

I. DISPOSICIONES GENERALES

MINISTERIO DE TRABAJO

ORDEN de 16 de enero de 1961 por la que se aprueba la Reglamentación Nacional de Trabajo en la Industria de la Pesca de Arrastre.

Ilustrísimo señor:

Vista la Reglamentación Nacional de Trabajo en la Industria de la Pesca de Arrastre, propuesta por esa Dirección General, previos los asesoramientos e informes solicitados de acuerdo con el artículo noveno de la Ley de 16 de octubre de 1942, y en uso de las facultades que le confiere el artículo primero de la misma,

Este Ministerio ha tenido a bien disponer:

1.º Aprobar la expresada Reglamentación Nacional de Trabajo en la Industria de la Pesca de Arrastre, con efectos a partir del día primero del mes siguiente al de la fecha de su inserción en el «Boletín Oficial del Estado».

2.º Autorizar a la Dirección General de Ordenación del Trabajo para dictar cuantas Resoluciones exija la aplicación e interpretación del Reglamento antes citado, así como para extender el mismo a otras actividades laborales afines.

3.º Disponer la inserción del referido texto en el «Boletín Oficial del Estado».

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y efectos. Dios guarde a V. I. muchos años.
Madrid, 16 de enero de 1961.

SANZ ORRÍO

Ilmo. Sr. Director general de Ordenación del Trabajo.

REGLAMENTACION NACIONAL DE TRABAJO EN LA INDUSTRIA DE LA PESCA DE ARRASTRE

CAPITULO PRIMERO

Extensión

a) AMBITO DE APLICACIÓN

Artículo 1.º Las presentes Ordenanzas regulan las condiciones de trabajo del personal que en la industria de la pesca de arrastre realiza los siguientes, cometidos:

a) El enrolado que presta sus servicios a bordo de las embarcaciones abanderadas en España dedicadas a la citada pesca, cualquiera que sea la clase de trabajo y funciones que realice o forma de su retribución.

b) El de los servicios de inspección que en nombre de los armadores se ejerza a bordo, o en tierra, en relación con las embarcaciones que constituyan la respectiva flota pesquera.

c) El que en tierra realiza cometidos auxiliares o complementarios de la pesca, tales como los rederos, chavoleros, guardas de embarcaciones, etc., cuando las relaciones laborales de este personal no se encuentren reguladas por la Reglamentación Nacional del Trabajo en las Industrias de Conservas y Salazones de Pescado.

Art. 2.º Se exceptúa de la aplicación de este Reglamento, en lo que respecta a los regímenes de retribuciones que comprende, los parientes del armador o de su cónyuge hasta el tercer grado de consanguinidad, siempre que vivan en el hogar de aquél y bajo su dependencia.

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

b) CONCEPTOS GENERALES

Art. 4.º En la aplicación de los preceptos de este Reglamento, y solamente a los efectos del mismo, se tendrán en cuenta los siguientes conceptos generales:

1.º Las atribuciones, derechos y obligaciones que corresponden al Capitán en el ejercicio del mando del buque se entenderán siempre referidos al que desempeña la jefatura de la nave, ya sea con título de Capitán o Piloto, o con nombramiento de Patrón de Pesca de Gran Altura y Altura.

2.º Sin perjuicio de la legal representación que corresponde a los Directores, Gerentes o Apoderados del empresario o armador, en el concepto de sus legítimos representantes, está comprendido el que ejerza el mando de la embarcación.

3.º A los efectos del presente Reglamento, la expresión «Barco de pesca» comprende todas las embarcaciones, buques y barcos, cualquiera que sea su clase, que se dediquen a la pesca marítima de arrastre.

4.º El término «pescadores» comprende todas las personas empleadas o contratadas a bordo de cualquier barco de pesca que figuren en el rol de la tripulación.

CAPITULO II

Organización del Trabajo

Art. 5.º *Respecto a la Empresa.*—La organización de los servicios y trabajos a bordo, en puerto y en el mar, de conformidad con los preceptos de este Reglamento y demás normas jurídicas legales de aplicación, corresponde al armador, y en su nombre, como máxima autoridad, al Capitán, Piloto o Patrón de pesca que ejerza el mando de la embarcación.

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

Art. 6.º *Respecto al trabajador.*—El personal de a bordo, cualquiera que sea la categoría o departamento a que esté adscrito, habrá de cumplir cuantas órdenes y servicios le sean dados por el armador y sus legítimos representantes, por conducto del Jefe del barco, relativas a las faenas relacionadas con la navegación a cometido asignado a cada departamento, sin que pueda invocarse como motivo de excusa para el cumplimiento de aquéllas circunstancia alguna, tales como las de haber realizado la jornada legal o corresponda turno de descanso; todo ello sin perjuicio de que puedan ejercitar los intereses, al regreso a puerto español, las acciones o reclamaciones que correspondan ante el armador o autoridades competentes.

CAPITULO III

Clasificación del personal

SECCIÓN 1.ª—CLASIFICACIÓN SEGÚN LA FUNCIÓN

Art. 7.º La enumeración del personal consignada en la presente Reglamentación es meramente enunciativa, y no supone la obligación de tener provistas en todos los casos las plazas indicadas, si no lo exigiese la procedente observancia del cuadro indicador del personal mínimo reglamentario.

Sin embargo, cuando se utilice a un productor para que realice las funciones específicas de una categoría profesional determinada, habrá de recibir los beneficios económicos y consideraciones que para la misma se reconocen en estas Ordenanzas; teniendo en cuenta, en lo que se refiere al personal titulado, que deberán observarse las disposiciones contenidas en el mencionado cuadro indicador, debiendo asignarse el salario

correspondiente al título o nombramiento profesional exigido para cada embarcación, aun cuando la persona que desempeñe el cargo posea título de superior categoría, o siéndolo de inferior, lo ejerza circunstancialmente con las debidas autorizaciones.

En aquellos casos en que las disposiciones dictadas por la Subsecretaría de la Marina Mercante o Dirección General de Pesca Marítima prevean la posibilidad de que un determinado cargo pueda ser ejercido, indistintamente, por persona que posea título o nombramiento de distinta categoría, el salario a percibir será el correspondiente al del título profesional del interesado.

Art. 8.º Siempre que las necesidades de la explotación lo exijan, las empresas podrán proponer a la Dirección General de Ordenación del Trabajo la sustitución de alguna de las categorías profesionales o cargos que en este Reglamento se señalan y definen, o la creación de otros nuevos. La propuesta, debidamente justificada señalará las características necesarias para perfilar y concretar las innovaciones que comprenda.

Las sustituciones que a tenor de lo dispuesto en el presente artículo puedan autorizarse requerirán el informe de la Organización Sindical y la previa conformidad de la Dirección General de Pesca Marítima, a la que corresponde la interpretación del Cuadro Indicador del personal mínimo reglamentario.

Art. 9.º El personal afectado por la presente Reglamentación comprende:

- a) Al que presta sus servicios a bordo de las embarcaciones de la flota pesquera de arrastre.
- b) Al que en nombre del armador tiene por cometido la inspección y vigilancia de servicios existentes en los buques.
- c) Al personal de tierra que se enumera en el artículo 12.

A) PERSONAL EMBARCADO

Art. 10. Se entiende por dotación de un barco de pesca al personal enrolado para su servicio, clasificado en los siguientes grupos:

- I. Oficiales.
- II. Técnicos.
- III. Maestranza.
- IV. Tripulantes-subalternos.

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

GRUPO I.—OFICIALES

El personal de este Grupo comprende:

- a) Capitán; en cuya categoría habrá que distinguir, a efectos retributivos, el que ejerza el mando del buque para el que se exige el título de Capitán, del que para dicho mando solamente se requiere el título de Piloto.
- b) Oficial de cubierta, con título de Capitán o Piloto.
- c) Maquinista Naval, con título de primero o segundo Maquinista.
- d) Radiotelegrafista, con título de primero o segundo.
- e) Médico.

GRUPO II.—TECNICOS

Se distinguirán dos subgrupos:

- 1) Titulados con título no superior:
 - a) Patrón de Pesca de Gran Altura, de Altura o de Litoral.
 - b) Mecánico Naval Mayor, de primera o de segunda.
 - c) Practicante.
- 2) Técnicos sin título:
 - a) Técnico de Pesca.

GRUPO III.—MAESTRANZA

Constituyen este grupo los cargos siguientes:

- a) Contramaestre.
- b) Calderero o Primer engrasador.

GRUPO IV.—TRIPULANTES-SUBALTERNOS

Se distinguirán dos Subgrupos: Especialistas y Subalternos.

- 1) El Subgrupo de Especialistas lo integran:
 - a) Engrasador.
 - b) Cocinero.
 - c) Redero de la mar.
- 2) Integran el Subgrupo de Subalternos los siguientes:
 - a) Marinero.
 - b) Mozo.
 - c) Maquinillero.
 - d) Fogonero.
 - e) Camarero.
 - f) Marmitón.
 - g) Paje o aprendiz de pesca.

