, se clasifican en leves, graves y muy graves, distinguiéndose entre las últimas dos grupos: en las del primero podrán imponerse cualquiera de las sanciones, incluso la de despido, que se enumeran en el artículo 422 de esta Reglamentación, y en las del segundo, que por poder constituir delito o falta de disciplina y subordinación o de análoga importancia, dadas las especiales características del trabajo a bordo de los buques de la Marina Mercante, serán sancionadas únicamente con el despido.

Art. 413. El tripulante que indujera directamente a otros a la comisión de una falta incurrirá en la corrección señalada para la misma, aunque no se hubiese consumado. Este precepto se aplicará a los Jefes que toleren y a los trabajadores que sean cómplices o encubridores de faltas graves o muy graves cometidas por los demás.

a) Faltas leves

Art. 414. Son faltas leves:

a) Las de error, demora o negligencia en la ejecución de cualquier trabajo que no produzca perturbación en el servicio encomendado.

b) Las de puntualidad inferior a quince minutos, siempre que del retraso no se derive, por la función especial del tripulante, perjuicio para el servicio que haya de prestar, en cuyo caso tendrá la consideración de falta grave.

c) Abandonar sin motivo justificado el trabajo aunque sea por breve tiempo.

d) Embriaguez ocasional dentro del buque, pero encontrándose de servicio.

e) Las discusiones a bordo con los compañeros de trabajo. Si tales discusiones produjeran escándalo podrán ser consideradas como falta grave.

f) Incurrir en pequeños descuidos en la conservación de los materiales, útiles o efectos que el trabajador tenga a su cargo.

g) Falta de aseo o limpieza personal que no produzca queja de los compañeros de trabajo.

h) Cualquiera otras de análoga entidad que se comprendan en el Reglamento de régimen interior.

b) Faltas graves

Art. 415. Se consideran faltas graves:

a) Más de tres faltas de puntualidad

en la presentación en el puesto de trabajo no justificadas y cometidas en el período de tres meses. Cuando tuviere que relevar a un compañero, bastará una sola falta de puntualidad para que ésta se considere como falta grave.

b) No comunicar con la puntualidad debida los cambios experimentados en la familia que puedan afectar a los Seguros Sociales, al Plus Familiar o al Montepío. La falta maliciosa de estos datos se considerará como falta muy grave.

c) Entregarse a juegos o distracciones, cualesquiera que sean, estando de servicio.

d) Negligencia o descuido en el trabajo que afecte sensiblemente a la buena marcha del mismo.

e) La imprudencia en actos de servicio; si implicase riesgo de accidente para él o para sus compañeros o peligro de avería para las instalaciones del buque podrá ser considerada como falta muy grave.

f) La embriaguez habitual, no estando de servicio.

g) Ausentarse del buque no hallándose de servicio, sin permiso del Jefe correspondiente.

h) La mera desobediencia a sus superiores en cualquier materia del servicio; si implicase quebranto de disciplina o de ellas se derivase perjuicio para la Empresa o para los compañeros de trabajo, podrá ser considerada como muy grave.

i) El no declarar en debida forma la pacotilla. Si como consecuencia de tal omisión se estimase ésta como contrabando, será considerada como falta muy grave.

j) La desconsideración a las Autoridades y pasajeros, en las relaciones que con aquéllas y éstos tenga que tener el tripulante.

k) Las faltas de aseo y limpieza que produzcan quejas justificadas de los compañeros de trabajo o de alojamiento.

l) Blasfemar, realizar gestos o emitir palabras contrarias a la moral.

m) Dedicarse dentro del buque a la compra o venta de artículos con la dotación de la nave o pasajeros, bien sea durante su trabajo o fuera del mismo.

n) Conducir paquetes, cartas o encargos, por pequeños que sean, sin autorización expresa del Capitán.

o) La repetición de faltas leves dentro de un semestre, aunque sean de distinta naturaleza.

p) Las demás de importancia análoga que se incluyan en el Reglamento de Régimen interior.

c) Faltas muy graves

Art. 416. Son faltas muy graves, en las que podrá imponerse cualquiera de las sanciones que se enumeran en el artículo 422 de este Reglamento:

a) El fraude, deslealtad o abuso de confianza en las gestiones encomendadas, así como en el trato con los compañeros de trabajo o cualquier otra persona al servicio de la Empresa o en relación de trabajo con ésta.

Incurrirá en esta falta el Mayordomo o cualquier otra persona del servicio de fonda, que, por administración o contrata, tenga a su cargo la manutención del personal embarcado, que no suministre a éste, en cantidad y calidad, la adecuada alimentación, de acuerdo con las cantidades que a tal fin reciba de la Empresa.

b) El Oficial, titulado o individuo de la Maestranza, encargado de la vigilancia y control de la comida de la dotación, a tenor de lo dispuesto en la Sección sexta del capítulo XVIII de este Reglamento, que no desempeñe su cometido con la lealtad y atención que el mismo requiere, ocasionándose con ello perjuicio al personal embarcado.

c) Hacer negociaciones de comercio o industria relacionadas con el tráfico ma-

ritimo por cuenta propia o de otra persona, sin la expresa autorización del armador.

d) Hacer desaparecer, inutilizar, desmenuzarse o causar desperfectos en materiales, útiles, herramientas, maquinaria, aparatos, instalaciones, mercancías que se transporten, enseres y documentos de la Empresa.

e) La embriaguez en acto de servicio.

f) Violar el secreto de la correspondencia o documentos reservados de la Empresa.

g) Revelar a elementos extraños al armador datos de reserva obligada.

h) Proporcionar o usar de información, declaración o documentos falsos, adulterados o a sabiendas defectuosos, para obtener determinados beneficios o de otra índole.

i) Dedicarse a actividades declaradas incompatibles en el Reglamento de régimen interior.

j) La ocultación maliciosa de errores propios que causen perjuicio al buque, armador o compañeros y la ocultación al jefe respectivo de los retrasos producidos en el trabajo, causantes de daños graves.

k) La blasfemia habitual.

l) La falta de aseo, siempre que sobre ello se hubiese llamado la atención al tripulante o sea de tal índole que resulte nocivo para los compañeros de trabajo o alojamiento.

m) La disminución voluntaria y continuada en el rendimiento normal del trabajo.

n) La simulación de enfermedad o accidente.

o) Solicitar permiso o licencias, regulados por los artículos 137 y 138 de este Reglamento, alegando causas no existentes.

p) La ausencia de a bordo no estando franco de servicio sin causa justificada y sin permiso del jefe respectivo.

q) Sin perjuicio de la sanción que por tal motivo pueda imponerse al tripulante, éste perderá el derecho a percibir el salario del día, cuyo importe se invertirá en pagar al que, estando franco, sea requerido para sustituir al ausente.

r) No dar cuenta inmediata al Capitán de cualquier avería o accidente que ocurra en el aparato motor o en cualquier otro departamento de la nave, así como el no comunicarle con la debida frecuencia el consumo y existencia de combustible y materias lubricadoras.

s) El Jefe del departamento de máquinas que sin la autorización previa del Capitán emprenda modificaciones en el aparato motor, remedie las averías que hubiese notado en el mismo o altere el régimen normal de su marcha. En el caso de que existan razones suficientes para adoptar alguna de dichas medidas y el que ejerza el mando de la nave se opusiere a que se verificasen, el Jefe del departamento de máquinas hará la oportuna protesta, consignándola en el diario de navegación y obedecerá al Capitán, que será el único responsable de las consecuencias de su disposición.

t) No cumplir la orden de embarco sin causa grave que lo justifique.

u) Quedarse en tierra por su culpa al salir el buque para la mar.

v) Originar frecuentes riñas y pendencias con los compañeros de trabajo.

w) Causar accidentes graves por negligencia o imprudencia inexcusable.

x) La repetición de faltas graves, aunque sean de distinta naturaleza, siempre que se cometan dentro del periodo de un año desde la primera.

y) Cualesquiera otras análogas que se incluyan al efecto en el Reglamento de régimen interior.

Art. 417. Son faltas muy graves sancionables únicamente con el despedido:

a) Malos tratos de palabra u obra y la falta grave de respeto y consideración a los Jefes, así como a los compañeros y subordinados o cualquier otra persona

con la que, por razón profesional, deba relacionarse la dotación.

b) La reincidencia en faltas de subordinación, disciplina o incumplimiento del servicio, considerándose como tal la negativa a efectuar el trabajo ordenado, cualquiera que sea la naturaleza de éste y la hora en que deba realizarse.

c) El abuso de autoridad por parte de los Jefes o superiores respecto a los tripulantes que les estén subordinados.

d) El abandono del servicio de guardia.

e) La estafa, robo o hurto cometidos dentro o fuera del buque o la comisión de cualesquiera otros delitos que puedan ser motivo de desconfianza respecto a su autor.

f) El contrabando de mercancías, divisas o productos intervenidos, aun cuando por su naturaleza o circunstancias que concurren no lleguen a constituir delito o falta sancionable por la legislación vigente sobre la materia.

g) Estarán incurso en el párrafo anterior los que no declaren en debida forma la pacotilla cuando como consecuencia de tal omisión se estime ésta como contrabando, así como los que conduzcan paquetes, cartas o encargos, por pequeños que sean, cuando por ello pueda incurrirse en el mencionado delito.

SECCIÓN 3.ª—De las sanciones a los trabajadores

Art. 418. A los trabajadores que, amparados en los derechos que por la presente Reglamentación se les reconocen no tengan en cuenta las reciprocas obligaciones que aquéllos imponen, y para corregir precisamente las faltas que se observen en el cumplimiento del deber, podrán imponerse las sanciones que en los artículos siguientes se determinan, observándose al propio tiempo las normas generales que a continuación se indican:

1) No se seguirá orden de prelación alguna, pudiéndose imponer indistintamente cualquier sanción de las que, según la calificación de la falta, señalan los artículos correspondientes, debiendo aplicarse la de mayor importancia en todos aquellos casos que puedan afectar a la disciplina.

2) Las correspondientes a faltas muy graves deberán anotarse obligatoriamente en la Libreta de Inscripción Marítima, a cuyo efecto la Empresa vendrá obligada a solicitar de la Autoridad de Marina que corresponda, una vez que sea firme la sanción impuesta, se proceda a insertar la oportuna diligencia en el aludido documento.

3) Las sanciones que en el Orden laboral puedan imponerse se entenderán sin menoscabo de la indemnización de daños y perjuicios a que hubiere lugar.

4) El importe de las sanciones económicas que las Empresas impongan a los trabajadores con motivo de faltas cometidas en el trabajo se ingresará en el Montepío Marítimo Nacional, de acuerdo con lo dispuesto en los Estatutos reglamentarios de esta Institución.