B) PERSONAL DE INSPECCION

Art. 11. Se entiende por personal de inspección el que, en nombre del empresario o armador, ejerce funciones inspectoras en relación con la flota pesquera de una Empresa, así como respecto del personal que constituyen sus tripulaciones.

C) PERSONAL DE TIERRA

Art. 12. Constituye este Grupo el personal que a continuación se relaciona:

- a) Maestro redero o Armador de arte.
- b) Redero de tierra.
- c) Aprovechante.
- d) Chavolero o Almacenero.
- e) Guarda.
- f) Pocerco o botero.
- g) Avisador.

SECCIÓN 2.ª—CLASIFICACIÓN SEGÚN LA PERMANENCIA

Art. 13. El personal de los barcos pesqueros se clasifica, según la permanencia, en fijo, interino y complementario o eventual.

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

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

Art. 14. *Personal fijo*.—Es aquel que la empresa precisa de modo permanente para realizar el trabajo exigido por la explotación pesquera normal.

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

Las relaciones jurídico-laborales con el personal fijo embarcado se referirán únicamente al barco de enrolamiento del pescador, o a los de todos los de la flota de la Empresa, según se establezca en el contrato de embarco correspondiente.

Art. 15. *Personal interino*.—Es el que se admite de modo temporal para sustituir a un trabajador fijo que se halle ausente por prestación de servicio militar, enfermedad o accidente, en excedencia forzosa, suspensión de empleo y sueldo, en disfrute de vacaciones o permisos, o en otros casos análogos.

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

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

Art. 16. *Personal complementario o eventual*.—Es el que se contrata en determinadas épocas del año para atenciones o faenas circunstanciales de duración limitada, por ser insuficiente el personal fijo o de plantilla, extinguiéndose la relación laboral en cuanto cese la causa que motivó su admisión. En caso alguno las necesidades permanentes podrán ser atendidas con personal eventual, y sin que el número de marineros enrolados en tales condiciones pueda ser superior a dos por barco.

SECCIÓN 3.ª—DE LAS RECLAMACIONES CONTRA LA CLASIFICACIÓN PROFESIONAL

Art. 17. Siempre que un trabajador estime que el Grupo o especialidad en que ha sido encuadrado, o la categoría que tiene asignada, no corresponde a la función que efectivamente realiza, podrá reclamar ante la Delegación de Trabajo competente, de acuerdo con las normas generales sobre clasificación profesional, si bien deberá tenerse en cuenta lo que en el capítulo XI de estas Ordenanzas se establece sobre régimen administrativo y conflictos laborales.

CAPÍTULO IV

Definiciones de las categorías profesionales

Art. 18. El contenido de las definiciones, que a continuación se consignan, pretende tan sólo recoger los rasgos más fundamentales de las categorías definidas, sin agotar ni especificar las funciones asignadas a cada una de ellas, que, en todo caso, serán las atribuidas de acuerdo con las disposiciones vigentes, o las establecidas por usos y costumbres tradicionales en la pesca de arrastre.

SECCIÓN 1.ª—PERSONAL EMBARCADO

Art. 19. La denominación genérica de «Capitán», con que puede asignarse al que ostente la Jefatura del barco, no supone el reconocimiento de la categoría profesional de igual denominación a efectos de estas Ordenanzas, si no concurren las circunstancias que se enumeran en la definición que de dicho cargo se contiene en el presente artículo.

A) CARGOS DE MANDO

Capitán.—Es el que en posesión del título español de Capitán de la Marina Mercante desempeña a bordo de un barco de pesca, para el que según las disposiciones vigentes se exige el mencionado título, la Jefatura de la nave, estando encargado de su mando y dirección, con las atribuciones, obligaciones y responsabilidades técnicas, administrativas, disciplinarias, etc., que por sí, o como representante directo del empresario o armador, le asignan las disposiciones en vigor, y las que, en el aspecto laboral, se le confieren por la presente Reglamentación. A él le compete la fijación de los rumbos hasta los caladeros, la dirección de todas las faenas marineras y las de pesca, si se reúnen en la misma persona el mando del buque y las funciones de patrón de pesca.

Piloto con mando de buque.—Es el que en posesión del título español de Piloto de la Marina Mercante ejerce el mando y dirección de un barco de pesca para el que, según las disposiciones vigentes, se exige únicamente el mencionado título profesional, correspondiéndole análogas atribuciones, obligaciones y responsabilidades, a las que, enunciativamente, se contienen en la definición de Capitán.

Patrón de Pesca de Gran Altura, de Altura o de Litoral, con mando de buque.—Es el que estando en posesión del oportuno título o nombramiento ejerce el mando de los barcos de pesca, dentro de los límites de su respectivo Reglamento, con análogas atribuciones, obligaciones y responsabilidades a las que, enunciativamente, se consignan en la definición de Capitán, con la obligada diferenciación de carácter técnico que dimana de la distinta naturaleza y jerarquía del nombramiento que ostenta.

B) OFICIALES, TÉCNICOS, MAESTRANZA Y TRIPULANTES-SUBALTERNOS

GRUPO I.—OFICIALES

Oficial de cubierta.—Es el que con título español de Capitán o Piloto de la Marina Mercante se halla a las inmediatas órdenes del Capitán o Piloto, Jefe de la nave, y ejerce todas aquellas funciones o cometidos, que por la legislación vigente, o por normas consuetudinarias, se le atribuyen en razón del título profesional que posee, o por delegación o en representación del que ejerce el mando del barco.

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

Radiotelegrafista.—Es el que estando en posesión del título de Radiotelegrafista de primera o segunda clase, expedido por la Escuela Oficial de Telecomunicación, ejerce a bordo de los barcos de pesca de arrastre las funciones propias de su profesión.

Médico.—Es el que perteneciendo al Cuerpo Médico de la Marina Civil presta a bordo los servicios profesionales que tiene encomendados por las disposiciones en vigor.

De conformidad con las citadas disposiciones, el Médico de barcos de pesca de arrastre podrá ejercer sus funciones no sólo respecto al personal de la nave en que se halla enrolado, sino también a otras unidades pesqueras, de la misma o distinta empresa, que se encuentren dentro de la zona pesquera.

GRUPO II.—TÉCNICOS

a) Titulados con título no superior

Patrón de Pesca.—Es el que en posesión del título o nombramiento de Patrón de Pesca de Gran Altura, de Altura o de Litoral, ejerce las funciones de carácter técnico que dimanan de la naturaleza y jerarquía del título no superior que ostenta, y como persona especializada en la pesca de arrastre, le corresponde determinar los caladeros y dirigir las faenas de largar y recoger los aparejos.

Mecánico Naval.—Es el que estando en posesión del nombramiento o título español de Mecánico Naval, en cualquiera de sus categorías o especialidades, ejerce a bordo las funciones propias de su profesión.

Los Mecánicos Navales, en sus distintas categorías, podrán ejercer la Jefatura de máquinas en aquellas embarcaciones en que le corresponda, de acuerdo con lo que a este respecto establece el «Reglamento de Maquinistas y Mecánicos Navales» y el Cuadro indicador aprobado por la Subsecretaría de la Marina Mercante.

Practicante.—Es el que en posesión del título de Auxiliar de Medicina y Cirugía desempeña a bordo las funciones propias de su profesión, pudiendo éstas afectar al personal de la nave en que se halle enrolado y a otras embarcaciones, de la misma o distinta empresa, que se encuentren dentro de la zona pesquera.

b) Técnicos

Técnico de Pesca.—Es el conccedor de los caladeros y especializado en las faenas de pesca de arrastre que, bajo la autoridad del jefe de la embarcación, tiene por misión, cuando ésta no sea ejercida por el Capitán, Piloto o Patrón de Pesca, indicar los lugares en que, a su juicio, han de efectuarse los lances y dirigir las faenas y trabajos de la pesca.

GRUPO III.—MAESTRANZA

Contramaestre.—Es el hombre de mar hábil y experimentado en las faenas marineras que, bajo las órdenes del Capitán, Piloto o Patrón, es el Jefe directo e inmediato de la marina, y, como tal, dispone, con arreglo a las instrucciones recibidas, los pormenores para practicar las labores y trabajos, repartiendo equitativamente las faenas y vigilando personalmente la rápida y exacta ejecución de las órdenes a los especialistas o subalternos que de él dependen, teniendo siempre presente quiénes son los de mejor conducta, mayores conocimientos y más aptos para, en cualquier momento, poder aprovechar acertadamente los servicios de todos.

Calderetero o Primer Engrasador.—Es el que, bajo las órdenes de los Maquinistas o Mecánicos Navales, ejerce, en el departamento de máquinas, análogas funciones a las atribuidas al Contramaestre.