Art. 419. Con la excepción que se indica en el artículo siguiente, las sanciones acordadas en el orden laboral por el armador o sus representantes por falta de trabajo no excluye la imposición de las establecidas en disposiciones penales o disciplinarias de carácter general o específicas de la Marina Mercante, en el caso de que las infracciones cometidas constituyan delito, falta o contravención sancionables por tal carácter en dicha legislación. Y, por el contrario, la intervención por este motivo de las Autoridades competentes y las resoluciones adoptadas por las mismas, de acuerdo con tales disposiciones, no impiden ni merman las atribuciones y facultades que a las Empresas se les confiere por estas Ordenanzas.

Art. 420. Las sanciones que pueden im-

ponerse por faltas leves, serán las siguientes:

Amonestación verbal.

Amonestación por escrito.

Pérdida de un día de haber.

No serán aplicables las sanciones anteriormente enunciadas en el caso de que por la naturaleza de la falta cometida se imponga análogo correctivo de acuerdo con las disposiciones penales de la Marina Mercante.

Art. 421. Por faltas graves podrán imponerse alguna de las siguientes sanciones:

Disminución del periodo 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 periodo no superior a cinco años para ascenso de categoría.

Prohibición temporal o definitiva para solicitar permuta o cambio de destino o buque.

Pérdida de haber hasta la séptima parte de la retribución de un mes.

Art. 422. Las sanciones correspondientes a las faltas muy graves son:

Suspensión de empleo y sueldo de tres a seis meses.

Postergación perpetua para el ascenso de categoría.

Rebaja de categoría.

Despido con pérdida total de sus derechos.

Art. 423. Si en cualquier lugar del buque se hallase tabaco u otra mercancía que no se hubiese manifestado, el armador o su representante, sin perjuicio del pago de la sanción directa o subsidiaria que a él o al Capitán pueda imponerse por las Autoridades competentes en puertos nacionales o extranjeros, podrá exigir el reintegro de la multa impuesta en proporción a sus sueldos a los tripulantes culpables, sus cómplices o encubridores.

Art. 424. Las faltas que cometan los Contramaestres y Bodegueros dando lugar a averías o faltas en la carga serán de su responsabilidad, así como de los Oficiales respectivos y las indemnizaciones a que den lugar aquéllas las abonarán los responsables en proporción a su sueldo.

SECCIÓN 4.ª—Del procedimiento sancionador

Art. 425. Para la aplicación de lo establecido en los anteriores artículos se observarán las siguientes normas y procedimientos:

Primera.—Las correcciones por faltas leves podrán ser impuestas, sin previa instrucción de expediente y únicamente, en virtud de acuerdo fundado, por el Capitán, Piloto o Patrón que ejerza el mando del buque en donde preste sus servicios el tripulante. Todas las demás correcciones se impondrán por el armador y en su nombre, si éste no realizase dicha función, por su representante legal, previa instrucción del expediente, con audiencia del interesado.

Segunda.—Instruirá el expediente la persona que a tal fin se designe por el naviero o armador o su representante legal, con la única limitación de que en el caso de que aquélla forme parte de la dotación del mismo buque en donde el inculpado preste sus servicios o pertenezca al mismo grupo profesional o especialidad, será condición precisa que el instructor sea de superior categoría a la del que motive el expediente.

Tercera.—Los expedientes disciplinarios habrán de cumplir las formalidades siguientes:

a) Fecha de apertura del expediente, así como la que corresponda al día en que se hubiese tenido noticia de la comisión de la falta.

b) Notificación al interesado de quedar sujeto a expediente, haciéndose en forma en las personas de dos testigos en el caso de que se negase a firmar la notificación del interesado.

c) Se practicarán las pruebas testifical y documental que conduzcan al esclarecimiento del hecho imputado.

d) Formulación de cargos por escrito al inculpado, quien podrá contestar a los mismos también por escrito, en el término de ocho días, bajo apercibimiento de que, transcurrido dicho plazo sin contestar, continuará la tramitación del expediente.

Al tiempo de formular el escrito de cargos se advertirá al inculpado del derecho que le asiste de proponer en el escrito de contestación las pruebas que estime procedentes a su defensa, que habrán de practicarse siempre que fuese pertinente en función de las circunstancias que concurran y de las generalmente admitidas en derecho.

e) Propuesta fundamentada del Instructor elevada al Armador o Jefe del buque, según los casos, que como resultado de las actuaciones se estime oportuno formular indicando la sanción que, a su juicio, deba imponerse.

f) Resolución fundada del armador o de su representante legal de la que se dará traslado al inculpado notificándosele en forma el acuerdo y haciéndole la advertencia del derecho de recurso o de las acciones que pueda ejercitar en su caso.

g) Los expedientes de sanción habrán de quedar terminados y resueltos en el plazo de tres meses desde la fecha de su iniciación.

Cuarta.—Si el hecho perseguido pudiera ser origen de procedimiento penal, por presentar caracteres de delito, el Instructor del expediente, sin esperar la ultimación de éste, lo pondrá en conocimiento del armador o de su representante legal para que por los mismos se dé cuenta a la Autoridad de Marina, judicial o gubernativa correspondiente, a los efectos legales que procedan.

Quinta.—Cuando existan fundados indicios que hagan presumir que el inculpado haya incurrido en falta muy grave, podrá acordarse por el armador, y en su nombre por el Capitán, Piloto o Patrón, Jefe de la nave, la suspensión de empleo y sueldo del tripulante e incluso ordenar su desembarque, como medida previa, por el tiempo que dure la tramitación del expediente.

Caso de resultar inocente el inculpado, se le deberá abonar la totalidad de los haberes correspondientes al tiempo de suspensión.

Art. 426. Las sanciones impuestas por faltas graves o muy graves son recurribles ante la Magistratura de Trabajo en el término de quince días, a contar de la fecha en que sea notificada la resolución.

Contra la resolución que dicte la Magistratura sólo caben los recursos de casación o suplicación que procedan.

Art. 427. Cuando se imponga la sanción de despido, si éste fuese declarado injusto por la Magistratura de Trabajo competente, podrán las Empresas navieras o armadoras optar por readmitir al trabajador en igual puesto e idénticas condiciones que venía desempeñando o indemnizarle en una suma que fijará el propio Magistrado de Trabajo a su prudente arbitrio, teniendo en cuenta la facilidad o dificultad de encontrar otra colocación adecuada, las obligaciones de familia, el tiempo de servicio en la Empresa, etc., sin que pueda exceder del importe del salario de un año.

Art. 428. Cuando por la índole del hecho motivo del expediente laboral, intervengan Autoridades de Marina o gubernativas o Juzgados o Tribunales ordinarios o especiales el naviero o armador y, en su caso, la Magistratura de Trabajo adoptarán las resoluciones que

procedan, de acuerdo con las actuaciones que figuren en el aludido expediente, sin que deba producirse efectos suspensivos o dilatorios la simultaneidad de otro proceso no laboral, sin perjuicio de que a la vista de la sentencia o resolución recaída en este último pueda procederse a la revisión por la Empresa o por la Magistratura de Trabajo del acuerdo adoptado en el supuesto de que de los hechos probados y recogidos en la mencionada sentencia o resolución se deduzcan pruebas suficientes para modificar la responsabilidad derivada de la falta laboral.

SECCIÓN 5.ª—De la prescripción de las faltas y de la invalidación de las notas de correctivos

Art. 429. Las faltas leves prescribirán a los tres meses a contar desde la fecha en que fueron cometidas o desde que el armador o su representante legal haya tenido o podido tener conocimiento de las mismas; las graves a los seis meses y al año las muy graves, si en tales plazos no se procede a la imposición de sanción o a la apertura de expediente.

Art. 430. Los trabajadores podrán solicitar del armador de que dependan la cancelación de las notas desfavorables por correctivos que se les hubiesen impuesto, con excepción de la separación definitiva y de las que exista constancia en el expediente personal del interesado o en el registro de sanciones, siempre que hayan transcurrido un año sin haber reincurrido en falta leve, tres años si se trata de falta grave y cinco si fuese muy grave.

SECCIÓN 6.ª—Sanciones a las Empresas

Art. 431. Las infracciones a la presente Reglamentación 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 otra de mayor cuantía cuando la naturaleza o circunstancia de la falta o de los infractores o la reincidencia así lo aconseje.

Quando las sanciones fueran impuestas por los Delegados de Trabajo, cabrá recurso ante la respectiva Dirección General, que deberá interponerse en el plazo de diez días hábiles contados desde el siguiente a la notificación de aquélla.

Art. 432. Sin perjuicio de la sanción económica, el Ministerio 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.

Art. 433. Cuando en un buque se falte reiteradamente a los preceptos de esta Reglamentación o a las Leves reguladoras del trabajo con deliberado y ostensible dolo de infracción, el Capitán, Piloto o Patrón que ejerza el mando de la nave incurrirá en falta muy grave, y aparte de la sanción adecuada que el armador pueda imponerle, según las disposiciones del presente capítulo, 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 y Previsión, con informe de la Subsecretaría de la Marina Mercante, y podrá ser suspendida por el de Marina en caso de guerra o alteración de orden público.

CAPITULO XVII

Previsión y acción social

SECCIÓN 1.ª—Seguros sociales obligatorios

Art. 434. El personal de la Marina Mercante comprendido en la presente Regla-

mentación, y que por razón de los haberes que perciba no se encuentre exceptuado de la totalidad o parte de los mismos, gozará de los beneficios establecidos por las disposiciones vigentes o que en el futuro se dicten, referentes a Seguros Sociales obligatorios; si bien dadas las especiales características impuestas por la navegación, se tendrá en cuenta, respecto al Seguro de Enfermedad, las peculiaridades que se señalan en el artículo 402 de estas Ordenanzas.

SECCIÓN 2.ª—Indemnización por fallecimiento

Art. 435. 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 sueldo base inicial y aumentos periódicos por tiempo de servicio que disfrutase en el momento de su muerte.

Únicamente se pagará dicha indemnización cuando el difunto deje algunos de los parientes que a continuación se indica, 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 para el presente artículo se regula sustituye a la que con carácter general establece el Decreto de 2 de marzo de 1944.

SECCIÓN 3.ª—Gastos funerarios

Art. 436. Cualquiera que sea la causa del fallecimiento, aunque obedezca a imprudencia de la víctima, el armador o su representante dispondrá y abonará los gastos funerarios que puedan producirse, siempre que la muerte haya tenido lugar a bordo o en puerto extranjero o nacional y, en este último caso, no se hayan hecho cargo de tales obligaciones los familiares del fallecido.

En los casos de enterramiento, los gastos de sepelio no deberán exceder de la cantidad que represente el importe de veinte veces la retribución de un día que el causante percibiese, teniendo en cuenta para la fijación de aquéllos la importancia del puerto en donde la inhumación deba efectuarse.

Art. 437. Las cantidades que en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo anterior se satisfagan por el armador o su representante tendrán la consideración de anticipo, y salvo el caso de que la muerte sea consecuencia de accidente de trabajo, en cuyo caso es obligación de la Empresa el pago de dichos gastos, a tenor de lo dispuesto en el artículo 30 del Reglamento de 31 de enero de 1933, modificado por el Decreto de 22 de septiembre de 1947, el armador tendrá derecho al resarcimiento del anticipo efectuado, con cargo a cualquiera de los siguientes conceptos:

a) Indemnización que para los gastos funerarios establece los artículos 23 de la Ley de 14 de diciembre de 1942 y 15 del Reglamento de 7 de junio de 1949, relativos al Seguro Obligatorio de Enfermedad cuando el fallecido estuviera comprendido en dicho régimen.

b) Subsídios por defunción que concede el Montepío Marítimo Nacional de conformidad con lo dispuesto en los artículos 44 a 46 de los Estatutos Reglamen-

tarios, aprobados por Orden de 14 de octubre de 1951.

c) Indemnización por fallecimiento que regula el artículo 435 de este Reglamento.

El resarcimiento al naviero de los gastos realizados exigirá la justificación de los mismos, sin que puedan incluirse entre ellos los derechos o impuestos legalmente establecidos por las Autoridades de Sanidad, nacionales o extranjeras, con motivo de la muerte producida a bordo o por desembarque del fallecido, así como los que se ocasionen por desinfección del buque o por cualquier otra medida adoptada por las mencionadas Autoridades.

SECCIÓN 4.ª—Del Montepío Marítimo Nacional e Instituciones benéficas

Art. 438. El personal de la Marina Mercante estará amparado, obligatoriamente, por el Montepío Marítimo Nacional, entidad integrada en el Instituto Social de la Marina de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4.º de la Ley de 18 de octubre de 1941, que desarrollará en todo el territorio nacional los beneficios que en ejercicio de la previsión social correspondan a estos trabajadores, de acuerdo con las normas contenidas en sus Estatutos reglamentarios, aprobados por Orden de 14 de octubre de 1951 o los que en el futuro puedan promulgarse.

Art. 439. Las obligaciones que atenderá el Montepío Marítimo Nacional serán las establecidas en sus Estatutos y que a continuación se enumeran:

- a) Pensión de jubilaciones.
- b) Pensión de invalidez.
- c) Pensión de viudedad.
- d) Pensión de orfandad.
- e) Pensión a los ascendientes de los asociados.
- f) Auxilio por larga enfermedad.
- g) Auxilio por defunción.
- h) Premio de nupcialidad.
- i) Subsidio de natalidad.

Art. 440. Con independencia de los beneficios expresados, el Montepío atenderá complementariamente al desarrollo de los siguientes:

- a) Régimen transitorio de subsidios a la ancianidad.
- b) Obras asistenciales encaminadas a mejorar la situación sanitaria, social y profesional de los marinos y sus familias, figurándose, a título enunciativo, entre otros propósitos, los siguientes: Establecimientos de Dispensarios o Clínicas de cirugía en los puertos de mayor concentración de afiliados; preventorios y Sanatorios antituberculosos; concesión de becas para estudios de huérfanos de los asociados; creación del Hogar del Marino; socorros de los naufragos y otras asistencias extraordinarias.

c) Régimen especial para la concesión de subsidios por enfermedad, de acuerdo con las Normas aprobadas por Orden de 25 de mayo de 1951, o en las que en el futuro se dicten.

Art. 441. Para la realización de los fines de previsión y asistencia que en los artículos anteriores se enuncian se contará, además de otros recursos que estatutariamente tiene reconocidos el Montepío Marítimo Nacional, con la aportación de Empresas, productores y otros en la forma que a continuación se establece:

- a) Aportación de los productores.—Todo el personal comprendido en las presentes Ordenanzas vendrá obligado a efectuar una aportación mínima equivalente al 3 por 100 del salario regulador.
- b) Aportación de las Empresas.—Las Empresas navieras o armadoras corresponderán al cumplimiento de estos fines aportando el 6 por 100 del salario regulador del personal a su servicio.
- c) Otros recursos.—Las Empresas que recauden por cualquier concepto fondos con destino a fines de previsión de su personal, dividirán su importe en forma proporcional entre el Montepío Marítimo

y su Institución Benéfica privada, teniendo en cuenta el número de afiliados en una u otra. Igual destino se dará al importe de las sanciones económicas que las Empresas impondrán al personal comprendido en esta Reglamentación, con motivo de faltas cometidas en el trabajo.

Art. 442. Para la determinación del salario regular, a todos los efectos derivados de los Estatutos del Montepío Marítimo Nacional se tendrán en cuenta los siguientes:

- a) Sueldos base iniciales (arts. 235 y 237).
- b) Aumentos periódicos por tiempo de servicio (art. 238).
- c) Pagas extraordinarias (art. 241).
- d) Gratificaciones de mando y Jefatura (arts. 242 y 243) de los alumnos (art. 245) y especiales (art. 246).
- e) Incremento por transporte de mercancías peligrosas (art. 247).
- f) Plus por trabajos penosos (artículo 249).
- g) Retribución complementaria por servicios del Golfo de Guinea (art. 250) y navegación por zonas insalubres y epidémicas (art. 251).
- h) Subvención alimentaria, computable para manutención (art. 255).
- i) El importe de las horas extraordinarias (art. 345), hasta tanto que su remuneración alcance el límite máximo del 15 por 100 del importe del salario contractual.
- j) La liquidación en metálico de los domingos y días festivos no compensados en descanso (art. 366).

Cuando la retribución del trabajador tenga lugar bajo la forma denominada «a la parte», el salario regulador se calculará sobre el reglamentario señalado para cada categoría profesional o el declarado para el Seguro de accidentes del trabajo.

Art. 443. A efectos de cotización el salario tendrá como tope máximo el de 5.000 pesetas mensuales, para cuyo cómputo no se tendrán en cuenta el importe de las pagas extraordinarias que establece el artículo 241 de este Reglamento sobre las que se bonarán las correspondientes cuotas en todos los casos.

Quiénes perciban salarios que excedan de la expresada cantidad, recibirán los beneficios de acuerdo con el citado límite.

Art. 444. Podrán sustituir al Montepío Marítimo Nacional en las funciones de previsión social que al mismo competen las Instituciones Benéficas de las Empresas «Compañía Ibarra, S. A.», «Naviera Aznar» y «Compañía Transmediterránea» autorizadas excepcionalmente para el ejercicio de tales cometidos, con sujeción a las siguientes condiciones generales:

1) Los Estatutos correspondientes a las Entidades privadas habrán de acomodarse, en cualquier instante, a los que el Montepío Marítimo Nacional establezca, en forma que sus asociados tengan siempre garantizados derechos equivalentes en ambas Instituciones.

2) Con efectos de 1 de enero de 1941 no se admitirán ningún nuevo afiliado en las Instituciones Benéficas privadas, salvo aquellos que sean declarados excedentes y permanezcan en tal situación durante plazo inferior a seis meses.

Art. 445. Para el exacto cumplimiento de todo el personal de la Marina Mercante, de los beneficios que otorga el Montepío Marítimo Nacional, y las obligaciones que el régimen de previsión social impone en la edición oficial de estas Ordenanzas laborales que establece el artículo 62, se incluirá el texto de los Estatutos reglamentarios de la nombrada Institución, a cuyo efecto se encomienda a la misma, con carácter exclusivo, confeccionar y administrar la mencionada edición cuyo valor en venta se limita a un mínimo de beneficio que pasará a engrosar, en su integridad, los recursos económicos del Montepío.

CAPITULO XVIII

Seguridad e higiene en el trabajo

SECCIÓN 1.ª—Medidas de carácter general

I—NORMAS GENERALES

Art. 446. En los buques de la Marina Mercante deberán adoptarse todas 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 medios de protección personal, completándose unos y otros con la adecuada enseñanza sobre esta materia.

Art. 447. Se extremarán las precauciones en los trabajos y faenas que resulten peligrosos por su propia índole o por el lugar en que se realicen correspondiendo al Capitán establecer las normas especiales para estos casos, encargando de la dirección de tales trabajos a los Oficiales especialmente capacitados, que asumirán la responsabilidad de la ejecución de dichas operaciones.

Art. 448. Además de las prescripciones señaladas en el presente capítulo, deberán cumplirse:

a) Todas aquellas otras que sean de aplicación en los buques y que figuran en la vigente legislación de trabajo, y especialmente en el Reglamento de Accidentes de Trabajo en la Industria, de 31 de enero de 1933, y en el Reglamento General de Seguridad e Higiene del Trabajo, de 31 de enero de 1940.

b) En lo relativo a la manipulación de productos o mercancías peligrosas, se estará a lo dispuesto en el Reglamento de 27 de marzo de 1918 para el embarque, transporte por mar y desembarque de dichas mercancías, debiendo ponerse en conocimiento de los individuos de la dotación que deban intervenir en tales operaciones, los peligros que su manipulación acarrea, así como los medios o precauciones a adoptar, facilitándose los elementos precisos para su protección personal, tales como máscaras antigás, mascarillas, gafas protectoras, guantes, calzado adecuado y demás prendas protectoras que la repetida manipulación exija.

En los buques que transporten gasolina, materias inflamables y explosivos se llevarán al máximo las medidas de seguridad, quedando prohibido fumar en lugares distintos de aquellos que estén expresamente señalados, así como el llevar en los bolsillos mecheros, cerillas o cualquier otro elemento capaz de producir llamas o chispas.

c) La instalación y medios de lucha contra incendios se dispondrán de conformidad con las disposiciones vigentes sobre el particular, adiestrando al personal en la utilización y manejo de los mismos.

Art. 449. A no ser que lo exija la seguridad del buque en la mar, los tripulantes no harán trabajos en palos y costados, en los que pueda peligrar su vida, salvo casos de fuerza mayor, por seguridad del buque, de las vidas de los pasajeros y tripulantes o de la carga.

En los trabajos que en puerto puedan realizar los individuos de la dotación en el rascado o pintado de chimeneas, palos o costados del buque, podrá utilizarse la llamada «guindola marinera», siempre que se dote al tripulante de un cinturón de seguridad con rabiza firme a puntos sólidamente fijados.

Los andamios que a bordo puedan utilizarse para los fines enumerados en el párrafo anterior u otros análogos, cualquiera que sea el sistema empleado, estarán dispuestos en forma que satisfagan plenamente las condiciones generales de resistencia, estabilidad y seguridad.

Las escaleras de mano empleadas en el trabajo, serán sólidas y seguras y estarán

provistas en su extremo superior de ganchos de seguridad, o en su inferior de dispositivos antideslizantes. Cuando sean dobles, se unirán convenientemente ambos lados de la escalera mediante tirantes resistentes.