GRUPO IV.—TRIPULANTES SUBALTERNOS

a) Espectalistas

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

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

Redero de la Mar.—Es aquel que compone y remienda a bordo de los barcos las artes de pesca.

b) *Subalternos*

Marineros.—Es el hombre dedicado a las faenas del mar y por sus conocimientos en la pesca y manejos de sus artes o aparejos se denomina de oficio pescador y tiene, naturalmente, los conocimientos indispensables para la navegación y demás faenas propias de los barcos pesqueros; asimismo, le competen aquellos trabajos meramente mecánicos, para los que no exista a bordo personal especializado.

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

Maquinillero.—Es el marinero encargado especialmente del funcionamiento de las máquinas auxiliares de la embarcación.

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

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

Marmitón.—Es el pinche de cocina.

Paje o Aprendiz de Pesca.—Es el que a bordo de los barcos pesqueros realiza aprendizaje para dedicarse a actividades profesionales de la pesca, de carácter subalterno.

SECCIÓN 2.ª—PERSONAL DE INSPECCIÓN

Art. 20. **Inspector.**—Es el encargado de la vigilancia de los servicios en general, o respecto de alguno de ellos, de los buques propiedad de la Empresa, dando, en nombre del naviero o armador, las órdenes oportunas para el mejor funcionamiento de aquellos servicios y velando por el cumplimiento de las citadas órdenes, pudiendo, asimismo, desempeñar otras funciones de gestión por encargo del armador.

SECCIÓN 3.ª—PERSONAL DE TIERRA

Art. 21. Entre el personal de tierra se comprende:

Maestro Redero o Armador de Arte.—Es quien confecciona, apareja y apaña las artes y dirige el trabajo de los Rederos.

Redero de Tierra.—Es el que bajo la Dirección del Maestro redero, si lo hubiere, repara las redes o confecciona cada una de las partes de éstas, procediendo después a su montaje y tinte.

Aprovechante.—Es el que se inicia en los trabajos de Redero, para alcanzar esta categoría.

Chavolero o Almacenero.—Es el que guarda el chavol donde se conservan los aparejos y útiles de pesca, pudiendo encomendársele otras funciones auxiliares.

Guarda.—Es el que tiene a su cargo la custodia de la embarcación inactiva en puerto, y sin que en ella quede personal alguno de su dotación.

Pocero o Botero.—Es el encargado en tierra de la adquisición de víveres y comestibles, pudiendo realizar, además, otras funciones de carácter auxiliar, por encargo del armador o de quien mande la embarcación.

Avisador.—Es al que se le encomienda el llamar al personal del barco cuando se precisa su presentación, por ordenarse la salida a la mar para efectuar las faenas de pesca.

CAPITULO V

Ingresos y ascensos

SECCIÓN 1.ª—RÉGIMEN DE COLOCACIÓN

Art. 22. Corresponderá a los empresarios o armadores de pesca, o sus representantes legales, la facultad de elegir a su personal entre los inscritos por razón de su especialidad, en las correspondientes Oficinas de Colocación, dejando siempre a salvo las preferencias establecidas en las disposiciones en vigor. Serán abonados por el armador los gastos de locomoción y dietas correspondientes que puedan ocasionar el traslado del tripulante elegido desde la localidad en donde radique la Oficina de Colocación, hasta el puerto en que aquél deba embarcar, pero sin que el pago de tales gastos y dietas signifique la existencia de una relación jurídico-laboral, ni el reconocimiento de derecho alguno derivado del contrato de embarco, el que únicamente se considera perfeccionado a partir de la fecha de su formalización por escrito y enrolamiento del interesado.

Art. 23. Teniendo en cuenta las modalidades específicas del trabajo en la pesca, la admisión del personal, aun hacién-

dose siempre previa petición a las Oficinas de Colocación, podrá, en caso de urgencia, efectuarse de forma directa cuando en los mencionados organismos no existan inscritos de la especialidad que se solicite, no reúnan las adecuadas condiciones o no estén dispuestos para su inmediato embarque; pero, en este caso, la admisión tendrá carácter provisional; y el duplicado de la petición efectuada por el armador o su representante, sellado por la Oficina de Colocación, será documento suficiente que acredite el cumplimiento de la obligación legal de acudir a dicho organismo.

Art. 24. Lo dispuesto en los artículos anteriores no será aplicable cuando se trate del enrolamiento de aquellos a los que se vaya a encomendar el mando de la nave, al jefe de máquinas ni al patrón o técnico de pesca, los que podrán ser designados libremente por los armadores entre los que, siendo españoles, en posesión del correspondiente título o nombramiento oficial, en su caso, y con aptitud legal para obligarse, no estén inhabilitados para el ejercicio del cargo, según la legislación vigente.

SECCIÓN 2.ª—DEL ENROLAMIENTO

a) LIBRETA DE INSCRIPCIÓN MARÍTIMA

Art. 25. Ningún individuo podrá ser admitido a formar parte de la tripulación de un barco pesquero si no presenta la Libreta de Inscripción Marítima que acredite su identidad, con las adecuadas autorizaciones y obligatorios visados de la Autoridad de Marina, y en cuyo documento se reflejará el historial del personal embarcado en los distintos barcos que vaya pasando.

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

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

Art. 26. Todó tripulante, al ser enrolado, entregará la libreta de Inscripción Marítima al Jefe del barco, que la conservará en su poder, hasta el momento del desembarco de aquél, debidamente autorizado. Entonces se le devolverá con las anotaciones que indica la misma Libreta y la firma del que haga la entrega, legalizada por la Autoridad de Marina del puerto o del Consulado.

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

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

b) CONTRATO DE EMBARCO

Art. 27. Deberán figurar en contratos individuales las condiciones de trabajo del enrolado, indicándose concretamente sus derechos y obligaciones. Dichos documentos se ajustarán al modelo que, a propuesta del Sindicato Nacional de Pesca, haya sido aprobado por la Dirección General de Ordenación del Trabajo, la cual remitirá copia al Ministerio de Asuntos Exteriores y a la Subsecretaría de la Marina Mercante.

Sin perjuicio de aquellos otros que se consideren oportunos, los mencionados contratos deberán contener los siguientes datos:

- Nombre y apellidos del pescador, la fecha de nacimiento o la edad, así como el lugar de nacimiento.
- Lugar y fecha de celebración del contrato.
- Nombre del barco o de los barcos de pesca del cual o de los cuales se compromete a servir el interesado.

d) Viaje o viajes que debe emprender, si ello puede determinarse al celebrarse el contrato, cuando se trate de personal interino, complementario o eventual.

e) Servicio que va a desempeñar el interesado.

f) El lugar y la fecha en que el interesado esté obligado a presentarse a bordo para comenzar su servicio.

g) Régimen de manutención.

h) Importe del salario, por día o mes, o, si fuera remunerado «a la parte», el importe de su participación y el método adoptado para el cálculo de la misma; o el importe de su salario y de su participación si fuera remunerado mediante una combinación de estos dos métodos como el salario mínimo que pudiera haberse estipulado.

i) Terminación del contrato, es decir:

1. Si el contrato se ha celebrado por duración definida, la fecha fijada para la expiración de aquél.

2. Si el contrato se ha celebrado por un viaje, el puerto de destino y el tiempo que deberá transcurrir después de la llegada para que el interesado pueda ser licenciado.

3. Si el contrato se ha celebrado por duración indefinida, las condiciones que permitirán a cada parte terminarlo, así como el plazo de aviso, que no podrá ser más corto para el armador del barco de pesca que para el pescador.

Art. 28. Los contratos de embarco se extenderán por quintuplicado, firmando el tripulante y el armador del barco de pesca o su representante legal.

El tripulante, antes de suscribir el contrato, podrá por sí, o por tercera persona, que le aconseje, examinar el citado documento, así como consultar la presente Reglamentación, a cuyo efecto, los armadores, las Cofradías o el Sindicato local de Pescadores, así como las Autoridades correspondientes, vendrán obligados a poner a disposición de los interesados el oportuno texto así como contestar, verbalmente o por escrito, a cuantas preguntas se dirijan por el futuro tripulante a su consejero, para comprender el sentido de las cláusulas del contrato y preceptos legales que en el mismo se invocan, con expresa advertencia de que, una vez enrolado, deberá ejercitar el derecho que le otorgan estas Ordenanzas, de poder consultar éstas a bordo, así como el Reglamento de Régimen Interior de la Empresa.

Art. 29. Para la validez de dichos documentos será indispensable que los cinco ejemplares estén autorizados con el sello y firma de la Autoridad de Marina, la que los examinará previamente para asegurarse que no contienen cláusulas o dato alguno que se oponga a lo establecido por esta Reglamentación Nacional.

De los citados ejemplares, uno quedará en poder de la Autoridad de Marina; el segundo, tercero y cuarto se entregarán al tripulante, al Jefe de la embarcación y al armador, y el último se remitirá a la Cofradía o Sindicato Local de Pescadores.

Como anexo al rol figurarán los contratos de enrolamiento, debidamente autorizados, de todos y cada uno de los individuos que integran la dotación.