II.—NORMAS ESPECIALES

a) Acceso a los buques

Art. 450. 1) Cuando un barco esté fondeado cerca de un muelle o de otro barco, serán puestos a disposición de los tripulantes los medios de acceso que ofrezcan garantías de seguridad para salir y volver al buque, a menos que las circunstancias sean tales que puedan hacerlo sin dispositivos especiales, pero sin exponerse inútilmente a riesgos de accidentes.

Estos medios de acceso deberán consistir:

a) Cuando sea razonablemente practicable, en la escala real o de portalón del buque, en una plancha o en otro dispositivo análogo.

Estos dispositivos deberán tener una anchura mínima de 55 centímetros y estar sólidamente fijos, de manera que no puedan desplazarse; su inclinación no será muy acentuada; estarán contruidos con material de buena calidad, se conservarán en perfecto estado y se hallarán provistos a ambos lados y en toda su longitud de una barandilla eficaz, de una altura no menor de 82 centímetros. Si se trata de la escala real, deberá estar provista de una barandilla de la misma altura, a un solo lado, a condición de que el otro esté eficazmente protegido por el costado del buque.

b) En los demás casos, una escala de longitud y solidez suficiente, que deberá estar convenientemente sujeta.

2) Cuando el barco no esté fondeado junto al muelle, deberán preverse las medidas necesarias para garantizar la seguridad en el transporte del personal, comprendiendo en ellas las condiciones que han de reunir las embarcaciones que a tal fin deban ser utilizadas.

Art. 451. Las llamadas «escalas de gato» usadas en los buques, reunirán las siguientes condiciones:

a) Dimensiones mínimas: largo del peldaño, no inferior a 50 centímetros; anchura, 15 centímetros; grueso, tres centímetros. Distancia entre peldaños, no más de 30 centímetros.

b) Por encima y debajo de cada peldaño, y entre éste y las ligaduras que unen las dos tiras, habrán de colocarse unas cuñas de madera bien sujetas a ellos.

c) Cada cinco peldaños, como máximo, deberán llevar esta clase de escalas un barrote de madera del suficiente diámetro que sobresalga por cada lado unos 60 centímetros, a fin de evitar que la escala pueda voltearse en los bandazos del buque cuando, por estar éste en lastre o por su mucho puntal, el trayecto a subir o bajar es grande.

b) Escotillas

Art. 452. Con objeto de garantizar la seguridad de los tripulantes y trabajadores portuarios cuando estén ocupados en levantar o colocar en su sitio los cuarteles de las escotillas, así como los barrotes y galeotas, deberán conservarse en buen estado, provistos de asas u otros dispositivos apropiados a sus dimensiones y pesos para volverlas fácilmente, y caso de no ser intercambiables, deberán llevar marcada claramente la cubierta y escotilla a que pertenecen.

c) Alumbrado

Art. 453. Con las obligadas limitaciones que impone la visibilidad durante la navegación desde el puente de mando, todos los lugares del buque por donde deba

transitar la tripulación deberán estar eficazmente alumbrados, tanto en la mar como en puerto, cuidando que el sistema que a tal fin se utilice no represente peligro para la seguridad de la dotación.

Los lugares de acceso al buque, cuando éste se halle en puerto o bahía, tendrán inexcusablemente, durante toda la noche, el debido alumbrado, aun cuando en la nave no se esté realizando operación o trabajo alguno.

d) Ventilación

Art. 454. Las bodegas de los barcos serán convenientemente ventiladas antes de bajar a ellas tripulantes o trabajadores portuarios, y cuando se trate de mercancías y productos peligrosos o mal olientes, se extremará esta ventilación, practicándose, si fuese preciso, una ventilación o aspiración forzada.

e) Aparejos de izar pesos

Art. 455. Los aparejos de izar pesos, así como todos los artefactos o accesorios fijos y móviles, serán empleados para las operaciones efectuadas a bordo cuando se encuentren en estado de funcionar sin peligro, teniendo en cuenta las prevenciones siguientes:

a) Antes de ponerlos en servicio, y una vez al año, dichos aparejos habrán de ser debidamente probados y verificados.

b) Todas las cadenas, cables metálicos, anillas, ganchos y demás útiles móviles serán probados y verificados cada seis meses, y asimismo serán objeto de inspección cada vez que vayan a ser utilizados, procurando que las cadenas no sean acortadas por medio de nudos, tomando, además, precauciones para evitar que se estropeen por el roce con aristas vivas.

c) Se conservarán a bordo actas con la autenticidad debida, que constituyen prueba de la seguridad del funcionamiento de los útiles y del máximo de carga autorizada.

d) Se deberá marcar y conservar la indicación clara del máximo de carga autorizada en todas las maquinillas, puntales de carga y demás aparatos destinados a izar pesos.

e) Todos los motores, ruedas dentales, aparatos de transmisión por cadena o frotamiento, conductores eléctricos y tuberías de vapor, deberán estar provistos de protección en la medida que sea prácticamente aconsejable.

f) Las maquinillas, cabrestantes, etcétera tendrán dispositivos apropiados para reducir al mínimo las caídas accidentales de las cargas.

g) Ningún mecanismo de izar, cualquiera que sea su clase, deberá cargarse más allá del máximo de carga autorizada.

h) Todo fardo u objeto que tenga una tonelada o más de peso bruto deberá ser provisto, antes de su embarque, de una marca exterior, en la que, de un modo claro y duradero, se indique su peso.

Las disposiciones de este artículo se entenderán igualmente aplicables con las debidas adaptaciones a las maquinillas de elevar anclas, cabrestantes u otras análogas, necesarias en la maniobra del buque.

SECCIÓN 2.—Alojamiento de las tripulaciones

a) Emplazamiento de los alojamientos

Art. 456. Todo local de un buque mercante que se destine al alojamiento de la tripulación en su emplazamiento, construcción y medios de acceso satisfarán las debidas condiciones higiénicas garantizando la seguridad de la tripulación, la protección contra las variaciones del tiempo y la entrada de la mar, el aislamiento del calor y del frío, de los ruidos excesivos y de las emanaciones procedentes de otras secciones del barco.

b) Protección contra las inclemencias del tiempo

Art. 457. La protección contra las inclemencias del tiempo de los alojamientos de hombres de mar se conseguirá cumpliendo con los requisitos siguientes:

a) Revistiendo con madera la cara superior de la cubierta de plancha de hierro o acero que sirva de techo a un alojamiento.

b) Si por razón de la existencia de bitones u otros aparatos en la cubierta de plancha no pudiera cubrirse totalmente su cara superior con madera, se tendrá cuidado de que ninguna litera quede precisamente debajo de esa parte de la cubierta, cuya cara interior de todos modos se revestirá con una pasta de corcho en esos sitios.

c) Se revestirán con pasta de corcho las superficies interiores de los trancañiles sobre los que se encuentren establecidas cunetas de recogidas de aguas.

d) Se proscribirá en absoluto el forrado interno con madera de los alojamientos de fogoneros y marineros de los buques de hierro y acero. El revestimiento interior de estos locales se hará con pasta de corcho, allí donde exteriormente no esté ya el hierro o el acero revestido de madera.

e) Los mamparos, techos, suelos, etcétera de los alojamientos han de ser impermeables a las lluvias, y las puertas deberán cerrar de modo satisfactorio.

c) Protección contra la entrada de la mar

Art. 458. La protección contra la entrada de la mar se considerará asegurada si se cumplen los siguientes preceptos:

a) Si está en buen estado el calafateo de la cubierta que sirve de techo al local.

b) Si está en buen estado el calafateo de los mamparos o costados expuestos directamente a la acción de la mar.

c) Si portas y portillas pueden cerrarse quedando estancadas.

d) Si la entrada a los locales por la cubierta que le sirve de techo está protegida por sólidos y eficaces tambuchos, sobre todo cuando éstos se encuentran sobre el castillo.

e) Si las entradas a los locales por sus mamparos están elevadas sobre la cubierta a suficiente altura (45 centímetros en cubierta superior y 35 centímetros en inferior).

d) Protección contra las emanaciones

Art. 459. La protección contra las emanaciones se considerará asegurada si existe incomunicación entre el alojamiento de la tripulación y los locales, bodegas, sentinas, etc. en que se produzcan dichas emanaciones. Para que esta incomunicación sea efectiva será preciso que los mamparos, costados y cubiertas que limitan los alojamientos reúnan ciertas condiciones, que se exponen a continuación:

a) Los mamparos de madera deberán estar contruidos con maderas bien curadas, y las uniones de las tablas que lo forman, además de ser machihembradas, llevarán cubrejuntas con fieltro interpuesto.

b) Si contiguo al alojamiento estuviera situada una despensa, el mamparo que separa los dos compartimientos, si es de madera, deberá estar contruido con dos planos de tablas machihembradas, entre los que se colocará el fieltro.

c) Cuando el alojamiento esté separado por un mamparo metálico, de una despensa del departamento de la caldereta o de cualquier parte de los troncos de máquinas o calderas, el susodicho mamparo, por la parte del alojamiento, se forrará con madera, dejando un es-

peor de 75 milímetros, por lo menos, entre la madera y el hierro, en cuyo espacio se colocará una materia refractaria al calor.

d) Las cubiertas que forman los pisos de los alojamientos serán siempre de madera, de un espesor no inferior a 63 milímetros, bien establecidas y calafateadas. Los tabloncillos sobre la cubierta de acero no se consentirán en modo alguno, como tampoco los entarimados, a menos que los espacios que dejen por la parte inferior no estuvieren totalmente cementados.

e) No se consentirán escotillas para pasos a paños situados bajo el alojamiento de la tripulación, a menos que tales escotillas estén dispuestas de modo conveniente para que los paños queden bien comunicados.

f) No se consentirán comunicaciones directas entre los alojamientos y los compartimientos en que existan bombas de vapor, o sea cofferdanes o tanques de petróleo.

g) En los buques que estén destinados a conducir cargas peligrosas por sus emanaciones, el mamparo que separe el alojamiento de la bodega será prácticamente estanco a los gases. Para conseguir este resultado, si es de madera, deberá exigirse que esté construido con dos planos de tablas machihembradas, entre los que se interpondrá una capa de fieltro y alquitrán mineral. En la unión del mamparo así construido con el costado del buque, se colocarán por ambas caras, y en todo el contorno, tiras de planchas de plomo dobladas en ángulo.

e) Otras medidas de carácter general

Art. 460. Los mamparos exteriores de los dormitorios y comedores estarán debidamente aislados, y las envolturas de protección de las máquinas, así como los mamparos de las cocinas o de otros locales que despidan calor, estarán convenientemente aislados de los compartimientos o pasadizos adyacentes donde el calor incomode el paso a la permanencia. Se adoptarán disposiciones similares para protegerlos contra los efectos de calor emanados de las tuberías calor y de agua caliente.

Las tuberías maestras de vapor y de escape de las maquinillas y aparatos auxiliares similares no pasarán por los compartimientos de alojamientos de la tripulación ni, en cuanto sea técnicamente posible, por los pasadizos que conduzcan al mismo.

Cuando dichas tuberías deban pasar por tales pasadizos serán convenientemente aisladas y revestidas.

Los dormitorios, comedores, locales de recreo, instalaciones sanitarias y pasadizos desde el espacio reservado al alojamiento de la tripulación estarán debidamente aislados para impedir toda condensación o todo exceso de calor. También estarán aislados en la medida de lo posible de toda clase de ruidos molestos.

Art. 461. Los mamparos interiores serán construidos de un material autorizado que no sea susceptible de albergar parásitos y su revestimiento deberá ser de un material que pueda limpiarse fácilmente.

El revestimiento de las paredes interiores y techos deberán estar pintados con colores claros, manteniéndose en buen estado y renovándose o restaurándose siempre que sea necesario.

La cubierta de los locales destinados al alojamiento de la tripulación deberán ser de material y construcción autorizadas, proporcionando una superficie estanca a la humedad y serán de fácil limpieza. Se proveerá de un desagüe eficiente.

b) Ventilación

Art. 462. Todos los locales destinados al alojamiento de la tripulación estarán convenientemente ventilados.

El sistema de ventilación deberá regularse de manera que permita mantener una pureza de aire satisfactorio en todas las condiciones atmosféricas y climatológicas en que el barco pueda encontrarse y de forma que no resulte molesta o perjudicial para la tripulación.

No se aceptarán, como medios eficientes de ventilación, las lumbreras, los portillos, los tambuchos ni las puertas.

Los barcos destinados regularmente a navegación en los trópicos y en el Golfo Pérsico estarán provistos de medios mecánicos de ventilación y de ventiladores eléctricos.

Los buques que realizan navegación fuera de los trópicos estarán provistos de los medios mecánicos de ventilación o de ventiladores, pudiendo exceptuarse de este requisito a aquellos que naveguen normalmente en los mares fríos septentrionales o meridionales.

c) Calefacción

Art. 463. Deberá disponerse en todos los barcos, con excepción de los destinados exclusivamente a viajes por los trópicos y en el Golfo Pérsico, la instalación de un sistema de calefacción adecuado.

Este sistema funcionará mientras la tripulación habita o trabaje a bordo y cuando las circunstancias lo requieran.

El sistema de calefacción que se adopte deberá ser capaz para mantener el alojamiento a temperatura satisfactoria en todo tiempo y en cualquier clima.

Los elementos de calefacción deberán colocarse y cuando sea necesario aislarse para evitar el riesgo de incendio, peligro o incomodidad para la tripulación.

d) Iluminación natural y alumbrado

Art. 464. Todos los locales destinados al alojamiento deberán estar suficientemente iluminados, disponiendo de luz natural y cuando esto no sea prácticamente posible se suplirá con un sistema de alumbrado artificial eficiente.

Dispondrán de alumbrado mediante luz eléctrica y si no existen a bordo dos fuentes generadoras de electricidad independientes se proveerá de un sistema suplementario de socorro por medio de lámparas o aparatos de modelo adecuado.

Cuando el sistema suplementario no sea eléctrico se cuidará de que las lámparas o aparatos empleados a tal fin no ofrezcan peligro de incendio ni vicien el aire de los locales.

e) Dormitorios

a) Emplazamiento

Art. 465. Los dormitorios estarán situados sobre la línea de flotación en el centro o en la popa del barco.

En casos excepcionales se podrá autorizar la instalación de dormitorios en la proa del barco, nunca delante del mamparo de abordaje cuando cualquier otro emplazamiento se considere poco conveniente o poco práctico debido al modelo del barco, su desplazamiento o al servicio que esté destinado a prestar.

A bordo de todo buque de pasajeros se podrá permitir, siempre que se instalen los dispositivos convenientes de alumbrado y ventilación, la instalación de dormitorios bajo la línea de flotación, pero en ningún caso inmediatamente debajo de los pasadizos de trabajo.

b) Capacidad

Art. 466. La superficie por individuo alojado en cada dormitorio no será inferior a 1,85 metros cuadrados en barcos de menos de 800 toneladas; de 2,35 metros cuadrados en barcos que desplacen 800 toneladas o más, pero menos de 3.000 toneladas, y de 2,78 metros cuadrados en

barcos que desplacen 3.000 toneladas o más.

No obstante, en los barcos de pasajeros en los cuales compartan el mismo dormitorio más de cuatro miembros de la tripulación la superficie mínima por persona podrá ser de 2,22 metros cuadrados.

La altura de los dormitorios no será inferior a 1,90 metros.

c) Distribución

Art. 467. Los dormitorios serán suficientemente numerosos para que los diferentes grupos de tripulantes puedan disponer de uno o varios dormitorios diferentes, pudiendo concederse exenciones en el caso de barcos de poco tonelaje.

El número de personas permitido por dormitorio no excederá del máximo que se indica a continuación: a) Oficiales, una persona. b) Titulados con título no superior, una persona, de ser posible, y en ningún caso más de dos. c) Maestranza, una o dos personas, y en ningún caso más de dos. d) Tripulantes subalternos, dos o tres personas, a ser posible, y en ningún caso más de cuatro.

En los barcos de pasajeros podrá permitirse alojar por dormitorio un máximo de diez subalternos.

El número máximo de personas que podrán alojarse en un mismo dormitorio se indicará en forma fácilmente visible en el propio local.

d) Literas

Art. 468. Todos los tripulantes dispondrán de literas individuales, colocadas y distribuidas en el dormitorio de manera que para llegar a cualquiera de ellas no haya de pasarse por encima de ninguna otra.

Solamente se podrá superponer dos literas y las dimensiones mínimas de cada una de ellas serán de 1,92 metros de largo por 0,68 de ancho.

El armazón y la barandilla, si ésta existe, de toda litera será de material adecuado y resistente, que no se corra con facilidad o sea susceptible de alojar parásitos.

Toda litera tendrá un fondo elástico o colchón de muelles, así como un colchón de material autorizado, quedando prohibido utilizar paja u otro material susceptible de alojar parásitos, para el relleno.

En el caso de literas superpuestas, debajo del colchón de muelles o fondo elástico de la litera superior se colocará un fondo o separación de material apropiado que no deje pasar el polvo.

Art. 469. El equipo correspondiente a cada litera deberá mantenerse en condiciones satisfactorias de conservación y limpieza, efectuándose el lavado de la ropa por cuenta del Armador, con la periodicidad que el Reglamento de régimen interior determine. En los casos de enfermedad contagiosa o infecciosa deberá someterse a desinfección todo el equipo.

E) MOBILIARIO Y ENSERES

Art. 470. El mobiliario de cada ocupante constará de un ropero, que estará provisto de estantes y de aldabillas, para colocación de un candado por cuenta del ocupante.

El mobiliario deberá construirse de material liso y duro, que no se deforme ni corra, ni sea susceptible de alojar parásitos.

Todo dormitorio estará provisto de una mesa o de un escritorio y de los asientos necesarios; tendrá un espejo, armarios pequeños para los artículos de aseo personal, un estante para libros, suficiente número de perchas o ganchos para colgar la ropa y las adecuadas cortinillas para los portillos, y en general estará construido y equipado en forma que proporcione a sus ocupantes una comodidad razonable, permitiendo su fácil y eficiente limpieza.

Para guardar los trajes de agua se dispondrán percheros suficientes y debidamente aireados, siempre que sea posible fuera de los dormitorios, pero fácilmente accesibles desde éstos.

F) COMEDORES

Art. 471. 1) Se instalarán a bordo de todos los barcos comedores suficientes para toda la tripulación, los cuales tendrán las dimensiones, plazas y equipos suficientes para el número de personas que los utilicen simultáneamente.

2) Las mesas y las sillas o asientos empleados serán de material adecuado, resistente a la humedad y de fácil limpieza. Los armarios destinados a guardar los utensilios propios del servicio de comedor reunirán condiciones similares a las indicadas en el párrafo anterior, procurándose que todo el mobiliario resulte cómodo y grato para la tripulación. El equipo para el servicio de los comedores será facilitado por el Armador, y se mantendrá en las debidas condiciones de conservación y limpieza.

3) Los comedores estarán separados de los dormitorios y lo más cerca posible de las cocinas, y dispondrán de una instalación anexa para el lavado del equipo, cuando las despensas existentes no sean directamente accesibles desde los comedores.

G) ESPACIO LIBRE SOBRE CUBIERTA Y LOCALES DE RECREO

Art. 472. 1) En todos los barcos se reservará uno o varios espacios sobre cubierta, según las dimensiones del buque y el número de tripulantes, a los cuales tendrán acceso cuando no estén de servicio.

2) Se instalarán, a ser posible, salas de recreo para la tripulación, de dimensiones proporcionadas a la misma y con mobiliario cómodo y grato, de acuerdo con la finalidad de estos locales. Cuando no se disponga de estas salas y deban emplearse los propios comedores a tal objeto, estos últimos se dispondrán y amueblarán adecuadamente a dicha doble finalidad.

3) Podrán concederse exenciones a las disposiciones señaladas en el presente artículo y en el anterior en la medida que lo exijan las condiciones especiales existentes en buques de pasajeros o en otros de reducido tonelaje o tripulación.

SECCIÓN 3.—Instalaciones sanitarias

Art. 473. En todos los buques se dispondrán instalaciones sanitarias adecuadas y suficientes, lavabos, baños, duchas, retretes, etc., para el servicio de la tripulación.

a) Lavabos, duchas y baños

Art. 474. Se dispondrá de las siguientes instalaciones para todas las categorías de personal que ocupen dormitorios carentes de servicios propios: a), una bañera o una ducha por cada ocho personas; b), un lavabo por cada seis personas. Cuando el efectivo de las personas que componen un grupo de tripulantes sea inferior a ocho, se considerará, a los efectos de dichas instalaciones, como si fuese dicho número.

En los buques cuya dotación sea superior a cien, y en los barcos de pasajeros que empleen normalmente menos de cuatro horas de duración en sus viajes, podrá disponerse una reducción en el número de las instalaciones de higiene antes mencionadas.

En todas las instalaciones comunes para el aseo personal se suministrará agua dulce, fría y caliente, a ser posible, mediante la adecuada instalación de agua corriente. A falta de agua caliente, se

facilitarán los medios para poder calentarla.

Los lavabos, bañeras y duchas serán de dimensiones adecuadas, y estarán construidas de material autorizado cuya superficie sea lisa y no susceptible de agrietarse o correrse.