Art. 30. Con el fin de permitir a los tripulantes que conozcan bien, en el aspecto laboral, la naturaleza y extensión de sus derechos y obligaciones, un ejemplar de la presente Reglamentación, sellado por la Delegación de Trabajo que corresponda, se colocará en lugar adecuado del buque para conocimiento de la dotación.

Si fuese aconsejable que el mencionado ejemplar obre en poder del Jefe del barco, éste vendrá obligado, sin excusa ni pretexto alguno, a poner a disposición de todo tripulante que lo solicite el texto que quiera consultar.

En el supuesto a que se refiere el párrafo anterior, se hará conocer tal hecho por medio de aviso colocado permanentemente en lugar adecuado del buque, haciéndose responsable al Jefe respectivo de las sanciones que al armador puedan imponerse por incumplimiento de lo dispuesto en el presente artículo.

SECCIÓN 3.ª—ADMISIÓN DEL PERSONAL

Art. 31. Todo el personal que pretenda ingresar en una empresa pesquera deberá poseer la aptitud proporcionada a la naturaleza de la categoría y especialidad a que aspire; y el título o nombramiento correspondiente, cuando ello sea necesario. Aun al personal que realice trabajos predominantes manuales, se le exigirá saber leer, escribir y las cuatro reglas.

A) CATEGORÍAS DE INGRESO

Art. 32. Como norma general, y salvo lo que sobre esta materia pueda establecerse en el Reglamento de Régimen Interior, el ingreso en las empresas de pesca de arrastre se podrá efectuar por cualquiera de las categorías profesionales que se enu-

meran en los artículos 10 a 12 de estas Ordenanzas, excepción hecha de las categorías que según el artículo 40 deben reservarse al ascenso, cuando en este caso se reúnan las condiciones exigidas para el mismo.

B) EDADES DE INGRESO

Art. 33. Las edades mínimas para ingresar en barcos pesqueros y para las categorías que se indican serán las siguientes:

Grupo I. Oficiales.—La exigida por las disposiciones vigentes en relación con el título o nombramiento profesional respectivo, expedido por los centros de enseñanza o autoridades de Marina correspondientes.

Grupo II. Técnicos.—Para los titulados con título no superior, la exigida por las disposiciones vigentes en relación con el nombramiento profesional respectivo, expedido por la Subsecretaría de la Marina Mercante, y para los Técnicos de Pesca, dieciocho años.

Grupo III. Maestranza.—La de dieciocho años.

Grupo IV. Tripulantes subalternos.—Tanto los especialistas como los subalternos deberán ser mayores de dieciocho años.

Los Pajes o Aprendices de Pesca y los Marmitones, deberán ser mayores de quince años y menores de dieciocho.

Personal de Tierra.—La de dieciocho años, con excepción de los Aprovechantes, que deberán ser mayores de catorce años y menores de dieciocho.

C) CERTIFICADOS MEDICOS

Art. 34. Para garantía de las dotaciones, se observarán los siguientes preceptos:

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

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

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

b) Que no sufra enfermedad que pueda agravarse o incapacitarle en el servicio de mar, sea contagiosa o pueda amenazar la salud del personal de a bordo.

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

III. En el caso de que se haya negado un informe o certificado médico o en el mismo se haga constar que no se reúnen las condiciones exigidas por el presente artículo, el interesado podrá pedir otro reconocimiento de la Autoridad sanitaria del puerto correspondiente, designándose por aquella el Médico o Médicos que procedan, ninguno de los cuales podrá tener relación de dependencia alguna con los armadores de pesca ni con las Cofradías o Grupos Sindicales.

IV. El informe o certificado médico podrá ser válido por un período que no exceda de cinco años, en general, y de uno si se trata de menores de veintiún años, a partir de la fecha en que se ha expedido.

Si dicho período expira encontrándose el buque en la mar, el informe o certificado seguirá siendo válido hasta su regreso a puerto español.

V. En casos urgentes, la Autoridad de Marina podrá autorizar el empleo de un tripulante sin poseer el informe o certificado médico que por el presente artículo se exige, a condición de que sea reconocido al regreso del viaje a realizar.

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

VI. Los Delegados de Trabajo, previo informe del Sindicato de Pesca, y con conocimiento de la Autoridad de Marina, podrán autorizar excepciones en la aplicación del presente artículo a los barcos que no efectúen en la mar viajes de más de tres días de duración.

D) EMBARQUE DE MENORES

Art. 35. Como norma general, no podrán ser admitidos al trabajo a bordo ni figurar en el rol de barcos de pesca los menores de quince años. No obstante, se admiten como excepciones:

1) Los menores de la citada edad podrán tomar parte en las actividades a bordo de barcos de pesca, siempre que ello ocurra durante las vacaciones escolares y a condición de que tales actividades:

- a) No sean nocivas para su salud o su desarrollo normal.
- b) No sean de naturaleza tal que puedan perjudicar su asistencia a la Escuela.
- c) No tengan como objeto ningún beneficio comercial.

2) Asimismo, se podrá permitir el empleo de niños de catorce años, como mínimo, en caso de que la Delegación de Trabajo, de acuerdo con la autoridad escolar, autorice este empleo, después de haber considerado debidamente su salud y su estado físico, así como las ventajas futuras e inmediatas que el empleo pueda proporcionarles.

Art. 36. Para el embarque de los menores de veintidós años, no emancipados, se tendrá presente:

a) Necesitarán en todo caso tener permiso de sus padres o tutores. Estos permisos se extenderán en papel común, serán legalizados con la firma de la Autoridad de Marina y serán eficaces mientras no sean revocados.

b) Los menores de dieciocho años no podrán ser empleados ni trabajar en calidad de paleros, fogoneros o pañoleros de máquinas en barcos de pesca que utilicen carbón.

Art. 37. Las disposiciones de los dos artículos anteriores no se aplicarán al trabajo de menores en los buques escuela, a condición de que la Autoridad de Marina apruebe y vigile dicho trabajo.

SECCIÓN 4.ª—PERÍODO DE PRUEBA

Art. 38. Toda admisión de personal fijo, en las industrias comprendidas en esta Reglamentación, se considerará provisional durante un periodo de prueba variable, con arreglo a la labor a que el trabajador se dedique, que no podrá ser superior al que a continuación se establece:

- a) Oficiales: seis meses.
- b) Técnicos: seis meses.
- c) Maestranza: cuatro meses.
- d) Tripulantes especializados: tres meses.
- e) Tripulantes subalternos: dos meses.
- f) Personal de tierra: dos meses.

Si los citados periodos expiran, en cuanto al personal embarcado, en el curso de una campaña, se considerarán aquéllos prorrogados hasta la terminación de la misma.

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

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

Los servicios prestados en una Empresa como personal interino o eventual serán estimados a los efectos del periodo de prueba que determina este artículo.

SECCIÓN 5.ª—ASCENSOS

Art. 39. Para la provisión de vacantes de determinadas categorías se seguirá, según los casos que en el artículo siguiente se determinan, el sistema de antigüedad y elección de modo que se asegure la idoneidad de quienes hayan de ocupar dichos puestos.

Los ascensos se efectuarán de acuerdo con las siguientes reglas generales:

a) El ascenso exigirá la existencia de vacante, entendiéndose por tal no sólo las que se produzcan en la plantilla, sino también las que sean consecuencia de aumentos en las respectivas categorías.

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

c) No habrá límites de edad para el personal de la Empresa que solicite ascensos de categoría.

d) Cuando un productor ascienda de categoría o cambie de especialidad, su retribución será la inicial o de partida a que su nueva situación corresponda, pero conservando la antigüedad reconocida dentro de la Empresa a todos los efectos.

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

f) En el Reglamento de Régimen Interior de cada Empresa podrá establecerse un periodo de prueba análogo al que se fija en el artículo 38 de estas Ordenanzas; en caso de ascenso, cumplido satisfactoriamente, se causará baja en la anterior categoría, adquiriéndose definitivamente la nueva. En todo caso, se computará el tiempo de servicio, bien en la anterior categoría, si se volviese a ella, o bien en la nueva, si se le confirmara.

g) En los casos en que para ocupar cargos de mando, como Capitán, Piloto o Patrón, o de confianza, como Jefe de Máquinas, Técnico de pesca o Inspector, fuese designado algún tripulante perteneciente a la plantilla de personal fijo, del mismo o distinto barco de la Empresa, al cesar en sus funciones, bien sea por acuerdo del armador o por voluntad del propio interesado, éste tendrá derecho a ocupar la primera vacante que se produzca en la Empresa de la categoría que ostentase antes de su nombramiento, computándose en ella, a todos los efectos, el tiempo servido en el cargo de mando o confianza.

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

Art. 40. Como normas concretas para los ascensos se observarán las siguientes:

a) PERSONAL EMBARCADO

Maestranza.—Las vacantes de Contraamaestre y de Calderero o Primer engrasador se cubrirán por el armador entre aquellos tripulantes de la misma Empresa, de cubierta o máquinas, respectivamente, que reuniendo las condiciones de discernimiento, competencia, sentido de responsabilidad y habilidad, ofrezcan una garantía, de acuerdo con el desempeño de la mencionada categoría, pudiendo ser provistas con personal ajeno a la Empresa, siempre que a juicio de la misma no exista ningún tripulante que reúna las condiciones exigidas para desempeñar los respectivos cometidos.

Tripulantes-subalternos.—Ascenderán a la categoría de Marinero, Maquinillero, Fogonero o Camarero, los Mozos que por su antigüedad, dentro del barco, les corresponda.

b) PERSONAL DE TIERRA

Las plazas de Maestro Redero o Armador de Arte se cubrirán por elección del armador entre Rederos de la mar o de tierra, y las vacantes de éstos, por antigüedad entre Aprovechantes, siempre que para tales ascensos exista personal que ofrezca garantía de acierto, pudiendo ser provistas con personal ajeno, siempre que, a juicio de la Empresa, no existan en ella productores que reúnan las condiciones exigidas para la plaza que se trate de cubrir.

CAPITULO VI

Plantillas y registro de personal

SECCIÓN 1.ª—PLANTILLAS

Art. 41. Los armadores están obligados a establecer la plantilla total de personal fijo de la Empresa que preste sus servicios en tierra y la que corresponda a las tripulaciones de cada uno de los barcos de su flota pesquera, de acuerdo con sus necesidades y organización; de modo que a todos los individuos de la dotación se apliquen, efectivamente, los beneficios de la legislación social en materia de jornada, descanso, vacaciones y demás condiciones laborales que afecten a la duración del trabajo.

Las plantillas a que se refiere el párrafo anterior, en lo que se refiere al personal embarcado, no podrán ser inferiores a las exigidas en el cuadro indicador del personal mínimo reglamentario, aprobado por la Subsecretaría de la Marina Mercante o las que se establezcan en las disposiciones que sobre esta materia puedan dictarse en el futuro.

Art. 42. Por los armadores se remitirán en el término de tres meses, a contar de la fecha de aprobación de este Reglamento, a la Delegación de Trabajo administrativamente competente, y en ejemplares por duplicado, la plantilla del personal de tierra de la Empresa y las plantillas correspondientes a cada uno de sus barcos. Uno de dichos ejemplares será devuelto por aquel Organismo una vez consignada la diligencia de haber efectuado su presentación, y otro quedará archivado en la Delegación correspondiente.

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

SECCIÓN 2.ª—REGISTRO DE PERSONAL

Art. 43. Las Empresas dedicadas a la industria de pesca de arrastre llevarán un registro del personal fijo correspondiente a su flota y del que presta sus servicios en tierra.

En el mencionado registro se harán constar las circunstancias siguientes: nombre y apellidos de los interesados, fecha de nacimiento y de ingreso en la Empresa y en el barco, categoría profesional asignada y antigüedad en dicha categoría, salario o participación que tiene reconocida en el régimen «a la parte» y título profesional, caso de que lo posea.

CAPITULO VII

Transbordos y traslados

SECCIÓN 1.ª—TRANSBORDOS

Art. 44. Se entiende por transbordo el traslado o cambio de destino de los tripulantes de un barco pesquero a otro de la misma Empresa. Los citados transbordos podrán ser voluntarios o forzosos.

Art. 45. *Transbordo voluntario.*—Es transbordo voluntario el concedido por la Empresa a instancia del interesado, cuando exista vacante que por su categoría pueda cubrir.

En consecuencia, las vacantes que se produzcan en cualquiera de las categorías se proveerán, en primer término, con el personal de la misma categoría y especialidad que las hubiese solicitado, siempre que, a juicio del armador, reúna el solicitante las condiciones suficientes.

El transbordo voluntario se solicitará por escrito, y si fuesen varios los que pidiesen pasar a cubrir la misma vacante, se otorgará, a ser posible, al de mayor antigüedad en la categoría y especialidad dentro de la Empresa.

Cuando el transbordo, previa aceptación de la Empresa, se efectúe a solicitud de un tripulante, aquella podrá modificar el salario, caso de que así proceda, advirtiéndosele por escrito al interesado, y sin que éste tenga derecho a indemnización alguna por los gastos que se le originen por traslado de un puerto a otro para incorporarse al nuevo barco.

Si el transbordo se efectuara por mutuo acuerdo entre la Empresa y tripulante, habrá de estarse a lo convenido por ambas partes.

Art. 46. *Transbordo forzoso.*—Es transbordo forzoso el que tiene lugar:

- 1) Por exigencias del servicio de la Empresa.
- 2) Como sanción en la forma fijada en el capítulo XVI de este Reglamento.

Art. 47. Se entenderá que el transbordo está impuesto por necesidades del servicio en los siguientes casos:

- a) Cuando se trate de Capitán o Piloto con mando de buque, Jefe de máquinas y Técnico de pesca, excepto cuando se hubiere pactado otra cosa al realizarse el enrolamiento.
- b) Por manifiesta incompatibilidad con el Capitán, Piloto o Patrón o con sus compañeros de trabajo, siempre que el hecho que motive el transbordo no se encuentre comprendido en falta sancionable.

En el caso previsto en el presente apartado se requerirá el previo conocimiento del hecho por la Autoridad de Marina competente, la que, gubernativamente, podrá acceder o denegar la oportuna autorización.

c) Cuando en el contrato de enrolamiento se haya establecido la posibilidad de transbordo en las condiciones que en aquél se estipulen.

Art. 48. En todos los casos de transbordos forzosos, el armador estará obligado a abonar a los interesados los gastos de locomoción y dietas que procedan, y se respetarán al tripulante todos sus derechos, excepto en lo que se refiere a remuneración en el régimen «a la parte» y primas sobre la pesca capturada, lo que se percibirá en la cuantía y forma que corresponda al nuevo destino.

En los transbordos forzosos por sanción impuesta, a tenor de lo dispuesto en el capítulo XVI de este Reglamento, se adoptarán aquellas medidas que como consecuencia de dicha sanción procedan.

SECCIÓN 2.ª—PERMUTAS

Art. 49. Los individuos pertenecientes a la misma Empresa podrán solicitar de ésta la permuta de sus respectivos puestos, siempre que concurran las siguientes circunstancias:

- a) Que desempeñen cargos o funciones de la misma categoría y especialidad, con idénticas características.
- b) Que reúnan ambos permutantes la aptitud necesaria para el nuevo destino, no tan sólo desde el punto de vista de su competencia profesional, sino también en razón a otras circunstancias que la empresa pueda apreciar.
- c) Que se funde en motivo justificado.
- d) Que ninguno de los permutantes haya sido sancionado con la pérdida de este derecho.

Será facultad privada del armador acceder o no a dichas peticiones, no vieniendo obligado aquél a fundamentar la resolución que adopte, si bien deberá ser notificada en forma a los interesados dentro de los treinta días siguientes al recibo de la petición.

De consumarse la permuta, el personal afectado aceptará las modificaciones que en sus remuneraciones puedan producirse, y renunciará a toda indemnización por los gastos de traslado que puedan ocasionarse.

SECCIÓN 3.ª—CAMBIOS DE DESTINO O FUNCIÓN

Art. 20. *Normas generales.*—Dentro del mismo barco el personal enrolado de Maestranza y Subalterno podrá solicitar del armador, y éste acceder o no, el cambio de destino o función, siempre que se trate de análoga categoría, aunque sea de distinta especialidad, y se reúna por el que aspire a dicho cambio las circunstancias de poseer la aptitud necesaria para el nuevo destino y fundarse en motivo justificado.

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

Lo dispuesto en este artículo y en los siguientes en nada afecta a aquellos casos de urgente necesidad, en que los tripulantes podrán ser destinados a cualquier servicio para realizar el cometido que por el Capitán, Piloto o Patrón se les encomienda, sin que se pueda exigir el abono de diferencia de salarios por trabajos de categoría superior, ni considerar como vejatorios aquellos otros inferiores que las circunstancias impongan.

Art. 51. *Trabajos de categoría superior.*—Todo el personal, en caso de necesidad, podrá ser destinado a trabajos de categoría superior, con los haberes que corresponda a la misma.

Este cambio de categoría, respecto al personal embarcado, no deberá ser de duración superior a tres meses ininterrumpidos, debiendo el interesado, al cabo de este tiempo, reintegrarse a su antiguo puesto.

En el supuesto de que el trabajo de categoría superior a realizar exigiera un período de tiempo mayor que el señalado, deberá proveerse definitivamente el cargo superior, de acuerdo con lo dispuesto en estas Ordenanzas.

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

Art. 52. *Trabajos de categoría inferior.*—Si por conveniencia de la Empresa se destina a un productor, de modo circunstancial, a trabajos inferiores a los propios de su categoría, sin que por ello se perjudique su formación profesional ni tengan que efectuar funciones que impliquen vejación o

menoscabo de su cometido laboral, se conservarán los haberes correspondientes a su cargo. No supondrá menoscabo ni vejación efectuar trabajos accidentales de categoría inferior intimamente relacionados con su función.