Las instalaciones sanitarias destinadas a ser utilizadas por más de una persona responderán a las siguientes condiciones:

a) Los pisos serán de material resistente autorizado, impermeable a la humedad y de fácil limpieza, debiendo estar provistos de un sistema adecuado de desagüe.

b) Los locales estarán debidamente alumbrados, ventilados y a temperatura conveniente.

b) Retretes

Art. 475. Se instalarán retretes independientes en la proporción mínima de tres en los barcos de menos de ochocientas toneladas y de seis en los buques mayores de dicho tonelaje.

Todos los retretes serán de un modelo autorizado y estarán provistos de sistemas que aseguren la circulación de una fuerte corriente de agua que reduzca al mínimo el peligro de obstrucción y sea fácil su conservación y limpieza.

La ventilación de todo retrete se realizará mediante comunicación directa con el aire libre, independiente de toda otra parte del alojamiento.

Los retretes estarán situados en un lugar fácilmente accesible desde los dormitorios o instalaciones para el aseo personal, pero no tendrán comunicación directa con los primeros. Estas disposiciones no se aplicarán a los retretes situados entre dos dormitorios cuyo número total de ocupantes no exceda de cuatro.

Cuando en un mismo local existan varios retretes, se dispondrán entre ellos los adecuados tabiques de separación y puertas que los cierren, constituyendo de esta forma cabinas independientes.

c) Lavaderos

Art. 476. Las instalaciones para el lavado de la ropa de la tripulación se dispondrán en locales a propósito, empleándose sistemas que permitan realizar dicho lavado en las debidas condiciones de higiene, comodidad e independencia. Los lavaderos dispondrán de agua dulce, a ser posible, corriente, caliente y fría. A falta de agua caliente, se proporcionarán los medios para calentarla.

Cuando no sea posible disponer de locales independientes para el lavado de ropa, las pilas podrán ser instaladas en los locales destinados al aseo personal, si bien se procurará situarlas en lugar aparte dentro de estos locales.

Los tendederos de ropa estarán situados en local separado de los dormitorios y comedores, y serán de dimensiones y ventilación adecuada a su finalidad.

SECCIÓN 4.—Enfermerías y botiquines

Art. 477. En lo relativo a asistencia sanitaria de la tripulación, se observarán las disposiciones dictadas por las Autoridades de Sanidad y lo prescrito en el Reglamento orgánico de Sanidad Exterior, de 7 de septiembre de 1934.

Art. 478. La enfermería, caso de existir, reunirá las reglamentarias condiciones en cuanto a su capacidad, superficie, cubicación, instalaciones de agua caliente y fría y evacuación de líquidos y residuos de todas clases. Independientemente de la instalación suplementaria de alumbrado de socorro, cualquiera que ésta sea, la enfermería dispondrá de un medio propio de alumbrado supletorio.

Estará prohibido utilizar la enfermería

para usos distintos a aquellos para los cuales está destinada.

Art. 479. La enfermería dispondrá de los medios y material adecuado para el cumplimiento de su finalidad, y cuando el buque no lleve Médico a bordo, existirá un botiquín de urgencia con el material necesario y las instrucciones escritas adecuadas para los tratamientos y asistencias de carácter urgente, conforme en un todo con lo dispuesto en el mencionado Reglamento orgánico de 7 de septiembre de 1934.

SECCIÓN 5.—Medidas sanitarias

Art. 480. Se adoptarán las disposiciones convenientes para proteger los alojamientos de las tripulaciones en los buques que toquen regularmente puertos infectados de mosquitos, colocando medios adecuados de defensa en las escotillas, aberturas de ventilación y puertas que den a la cubierta.

Art. 481. Todos los buques que regularmente realicen travesías por los trópicos o por el Golfo Pérsico estarán provistos de toldos para cubrir las cubiertas abiertas situadas sobre el alojamiento de la tripulación y sobre la parte o partes de cubierta que sirvan de lugar de recreo y descanso de los tripulantes.

SECCIÓN 6.—Alimentación

Art. 482. La comida de la tripulación será variada, abundante, sana y bien condimentada, debiendo constituir un régimen completo en principios inmediatos, calidad de productos, vitaminas, etc., y ser adecuado al esfuerzo que se realice, tanto si se trata de trabajo físico como intelectual. Asimismo, la alimentación de las dotaciones será la que aconseje la clase de navegación que el buque realice, dando el mínimo de calorías que se determinará en el Reglamento de régimen interior, de acuerdo con dicha navegación.

La alimentación de los tripulantes se distribuirá en desayuno y dos comidas al día, y la composición de estas últimas será distinta durante la semana.

Art. 483. La provisión de agua se llevará en aljibes de hierro, en perfecto estado de limpieza y conservación, de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento de Sanidad Exterior.

Se prohíbe terminantemente el uso de boquillas para extraer, por succión, el agua de los tanques; ésta se suministrará bien directamente, por medio de bombas o por grifo, colocados en los tanques arriba mencionados, prefiriéndose los que, por su disposición, eviten riesgos de contaminación.

Todos los buques deberán llevar instalaciones adecuadas para que en ningún caso el agua destinada a bebida tenga una temperatura superior a quince grados.

Art. 484. El Reglamento de régimen interior de cada Empresa o buque determinará de una manera concreta todo lo que afecta al régimen alimenticio de las tripulaciones, debiendo contener, a tal efecto, los extremos siguientes:

a) Tipos de minuta a utilizar según las distintas clases de navegación que se realicen.

b) Volumen o peso de los distintos elementos que integren la alimentación, por día y persona, para poder deducir el número de calorías por tripulante.

c) Servicios frigoríficos de que disponga el buque, con el fin de que los víveres de fresco se conserven sin alteración y puedan mantener sus principios nutritivos, sin tener que recurrir a una alimentación a base de conservas.

d) Todos aquellos otros datos que permita conocer el exacto cumplimiento de

los fines que se persiguen por las disposiciones de la presente Sección.

Art. 485. El Capitán asumirá la responsabilidad de todo cuanto afecta a las condiciones, en que se ha de servir las comidas a la tripulación.

Semanalmente, y por turno de rotación, se designará un Oficial, titulado con título no superior, o un individuo de la Maestranza, que asistido por un tripulante subalterno, tendrá la obligación de comprobar el peso de los víveres destinados a la comida, calidad de los mismos y condiciones de su condimentación.

Durante la semana en que se desempeñe la anterior función, los designados tendrán la obligación de hacer constar en un libro, convenientemente foliado y sellado por la Delegación de Trabajo competente, el resultado diario de la vigilancia que se les atribuye, haciendo especial mención de las cantidades de víveres que se invierten en la alimentación de los tripulantes, las cantidades que se destinan a cada comida, y las que corresponden a cada individuo. Se hará constar también, en la misma diligencia diaria, las reclamaciones que formulen los interesados en relación con esta materia.

La omisión de la diligencia correspondiente, que deberá ir firmada por los encargados de la vigilancia, de acuerdo con lo dispuesto en el presente artículo, será considerada como falta de carácter muy grave, sancionable a tenor de lo establecido en el apartado b) del artículo 416 de este Texto reglamentario

Sección 7.ª—Normas de aplicación

Art. 486. Las disposiciones contenidas en las Secciones segunda y tercera, sobre alojamiento de las tripulaciones, e Instalaciones Sanitarias, se aplicarán íntegramente a los buques mercantes, nuevos, matriculados en España, de doscientas toneladas de registro bruto, como mínimo, dedicados al transporte de mercancías o de pasajeros, cuya quilla se coloque en astilleros nacionales a partir de los tres meses siguientes a la fecha en que se publique la presente Reglamentación.

Art. 487. Las prescripciones a que se alude en el artículo anterior, se aplicarán tan sólo, en la medida racionalmente practicable, en los casos siguientes:

a) A los barcos nuevos, completamente terminados, o a los que estén en construcción en la fecha en que estas Ordenanzas se publiquen.

b) A los buques que en igual fecha estén sometidos a transformación o reparación de importancia, o cuando estas reformas se lleven a efecto en el futuro.

c) A los barcos abanderados en países extranjeros, que se adquieran por armadores españoles con posterioridad a dicha fecha.

d) No obstante lo previsto en el artículo anterior, las normas a que en el mismo se hace referencia sólo serán aplicables a los buques cuya quilla se coloque, después de tres meses de la fecha de publicación de este Reglamento, en la medida racionalmente practicable también, cuando dichos buques estén comprendidos entre las doscientas y quinientas toneladas de registro bruto.

CAPITULO XIX

Reglamentos de régimen interior

Art. 488. Todas las Empresas navieras o armadoras, comprendidas en las presentes Ordenanzas, están obligadas, en el plazo de seis meses, contados desde el día siguiente, al de la inserción de estas normas en el BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO a presentar por triplicado, en la Dirección General de Trabajo, un proyecto de Reglamento de régimen inte-

rior, para cada uno de los buques que constituyen su flota.

A) NORMAS PARA SU CONFECCIÓN

Art. 489. Para la confección del mencionado proyecto, las Empresas deberán tener en cuenta las siguientes normas:

a) Deberá constar de dos partes: Una general, que será común para todos los buques, en la que se contendrán todas aquellas materias que afectan a la totalidad del personal de la Marina Mercante al servicio de la Empresa; y otra especial, que puede figurar incluso como anexo, limitada a recoger aquellas cuestiones que puedan ser específicas de determinado buque o clase de navegación.

Esta parte especial podrá ser suprimida, en el caso de que se considere innecesaria por ser análogas las características de los buques y servicios que por éstos se prestan.

b) No se limitará a reproducir todas las disposiciones de las presentes Ordenanzas, sino que deberá reflejarlas en cuanto esté exigido por la organización, peculiaridades y necesidades de la propia Empresa, cuidando sobre todo de establecer el régimen dentro del cual habrá de ejercer la libertad que se le reconoce en determinadas materias, en las cuales se les faculta para que se tracen su propia norma, pero no para que prescindan de ella.

c) De modo especial recogerá las condiciones laborales que el personal disfrute que sean superiores a las mínimas establecidas en la presente Reglamentación

d) Los Reglamentos de régimen interior se ajustarán, en su parte general, al orden de materias y distribución, en capítulos y secciones, que establecen las presentes Ordenanzas, si bien podrán subdividirse aquéllas cuando sea conveniente.

e) Sin perjuicio de recoger todas y cada una de las materias contenidas en esta Reglamentación y las que preceptivamente deben ser desarrolladas en el Reglamento de régimen interior, en éste se contendrán normas relativas a la prevención de accidentes, higiene, aseo del personal y cuantas otras disposiciones sean útiles para el debido rendimiento del trabajo, disciplina y fomento de las relaciones de lealtad y asistencia que recíprocamente se deben cuantos elementos personales convienen a bordo.

f) Para facilitar el examen de los proyectos y de sus modificaciones deberán presentarse acompañados de un informe conciso, aunque completo, en el cual se recojan las particularidades y características de la Empresa, relativa a las diversas materias en las que se deja su concreción definitiva al Reglamento interior.

B) PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO

Art. 490. Una vez recibido en la Dirección General de Trabajo el proyecto de Reglamento, aquélla procederá a recabar informe de la Subsecretaría de la Marina Mercante y del Sindicato Nacional correspondiente, pudiendo asimismo, cuando lo creyera oportuno, pedir el asesoramiento de la propia Empresa, de su personal o de alguna otra dependencia oficial, no empezando a correr el plazo que el artículo siguiente establece para su aprobación hasta que sean evacuados los informes y asesoramientos que se hubiesen solicitado.

Art. 491. La Dirección General de Trabajo adoptará el acuerdo que proceda en el término de dos meses, contados desde el ingreso del proyecto en su Registro o desde la emisión de los informes preceptivos o solicitados. En todo caso, los Reglamentos de régimen interior se entenderán aprobados por la tónica si no recayera resolución en el plazo de seis meses, a contar del día de su presentación

Contra la decisión que se adopte cabrá la interposición del recurso en el plazo de treinta días hábiles, contados a partir del siguiente a la notificación de aquélla. Dicho recurso, dirigido al Ministro de Trabajo, habrá de presentarse en la Dirección General del Ramo.

Art. 492. Una vez aprobado el Reglamento de régimen interior, deberá colocarse un ejemplar del mismo en sitio visible del buque para conocimiento del personal de a bordo.

Independientemente de dicha publicidad, las Empresas navieras que tengan a su servicio más de cien trabajadores vendrán obligadas a entregar gratuitamente un ejemplar de la parte general del Reglamento interno a cada uno de aquéllos.

Art. 493. Cualquier modificación que en el repetido Reglamento pretenda introducirse por la Empresa deberá solicitarse a la Dirección General de Trabajo, la que resolverá, previos los adecuados informes, dentro de los plazos que se señalan en el artículo 491, cubiendo igualmente contra sus acuerdos la interposición del recurso que en el mencionado precepto se establece.

Art. 494. El incumplimiento por parte de las Empresas de las disposiciones contenidas en el presente capítulo podrá ser sancionado por la Dirección General de Trabajo con multas de quinientas a diez mil pesetas.

CAPITULO XX

Disposiciones varias

a) Carnet profesional

Art. 495. Todo el personal comprendido en la presente Reglamentación será provisto del correspondiente carnet profesional o Libreta de Inscripción Marítima, según los casos, expedidos por las Autoridades de Marina correspondientes, de acuerdo con las disposiciones legales en vigor.

Independientemente de lo establecido en el párrafo anterior, las Empresas podrán proveer a todo su personal de un carnet, en el que, además de las circunstancias profesionales del interesado, se haga constar el cargo o función que desempeñe en los buques de la Compañía, con arreglo a las disposiciones contenidas en el Reglamento de Régimen Interior.

b) Préstamos

Art. 496. Independientemente de los anticipos regulados por los artículos 231 a 234 de este Reglamento, las Empresas deberán establecer un fondo para la concesión de préstamos que puedan solicitarse por el personal fijo, con una antigüedad mínima de dos años, y que se encuentre en alguna necesidad apremiante e inaplazable, debida a causas graves y ajenas a su voluntad. Su concesión se regulará por las siguientes normas:

a) Estos préstamos no devengarán interés alguno, y pueden determinar la obligación del beneficiario a continuar en activo hasta tanto reintegre totalmente las cantidades que hubiere recibido anticipadamente.

b) No se podrá solicitar préstamo por cantidad superior a la que represente dos mensualidades de haber inicial con trienios que se tengan asignados, ni pedir otro nuevo mientras exista algún débito pendiente de liquidación.

c) El reintegro de cada préstamo deberá hacerse distribuyendo su importe en doce plazos, que se descontarán de los sueldos correspondientes a los meses inmediatos a aquel en que se perciba la cantidad anticipada. No se hará, sin embargo, esta deducción en los meses en

que el interesado haya sido baja por enfermedad o accidente.

d) El Reglamento de régimen interior fijará la cuantía del fondo a que se refiere el párrafo primero del presente artículo, y establecerá las normas convenientes para el desarrollo de los anteriores preceptos.

c) Pacotilla

Art. 497. El Reglamento de régimen interior regulará con toda precisión, para evitar posibles abusos por parte de las tripulaciones, los efectos o mercancías que tienen derecho a embarcar por su propia cuenta en cada viaje, en concepto de pacotilla.

Para la redacción de los oportunos preceptos, las Empresas tendrán en cuenta las costumbres existentes en cada puerto, las Ordenanzas de Aduanas, y todos aquellos extremos que deban ser objeto de especial estimación, y que, respetando derechos tradicionales en la Marina Mercante, eviten que, al amparo de los mismos, puedan infringirse disposiciones legales, incurriendo en falta muy grave, de acuerdo con lo dispuesto en el apartado b) del artículo 415, el no declarar en debida forma la pacotilla que en cada viaje se transporte.

d) Concesión del billete de pasaje al personal y familiares

Art. 498. El personal fijo comprendido en estas Ordenanzas tendrá derecho a que se le conceda billete gratuito de pasaje en los buques de la Empresa en que preste sus servicios, de acuerdo con las siguientes normas:

1) Dicho beneficio quedará limitado a las líneas establecidas por el litoral de la Península, Baleares, Canarias y plazas de soberanía del Norte de África.

2) En la concesión de dichos billetes se estimarán por el naviero o armador las necesidades de la Empresa y los motivos del viaje que desee realizar el interesado.

3) Para la determinación de la clase de pasaje que corresponda otorgar se observará lo preceptuado en el artículo 292 de estas Ordenanzas.

4) En los buques de carga, el beneficio que por las presentes normas se regula se limitará a las posibilidades de alojamiento que permita la nave.

5) Corresponderá al beneficiario el abono de la manutención a bordo, si bien limitado su importe a la cuantía que señala el artículo 255 como subvención total reglamentaria.

6) Los Reglamentos de régimen interior desarrollarán con la debida amplitud los anteriores apartados.

Art. 499. De acuerdo con las costumbres que por cada Empresa tengan establecidas, o de conformidad con beneficios que para lo sucesivo se deseen implantar, se incluirá en los Reglamentos de régimen interior los adecuados preceptos relativos a las siguientes cuestiones:

a) Concesión de billetes de pasaje, gratuitos o bonificados, en favor de los familiares del personal comprendido en estas Ordenanzas fijándose al propio tiempo las bonificaciones que en la manutención de aquellos, durante su permanencia a bordo, se estime conveniente otorgar por el naviero o armador.

b) Admisión a bordo de los buques de pasaje o carga, con carácter circunstancial y restringido, de la esposa o hijo de aquellos tripulantes que, por disponer

de camarote individual, puedan alojarse en el mismo.

e) Incompatibilidades

Art. 500. Ningún individuo de la dotación de un buque podrá desempeñar simultáneamente funciones o empleos correspondientes a dos plazas, con arreglo a la plantilla legalmente establecida.

Asimismo se prohíbe al personal la realización de cualesquiera actos, trabajos, servicios u operaciones, de índole lucrativa o no, que, justificadamente, se hubiesen declarado incompatibles por la Empresa en su Reglamento de régimen interior.

f) Aplicación de disposiciones de carácter general

Art. 501. En lo no especialmente dispuesto en esta Reglamentación son aplicables las disposiciones legales de carácter general, teniendo carácter de irrenunciable los beneficios que se otorgan por aquella o por éstas.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA. *Clasificación profesional.*—Dentro de los treinta días siguientes a la publicación de este Reglamento, cada Empresa, de acuerdo con su plantilla, procederá a acoplar a su personal en las diversas categorías que se establecen.

Hécha por la Empresa la clasificación del personal, se comunicará a éste, el cual, en el plazo de treinta días, o superior en el caso de encontrarse el buque en viaje, podrá exponer las observaciones que crea pertinentes ante una Comisión integrada por el Jefe de la Empresa o un Delegado del mismo, como Presidente; el jefe de personal y por un representante de cada uno de los cuatro grupos profesionales y el de Inspectores, cuya designación propondrá en terna, a la Empresa, el Sindicato Nacional de Transportes y Comunicaciones.

Dicha Comisión acordará lo que proceda dentro de los quince días siguientes a la fecha en que se hubiese recibido en aquella la oportuna reclamación.

Contra las resoluciones que se adopten por la Comisión, el personal que se considere indebidamente clasificado podrá recurrir en el plazo de diez días, a contar del siguiente a aquel en que se notifique la resolución, ante el Delegado de Trabajo competente, resolviéndose dicho recurso previo informe de la Empresa, de la Inspección de Trabajo y del Sindicato correspondiente.

Los acuerdos adoptados por los Delegados de Trabajo serán recurribles ante la Dirección General de Trabajo, en los plazos y forma, que se determinan en los artículos 37 y 38 de estas Ordenanzas.

SEGUNDA. *Inspectores.*—Las situaciones de hecho existentes a la publicación de estas Ordenanzas serán respetadas en aquellas Empresas, con flota propia o arrendada, cuando los cargos de Jefe de Inspección, Inspectores e Inspector-Jefe de personal estén desempeñados por personal que no posea los títulos profesionales y condiciones exigidas por este Reglamento. Dicha excepción se considerará como situación a extinguir, debiendo en lo sucesivo cubrirse las vacantes que se produzcan, de acuerdo con las normas contenidas en el artículo 86 y concordantes del presente texto.

Los anteriormente citados, que se encuentran en las circunstancias mencionadas percibirán los haberes que les correspondan, de acuerdo con la Reglamentación específica que les sea de apli-

cación, pero si aquéllas fuesen inferiores a los consignados para la categoría de Inspectores en el presente Reglamento, tendrán derecho a percibir la diferencia en concepto de gratificación especial.

La excepción que por esta disposición transitoria se establece no será aplicable a aquel personal que no haya ejercido funciones inspectoras con anterioridad al día 1 de mayo de 1947, fecha de vigencia de las Normas sobre clasificación y régimen económico del personal de la Marina Mercante.

TERCERA. *Sobrecargos.*—Los actuales Sobrecargos, que en la actualidad prestan su servicio en los buques de la Marina Mercante, podrán continuar en el ejercicio de sus cargos, con los derechos y obligaciones que, por la presente Reglamentación se les reconoce, aun cuando no posean los títulos que para la mencionada categoría profesional se exigen por el artículo 50.

CUARTA. *Escalafones.*—Las Empresas navieras o armadoras confeccionarán en el plazo de tres meses, a contar desde la fecha de publicación del presente Reglamento, los escalafones de su personal fijo, correspondientes a los grupos profesionales de Inspectores, Oficiales, Titulados con título no superior, Maestranza y Tripulantes-Subalternos, en los que se relacionarán por riguroso orden de antigüedad los individuos pertenecientes a cada uno de dichos grupos, clasificándose, separadamente, las distintas categorías y especialidades que existan dentro de aquéllas.