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

Las variaciones circunstanciales motivadas por causa de fuerza mayor, no imputable a la Empresa, sin conveniencia ni beneficio alguno para ella, podrá modificar la retribución del interesado, de conformidad con la función que haya habido necesidad de señalarse.

En caso de que dicha modificación afecte a un período superior a un mes, el armador vendrá obligado a dar cuenta a la Delegación de Trabajo correspondiente de los cambios de destino efectuados, a los efectos que procedan.

Art. 53. *Personal con capacidad disminuida.*—Las empresas procurarán destinar a trabajos adecuados a sus condiciones físicas, caso de existir puesto disponible, al personal cuya capacidad haya sido disminuida, por edad u otras circunstancias, antes de reunir las condiciones necesarias para su jubilación, otorgándose preferencia a aquellos que carezcan de subsidio, pensión o medios propios para su sostenimiento.

Las plazas de Chavolero o Almacenero, Guardá, Pocero o Botero y Avisador se otorgarán, en la medida posible, al personal a que este artículo se refiere, así como se reservarán al personal que deba ser desembarcado por los motivos antes expuestos, aquellos cargos en tierra, aunque sean de los comprendidos en la Reglamentación de Conservas y Salazones de Pescado, que por su naturaleza puedan desempeñar.

SECCIÓN 4.ª—COMISIONES DE SERVICIO

Art. 54. Se entenderá por comisión de servicio la misión o cometidos especiales que, circunstancialmente, se han de desempeñar fuera de la localidad donde radique su residencia oficial, tratándose de personal de inspección o de servicios de tierra, o del barco en que figure enrolado cuando se trate de tripulante, sin que, en este último caso, los transbordos o desembarques que con tal motivo se produzcan, deban estimarse incluidos en la Sección primera del presente capítulo.

Ningún desplazamiento por comisión de servicio podrá durar más de seis meses, salvo que la Empresa considere que la naturaleza de la función o misión confiada sea de carácter personal e intransferible, en cuyo caso podrá ampliarse hasta el total término de aquélla.

Independientemente de los gastos de locomoción y dietas establecidos en los artículos 154 y siguientes de este Reglamento, el personal en comisión percibirá, por lo menos, iguales beneficios a los que viniera disfrutando en el cargo que desempeñaba en propiedad, teniendo en todo caso derecho a reintegrarse al mismo buque y a la misma función tan pronto como termine la misión confiada.

El pago de los gastos y salarios en el régimen a «sueldo» correrán a cargo exclusivo del armador, y respecto al personal enrolado a la parte, se distinguirán tres casos:

- 1) Cuando la misión encomendada redunde en interés único de la Empresa, se abonarán por ésta los mencionados gastos y remuneraciones.
- 2) Cuando la comisión a realizar vaya en beneficio común de Empresa y tripulantes, los susodichos gastos y haberes se detraerán del «Monte Mayor».
- 3) Cuando el desembarque circunstancial de un tripulante lo sea por acuerdo único de la dotación y para garantía exclusiva de la misma en la venta de la pesca, u otras razones que redunden únicamente en favor de aquélla, se abonarán con cargo al «Monte Menor» los tan repetidos gastos y remuneraciones.

En cualquier caso, previa aceptación del interesado, podrá suprimirse el pago de los gastos de locomoción y dietas cuando el desembarque se lleve a cabo para realizar una comisión en puerto que permita al comisionado pernoctar y comer en su domicilio oficial.

SECCIÓN 5.ª—TRASLADOS

Art. 55. Se entiende por traslado el cambio permanente de la residencia que los Inspectores y demás personal destinado en tierra tuviese establecida.

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

Por la naturaleza de las funciones que a la Inspección corresponde, el armador podrá acordar cuantos traslados estime convenientes para el mejor desarrollo de los cometidos confiados al citado Servicio, con la única obligación de abonar a los interesados y a sus familiares que viven a sus expensas, y bajo su mismo techo, los gastos que el traslado pueda ocasionar.

CAPITULO VIII

Licencias, excedencias y servicio militar

SECCIÓN 1.ª—LICENCIAS

Art. 56. *Normas generales.*—Las disposiciones contenidas en la presente Sección, aun cuando referidas en el texto de su articulado a las dotaciones de los barcos de pesca, son igualmente aplicables, con las lógicas adaptaciones que en el Reglamento de Régimen Interior se concretarán, al personal de Inspección y a todo aquel otro que, afectado por estas Ordenanzas, desempeñe destino en tierra.

a) La concesión de toda clase de licencias corresponde al armador, siendo preceptivo el informe del Capitán, Piloto o Patrón.

b) En los apartados b) y c) del artículo 58, los permisos que se soliciten podrán otorgarse en el acto por el que ejerza el mando de la nave, sin perjuicio de las sanciones que posteriormente proceda imponer a los tripulantes que no justifiquen en la forma debida la causa alegada al formularse la petición.

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

c) Los gastos de desplazamiento que se produzcan con motivo de las licencias serán de cuenta del interesado.

d) Cuando por razón del lugar en que se encuentre el buque no sea posible el reembolso a la terminación de la licencia concedida, cualquiera que sea su naturaleza, el tiempo que transcurra desde aquélla hasta el embarque no dará derecho a reclamar retribución alguna.

e) No se descontará a ningún efecto las licencias reguladas en esta Sección, salvo para el personal que haya obtenido durante su vida profesional tres o más licencias, sin sueldo, que en total sumen más de un año.

f) El Reglamento de Régimen Interior regulará los trámites y formalidades que hayan de observarse para la concesión de licencias y adoptará las oportunas medidas para evitar posibles abusos, pero sin mermar los derechos reconocidos en estas Ordenanzas nacionales.

Art. 57. *Disposiciones especiales.*—Con independencia del período reglamentario de vacaciones, a los individuos de la dotación de los barcos pesqueros se les reconoce el derecho a solicitar licencias en los casos que a continuación se enumeran:

- a) De índole familiar.
- b) Para concurrir a exámenes para la obtención de título o nombramiento superior.
- c) Para asuntos propios.
- d) Cumplimiento de deberes de carácter público.

Art. 58. Las Empresas de la industria pesquera vendrán obligadas a otorgar licencias a los tripulantes de sus barcos, cuando aquéllas se soliciten por las siguientes causas de índole familiar:

- a) Para contraer matrimonio.
- b) Por muerte, entierro o enfermedad grave del cónyuge, ascendientes o descendientes en línea directa y por muerte y entierro de hermanos del embarcado.
- c) En el caso de alumbramiento de la esposa.

La duración de estas licencias será, al menos, de quince días en el caso de matrimonio y de uno a diez en los que se cita en los apartados b) y c), fijándose concretamente en el Reglamento de Régimen Interior la forma como podrá hacerse uso de estas licencias, estimándose para ello los desplazamientos que los interesados deban hacer y las demás circunstancias que puedan preverse. Atendidas éstas, el armador podrá prorrogar los permisos por los días necesarios, siempre que se solicite debidamente, teniendo derecho el interesado al percibo de haberes

en la cuantía correspondiente a dicha situación, durante los periodos reglamentarios y en los de ampliación de éstos que puedan haberse otorgado.

Art. 59. Los Pilotos de la Marina Mercante, los Maquinistas Navales, Radiotelegrafistas, Mecánicos y Patronos que precisen efectuar nuevos exámenes para obtener el título superior dentro de cada profesión o especialidad tendrán derecho a que las empresas les concedan permiso, con sueldo o sin sueldo, de acuerdo con la Orden de 16 de marzo de 1945.

Será condición indispensable que el solicitante lleve un mínimo de dos años al servicio del mismo armador y que tenga efectuadas las prácticas de mar o cumplidos aquellos otros requisitos exigidos por la legislación vigente para aspirar a los títulos o nombramientos respectivos, y siempre que los intereses puedan ser utilizados por la Empresa en plazas para las que se exijan los citados títulos o nombramientos.

Art. 60. Los tripulantes podrán solicitar licencia por necesidad de atender personalmente asuntos propios que no admitan demora, en cuyo caso la licencia podrá concederse por la Empresa, si lo permiten las necesidades del servicio, por un periodo de uno a diez días, sin devengo de haberes por el interesado, siendo de su cargo los gastos de desplazamiento por desembarque y embarque propio y, en su caso, los de aquél que haya de sustituirle en su destino.

Art. 61. También podrá el personal embarcado que lleve un mínimo de dos años al servicio de la Empresa, solicitar licencia sin sueldo por plazo no inferior a quince días ni superior a cuatro meses, siendo potestad del armador concederla o denegarla en atención a los fundamentos que se expongan por el solicitante, expediente personal del mismo y necesidades del servicio.

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

Art. 62. Independientemente de las licencias reguladas por los artículos anteriores, deberán otorgarse al personal comprendido en esta Reglamentación, y en la medida de lo posible, dadas las características de las industrias de la pesca, aquellos permisos que sean indispensables para el cumplimiento de los deberes inexcusables de carácter público a que se contrae el artículo 67 del texto refundido de la Ley de Contrato de Trabajo, aprobado por Decreto de 27 de enero de 1944.

Art. 63. Igualmente serán de aplicación al personal embarcado los preceptos de la Orden de 12 de noviembre de 1945, con las siguientes aclaraciones:

1) Se incluirán entre las reuniones preceptivas o reglamentarias a que se refiere el artículo primero de la citada Orden las convocadas por las Entidades Mutualistas, en cuanto afecten a los trabajadores que en el mismo actúen por razón de cargos electivos de carácter sindical.

2) Los límites que establece el párrafo primero de su artículo segundo de la mencionada Orden, de dos jornadas consecutivas o de cinco al mes, quedarán ampliadas a cuatro y diez días, respectivamente, cuando se trate del personal que se halle embarcado, sin que proceda el abono de salario respecto a la indicada ampliación.

SECCIÓN 2.ª—EXCEDENCIAS

Art. 64. Se reconocen dos clases de excedencias, voluntaria y forzosa, pero ninguna de ellas dará derecho a salario mientras el excedente no se reincorpore al servicio.

Art. 65. *Excedencia voluntaria.*—Podrá solicitar la excedencia voluntaria el personal de las Empresas pesqueras que lleve, al menos, tres años a su servicio.

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

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

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

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

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

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

Art. 66. *Excedencia forzosa.*—Dará lugar a la situación de excedencia forzosa cualquiera de las causas siguientes:

- Nombramientos para cargos políticos o sindicales que hayan de hacerse por Decreto.
- Enfermedad.

Art. 67. En los casos expresados en el apartado a) del artículo anterior, la excedencia comprenderá todo el tiempo que dure el cargo que la determine y otorgará derecho a ocupar la misma plaza que desempeñaba anteriormente, computándose el tiempo de excedencia como en activo a efectos de antigüedad. El reintegro deberá solicitarse por el interesado dentro del mes siguiente a su cese en el cargo político o sindical que ostentase.

Art. 68. Los enfermos serán considerados en situación de excedencia forzosa a partir del día siguiente al último que haya cobrado indemnización o subsidio como consecuencia de su enfermedad.

La duración máxima de esta excedencia será de cinco años, en cuyo transcurso podrá solicitar su jubilación, si se halla dentro de las condiciones establecidas en los respectivos Reglamentos del Mutualismo, o bien pedir su reintegro al servicio para cuando exista vacante en su categoría, si se encuentra restablecido de su dolencia. En este último caso será preciso el reconocimiento del tripulante y la presentación del certificado médico establecido por el artículo 34 de estas Ordenanzas.

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

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

SECCIÓN 3.ª—SERVICIO MILITAR

Art. 69. El personal comprendido en la presente Reglamentación tendrá derecho a que se le reserve su puesto de trabajo durante el tiempo que dure el servicio militar activo, debiendo el tripulante ponerse a disposición del armador antes de transcurrir dos meses, a contar desde la fecha de su licenciamiento, ya que de no ser así se entenderán extinguidas las relaciones jurídico-laborales.

El reembolso del licenciado se llevará a cabo tan pronto como sea posible, sin que tenga derecho a percibir retribución alguna durante el periodo que transcurra desde la petición de reintegro hasta el embarque.

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

El tiempo de prestación del servicio militar obligatorio y el voluntario por el tiempo mínimo de duración de éste, que se prestará para anticipar el cumplimiento de los deberes militares, se computará a los efectos de antigüedad como si se realizase trabajo activo.

CAPITULO IX

Formación profesional

SECCIÓN 1.ª—NORMAS GENERALES

Art. 70. Las Empresas de la industria pesquera deberán colaborar a la formación y perfeccionamiento profesional de su personal, bien directamente o por medio de las instituciones existentes o que se puedan crear en el futuro.

La formación profesional comprenderá la enseñanza teórica y técnica y la práctica necesaria.

El perfeccionamiento del personal se encaminará, sobre todo, a facilitar la obtención de títulos profesionales en las Escuelas Medias de Pesca, Universidad Laboral del mismo carácter o Institutos laborales de modalidad marítimo-pesquera, y el ascenso a categorías superiores, pero cuidando de que aumenten sus conocimientos generales al propio tiempo que los específicamente profesionales y marítimos, a fin de proporcionarles una amplia base intelectual, moral, social y patriótica.

El Reglamento de Régimen Interior desarrollará debidamente los principios contenidos en el presente capítulo consignado, con la debida extensión y detalle, la forma de dar realidad a esta labor formativa.

Art. 71. Será obligación especial de los Capitanes, Pilotos o Patronos dedicar una inteligente y constante atención a los fines de formación y perfeccionamiento de sus subordinados.

Se dedicará preferentemente atención a extender entre las tripulaciones el conocimiento detallado y completo de las nuevas instalaciones, dispositivos o aparatos que se implanten en la navegación y en la pesca.

Art. 72. Como norma general, y cuando sea posible, no deberá admitirse para trabajar a bordo de barcos de pesca de arrastre a quien no posea certificado de aptitud profesional, expedido de acuerdo con las disposiciones contenidas en el presente artículo y visado por la Autoridad de Marina correspondiente.

El Capitán o Patrón estará obligado a dar certificado de idoneidad y conducta al individuo que lo solicite a su desembarco.

Dichos certificados no se limitarán a acreditar la capacidad y competencia del tripulante dentro de su especialidad, sino también que posee los conocimientos mínimos indispensables que la pesca y la navegación requieren y, especialmente, el de las maniobras que el material de salvamento exige.

Los citados certificados podrán ser sustituidos por los que expiden las Autoridades correspondientes, como consecuencia de estudios realizados en instituciones o a bordo de buques-escuelas de carácter oficial existentes o que en el futuro se establezcan.

Asimismo, serán válidos, a los efectos oportunos, los servicios prestados en los buques de la Armada, siempre que aquéllos se justifiquen documentalmente.

Art. 73. Con el fin de fomentar entre el personal embarcado la continuación de su instrucción general y profesional, las Empresas cooperarán, con los oportunos organismos oficiales o sindicales, en la labor cultural que por los mismos pueda desarrollarse. A tal fin, los navieros o armadores deberán, en la medida de lo posible, establecer, bien por propia iniciativa o a indicación de los aludidos organismos, los beneficios o servicios que, a título enunciativo, a continuación se citan:

a) Concesión de becas, asignaciones o simplemente permisos retribuidos, para la asistencia a cursos oficiales en las Escuelas Médias de Pesca y a cursillos de capacitación profesional.

b) Otorgar préstamos para la compra de libros e instrumentos náuticos.

c) Organización en los puertos pesqueros de bibliotecas para uso de los tripulantes, integradas por aquellos volúmenes de carácter técnico y cultural que por las Escuelas de Náutica, Sindicato Nacional de Pesca u otras Entidades se indiquen.

d) Organización de cursos por correspondencia.

e) Radiodifusión de programas especiales.

SECCIÓN 2.ª—FORMACIÓN PROFESIONAL DE PAJES Y MARMITONES Y APROVECHANTES

Art. 74. Para la formación profesional de Pajes y Aprendices de Pesca se observarán las siguientes normas:

a) Los Pajes, a los dos años de permanencia en dicha categoría, pasarán automáticamente a la de Mozo. Sin embargo, podrá reducirse a un año, siempre que se tenga, al menos, la edad de dieciocho años y se acredite su capacidad mediante los oportunos certificados de estudios, prácticas o trabajos, ya en Instituciones oficiales, ya en Empresas e Instituciones privadas de debida solvencia.

b) En ningún caso los Pajes o Aprendices de pesca deberán ser destinados a trabajos o funciones que pugnen con la finalidad primordial formativa que se señala al aprendizaje, ni podrá ser más de uno los enrolados en cada barco.

Art. 75. Respecto a la categoría de Marmitón y Aprovechante, el Reglamento de Régimen Interior determinará las normas concretas que se consideren necesarias, para la efectividad de su formación profesional y posibilidades de ascender a categorías superiores.

CAPITULO X

Suspensiones y ceses

SECCIÓN 1.ª—DE LA EXTINCIÓN DE LA RELACIÓN JURÍDICO-LABORAL

Art. 76. Las causas de la extinción de la relación jurídico-laboral pueden tener su origen: en la decisión de la Empresa, en la voluntad de los trabajadores, en el común acuerdo de Empresa y trabajador, por causas distintas de la voluntad de los mismos o por la naturaleza temporal o circunstancial de sus relaciones.