Para las reclamaciones que puedan formularse sobre este primer escalafón se seguirán los trámites establecidos en los artículos 102 y 103 de este texto reglamentario.

QUINTA. *Excedencia del personal femenino.*—Al personal femenino que haya contraído matrimonio con anterioridad a la fecha de publicación de este Reglamento se le concederá un plazo de un año, a contar de la fecha expresada, para optar entre continuar al servicio de la Empresa naviera, o hacer uso de los derechos de excedencia en las condiciones consignadas en el artículo 152.

El mismo derecho de opción tendrá el personal femenino actualmente embarcado, que contraiga matrimonio con posterioridad a la publicación del presente Reglamento.

SEXTA. *Remuneración «a la parte».*—Entretanto no se aprueben las nuevas fórmulas de distribución de los porcentajes o beneficios, en los casos de remuneración «a la parte», que regula los artículos 302 a 314 de este Reglamento, subsistirán los sistemas actualmente en vigor, tanto en lo que respecta a los gastos deducibles del «monte mayor» como a las participaciones.

SÉPTIMA. *Condiciones más beneficiosas.*—Debido al carácter de mínimas que tienen las disposiciones de esta Reglamentación, se respetarán las condiciones más beneficiosas que, consideradas en su conjunto, disfrute el personal a la publicación de las mismas.

Las retribuciones superiores que las Empresas hubieren otorgado voluntariamente a sus trabajadores se considerarán absorbidas en la parte que corresponda por las nuevas condiciones económicas que ahora se establecen. A este solo efecto se excluirá del cómputo de salario el plus familiar, sobordo y sobordillo.

En cuanto a la subvención para manutención se respetará aquella que tenga implantada cada Empresa, siempre que sea superior a la determinada en el artículo 255.

Madrid, 23 de diciembre de 1952.—El Director general de Trabajo, Joaquín Reguera Sevilla.

ADMINISTRACION CENTRAL MINISTERIO DE EDUCACION NACIONAL

Dirección General de Enseñanza Universitaria

Aprobando adquisición aparatos complementarios de radioterapia para la Facultad de Medicina de Valladolid.

Excmo. y Magfco. Sr.: Visto el presupuesto remitido a este Departamento por el Rectorado de la Universidad de Valladolid para la adquisición de accesorios destinados a un aparato de radioterapia ya adquirido por este Departamento, con destino a la Facultad de Medicina de aquel Centro,

Resultando que remite una sola oferta de casa Siemens Reiniger Veije, de Madrid, única que puede suministrarlos, ya que son proyectados y construidos totalmente por la misma, y precisamente con las características necesarias para la finalidad que se desea. Importa totalmente dicho presupuesto 66.886,15 pesetas;

Considerando que dicha adquisición es urgente y necesaria;

Considerando que la Sección de Contabilidad y la Intervención General de la Administración del Estado han tomado razón y fiscalizado, respectivamente, el gasto propuesto en 27 de octubre último y 11 de los corrientes,

Este Ministerio ha dispuesto la aprobación del presupuesto de referencia por su expresado importe total de 66.886,15 pesetas, adjudicado en la forma anteriormente expuesta, que se abonará con cargo al crédito que figura en el capítulo cuarto, artículo segundo, grupo primero, concepto único del vigente presupuesto de gastos de este Departamento, y que se libere en la forma reglamentaria.

Lo que de orden comunicada digo a V. E. para su conocimiento y efectos.

Dios guarde a V. E. muchos años.
Madrid, 13 de diciembre de 1952.—El Director general, J. Pérez Villanueva

Excmo. y Magfco. Sr Rector de la Universidad de Valladolid.

Dirección General de Enseñanza Primaria

Transcribiendo lista provisional de los aspirantes a cátedras de Pedagogía de Escuelas del Magisterio (Maestros).

De conformidad con la autorización que me confiere el párrafo octavo de la Orden ministerial de 29 de marzo último (BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO de 16 de abril), por la que se convocan oposiciones, turno libre, para proveer las plazas vacantes de Pedagogía de las Escuelas del Magisterio (Maestros), de Cuenca, Gerona, Jaén, Lérida, Orense, Teruel, Valladolid, Salamanca y Sevilla,

Esta Dirección General, ha tenido a bien publicar la lista provisional de aspirantes a dicha oposición, expresando a continuación de cada uno de los aspirantes las oportunas indicaciones relativas a la falta de documentos para completar los expedientes y que han de entenderse en la forma siguiente:

- Certificado de nacimiento, legalizado o legitimado, según los casos.
- Certificación negativa del Registro Central de Penados y Rebeldes.
- Certificación facultativa expedida por Médico de Sanidad Nacional.
- Certificación de haber terminado los estudios de la Licenciatura de la Sección de Pedagogía o de Maestro Nacio-

nal de la Escuela de Estudios Superiores del Magisterio o títulos correspondientes

- Certificación de haber regentado por el tiempo mínimo de un año Escuelas de Enseñanza Primaria, según prescribe el párrafo cuarto del apartado b) del artículo 65 de la Ley, y apartado a) del artículo 110 del Reglamento.

- Certificación de adhesión a los principios del nuevo Estado.

- Los aspirantes que hayan desempeñado algún cargo con anterioridad el 18 de julio de 1936, certificado de depuración, y aquellos en quienes no concurra esta circunstancia, declaración jurada de que no eran funcionarios en aquella fecha.

- Los opositores que se crean comprendidos en la Ley de 17 de julio de 1947 lo justificarán con el certificado de la autoridad correspondiente.

- Los Eclesiásticos, autorización de su respectivo Prelado, según se determina en la Orden de 27 de octubre de 1942.

- Derechos de formación de expediente.

- Derechos de oposición.

OPOSITORES QUE TIENEN DOCUMENTACIÓN COMPLETA

Grupo de opositores Ex combatientes

Blasco Vilatela, don Ignacio.
Juez Vicente, don Julián
Pozo Pardo, don Alberto del.

Grupo de opositores libre

Albero Gotor, don Benito.
Bedia Ocejón, don Domingo.
García Yagüe, don Gregorio Juan.
Gómez García, don Emilio.
López de Foronda y Jiménez de Aberáurti, don Faustino
Mestre Ferré, don Octavio.
Oliveros Alonso, don Angel.
Redondo García, don Emilio.
Sacristán Vicente, don Amando.
Teruel Montoya don Cecilio.
Torres Martínez, don José.

OPOSITORES QUE TIENEN LOS EXPEDIENTES INCOMPLETOS

Grupo de opositores libre

García González, don Pedro Pablo.—Documento e).
García Pastor, don Luis.—Falta toda la documentación y derechos.
Gómez Esteban, don Aniceto.—Documento g).
Hernández Martín, don Santiago.—Documentos e) y g).
Mendoza Alvarez, don José.—Documento e).
Merino Sánchez, don Félix.—Documento e).
Palacios Sáenz de Urturi, don Victoriano.—Documento e).
Sanz Sanz, don Luis.—Documentos c) y g).
Sosa Santana, don Pedro.—Documento e)

Se concede un plazo de diez días naturales, a contar del siguiente al de la publicación de esta lista en el BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO, para que puedan formular las reclamaciones a que se consideren con derecho los aspirantes que no figuren en la relación precedente, así como para subsanar las deficiencias de documentos o requisitos que para cada opositor se señala, bien entendido que no podrán admitirse las reclamaciones, documentos y demás antecedentes que no tengan entrada dentro del referido plazo en el Registro General de este Ministerio.

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

Dios guarde a V. S. muchos años.
Madrid, 12 de enero de 1953.—El Director general, E. Canto

Sr. Jefe de la Sección de Enseñanzas del Magisterio del Ministerio de Educación Nacional.

MINISTERIO DE AGRICULTURA

Instituto Nacional de Colonización

Rectificando el anuncio por el que se hace público la expropiación de terrenos y se señala fecha y hora para el levantamiento de las actas previas de ocupación.

Por el presente se rectifica dicho anuncio, inserto en este BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO número 18, correspondiente al día 18 de enero actual, página 364, en el sentido de que, al final, se hizo figurar: El Director general Fernando de Montero y García de Valduero, cuando en realidad debió figurar, y así se hace constar: El Director general, Alejandro de Torrejón.

MINISTERIO DE COMERCIO

Dirección General de Comercio y Política Arancelaria

Concesión a los fabricantes que se indican del régimen de admisión temporal para hojalata en blanco, sin obrar para su transformación en envases de conservas

Por Orden de este Ministerio de fecha 31 de diciembre de 1952 les ha sido concedida a los fabricantes que se relacionan autorización para importar, en régimen de admisión temporal, hojalata en blanco, sin obrar, para su transformación en envases, destinados a la exportación de sus conservas, con los mismos requisitos que los establecidos en concesiones anteriores.

Beneficiario: «Abaco, S. A.»
Residencia: Glorieta de Telmo Lacasa, número 11, Alcañiz (Teruel).

Emplazamiento de la fábrica de conservas: Glorieta de Telmo, número 11, Alcañiz (Teruel).

Local donde ha de verificarse la transformación de la hojalata en envases: En los talleres de Hijos de Gerardo Bertrán, sitos en avenida de Icaria, número 74 Barcelona.

Mercancía a exportar: Aceite de oliva.
Aduana importadora: Barcelona.
Aduanas exportadoras: Barcelona, Tarragona, Bilbao, Port-Bou y Valencia.

Beneficiario: «Larios, S. A.»
Residencia: Calle de Don Juan Díaz, número 2, Málaga.

Emplazamiento de la fábrica de conservas: Calle de Juan Díaz, número 22, Málaga.

Local donde ha de verificarse la transformación de la hojalata en envases: En los talleres de la entidad A Lapeira Nitograf Española, S. A., domiciliada en la calle de Góngora, número 2, Málaga.

Mercancía a exportar: Aceite de oliva.
Aduana importadora: Málaga.
Aduana exportadora: Málaga.

Beneficiario: J. Tejero y Cia.
Residencia: Calle del Duque de la Victoria, de Huelva.

Emplazamiento de la fábrica de conservas: Torre de Arenilla, del término municipal de Palos de la Frontera, de Huelva.

Local donde ha de verificarse la transformación de la hojalata en envases: En la propia fábrica de la entidad peticionaria, sita en Torre de la Arenilla, de Huelva.

Mercancía a exportar: Conservas de pescados y vegetales.
Aduana importadora: Huelva.

Aduanas exportadoras: Huelva y Sevilla.

Madrid, 31 de diciembre de 1952.—El Director general de Comercio, P. D. Angel Rubio.