Art. 77. Por decisión de la Empresa.—La relación laboral del personal que merezca la consideración de fijo se extingue por voluntad de la Empresa armadora, en virtud de las causas siguientes:

a) Por el despido, por sanción impuesta al trabajador, de conformidad con lo establecido en el capítulo XVI de esta Reglamentación.

b) Por cesación de industria o reducción de flota, con suspensión indefinida de dotaciones, debidamente autorizada, con arreglo a lo que se determina en los artículos 82 y 83 del presente capítulo.

c) Por la naturaleza especial y múltiple de la representación que ostenta y funciones encomendadas a los Capitanes, Pilotos y Patrones con mando de buque y Técnicos de pesca, el armador podrá libremente disponer el cese de aquéllos, con derecho, por parte de los mismos, a reintegrarse al cargo que dentro de la Empresa viniesen desempeñando con anterioridad a su designación.

Una vez reintegrados a su anterior puesto, la relación jurídico-laboral podrá extinguirse de acuerdo con las normas generales que se establezcan en este capítulo.

Cuando se trate de Capitanes, Pilotos o Patrones que con anterioridad a otorgarles el mando de la nave no pertenecieran a la plantilla de la Empresa, cuando se acuerde su cese, y éste no sea por falta sancionable, tendrán derecho a ocupar cualquier vacante de su especialidad de inferior categoría que se produzca en la citada plantilla.

d) Lo preceptuado en el apartado anterior será de aplicación por analogía:

1) Al Jefe del Departamento de Máquinas en la forma establecida en el apartado g) del artículo 39.

2) Al personal de inspección, con los derechos, por parte de los mismos, que se determinan en igual apartado y artículo.

Art. 78. Por voluntad de los trabajadores.—El personal de Empresas pesqueras, cualquiera que sea su carácter, por razón de su permanencia al servicio de aquéllas, podrá por su voluntad dar por extinguida la relación laboral por cualquiera de las causas siguientes:

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

b) Cuando probare al armador o al representante de éste que se le ofrece la posibilidad de obtener el mando de un buque o cualquier otro empleo de mayor categoría del que desempeña, o bien que a consecuencia de circunstancias que se hubieran producido con posterioridad a su enrolamiento, se tiene un interés especial en dejar el buque, con la condición de que asegure, sin nuevos gastos para el armador, su sustitución por una persona competente que acepte el armador o el representante de éste.

c) Los Capitanes, Pilotos o Patrones con mando de buque, los Técnicos de pesca, el Jefe del departamento de máquinas y el personal de Inspección que, de acuerdo con lo dispuesto en los apartados c) y d) del artículo anterior, pueden ser libremente removidos por las Empresas, podrán solicitar su cese, y el naviero o armador vendrá obligado a concederlo, para reintegrarse al cargo que dentro de la Empresa viniese desempeñando con anterioridad a su designación para los citados cargos.

d) Si el barco cambiase de propietario.

e) Si las faenas de pesca deben realizarse en zona declarada de guerra, así como si la nave tiene que cruzar mares considerados como peligrosos en caso de conflicto internacional.

f) En el caso de que cambie el barco de puerto base, con o sin modificación de las condiciones establecidas en el contrato de embarco.

g) Por ser objeto de malos tratos de palabra u obra o falta grave de consideración por parte del armador o de su representante a bordo.

h) Por falta de pago o de puntualidad en el abono de las remuneraciones que le correspondan.

i) Por exigirle trabajo distinto del que está obligado a prestar, salvo los casos de fuerza mayor en que las necesidades de la navegación lo aconsejen o aquellos otros permitidos por esta Reglamentación.

j) Por incumplimiento de cualquier clase de obligaciones que la Empresa, y en su nombre el Jefe del barco, hubiese asumido al efectuarse el enrolamiento.

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

Sea cual fuere la causa de la extinción de la relación laboral alegada por el tripulante, éste vendrá obligado a avisar por

escrito al Capitán, Piloto o Patron, con ocho días de antelación, como mínimo.

Art. 79. *Por común acuerdo de Empresa y trabajadores.* Asimismo, se extingue la relación laboral, cualquiera que sea la clasificación del trabajador por razón que su permanencia al servicio de las Empresas, por la voluntad coincidente de dichos elementos personales.

Art. 80. *Por causas distintas de la voluntad de los interesados.*—Produce igualmente el efecto de extinguir la relación laboral, respecto de los tripulantes de todas clases:

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

Art. 81. *Por la naturaleza temporal o circunstancial de las relaciones laborales.*—Son asimismo causa de extinción:

- a) El personal interino cesará tan pronto como el tripulante a quien sustituya se reintegre a su puesto de trabajo o se provea en propiedad la plaza interinamente ocupada.
- b) Los tripulantes eventuales cesarán al servicio de las Empresas pesqueras setenta y dos horas después de la llegada al puerto designado como término de viaje o viajes concertados.

A los tripulantes enrolados eventualmente, de acuerdo con lo dispuesto en el último párrafo del artículo 25 de estas Ordenanzas, y en el caso de que aquéllos no se provean de la libreta de enrolamiento, no les será aplicable lo establecido en el párrafo anterior, debiendo ser sustituidos en el primer puerto en que el buque toque, siéndoles únicamente abonables los gastos de locomoción y dietas que procedan hasta su reintegro al puerto de embarque.

SECCIÓN 2.ª—DE LA SUSPENSIÓN O MODIFICACIÓN DE LA RELACIÓN JURÍDICO-LABORAL

Art. 82. Toda Empresa pesquera para suspender o cesar total o parcialmente en sus actividades, y, por consiguiente, para dar por suspendidas o extinguidas, según los casos, sus relaciones laborales con el personal fijo que integra la plantilla total de tierra o la que pertenece a uno o varios barcos de su flota, habrá de obtener previamente autorización de los Organismos competentes del Ministerio de Trabajo, salvo en los casos previstos en el artículo 80 y cuando se produzca por sustitución del empresario, con subrogación de las obligaciones por los nuevos titulares.

No se precisará la citada autorización en los casos de modificación de las relaciones jurídico-laborales que puedan producirse cuando aquella sea consecuencia de los cambios del puerto base, siempre que dicha modificación se ajuste a las normas generales que en el nuevo puerto existan.

Art. 83. Sin perjuicio de aquellas otras causas que puedan alegarse para solicitar la autorización que establece el anterior artículo, será obligado dicho trámite por alguno de los siguientes motivos:

- a) Por cesación de industria o reducción de la flota prevista en el apartado b) del artículo 77 de este Reglamento.
- b) Por tener que sufrir el barco reparaciones o carena, cuando la duración de las mismas exceda de un mes.
- c) Para modificar, por cualquier concepto, las condiciones en que se desenvuelven las relaciones laborales entre el armador y los trabajadores, tales como reducción de plantilla (tanto si afecta a la dotación de un buque determinado, personal de Inspección o de tierra), sistema retributivo, jornada de trabajo, establecimiento de turnos o cualquier otra que implique variación en las condiciones de trabajo.

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

Art. 84. No será precisa la autorización que por el anterior artículo se establece en los casos señalados en el artículo 80 de este capítulo, debiendo el armador, en lo que a los apartados e), f) y g) se refiere, notificar el hecho a la Delegación de Trabajo competente, acompañando un certificado, expedido por la autoridad que corresponda, acreditativo de la causa que se invoque, así como la necesidad del desguace o amarre definitivo, cuando ello motive la suspensión o modificación de la relación jurídico-laboral.

Art. 85. En caso de amarre del barco por reparación que dure más de treinta días, siempre que se acredite ante el Delegado de Trabajo competente, mediante certificación de la autoridad u Organismo que proceda, se entenderá que queda en suspenso la relación laboral a efectos económicos, sin perjuicio del derecho del personal a reembarcar una vez terminada la reparación. A tal fin, el armador comunicará al Delegado de Trabajo, con antelación suficiente, la fecha en que el buque se halle de nuevo en condiciones de navegar, y de modo individual y fehaciente a los individuos de la dotación que tuviesen derecho al reembarque.

Si el personal no hubiese disfrutado del descanso dominical obligatorio, vacaciones, etc., en el periodo anterior, puede compensarse al mismo tales descansos manteniéndolo en activo durante el tiempo que dure la reparación del buque, y quedando obligado el armador a notificar a los interesados el día de salida para la incorporación de los mismos a sus puestos de trabajo con la antelación requerida.

Art. 86. En todos aquellos casos en que se precise la previa autorización de los Organismos competentes del Ministerio de Trabajo para que una Empresa pueda suspender o cesar total o parcialmente en sus actividades o modificar las relaciones jurídico-laborales con su personal, se tendrá en cuenta los trámites, plazos y recursos contenidos en los preceptos de general aplicación.

SECCIÓN 3.ª—DE LA SUSPENSIÓN DE LOS EFECTOS ECONÓMICOS DE LA RELACIÓN JURÍDICO-LABORAL

Art. 87. Quedan en suspenso los efectos económicos de la relación laboral, sin perjuicio de los derechos que puedan corresponder respecto a cada uno de las situaciones que en este artículo se mencionan:

- a) Incapacidad temporal para el trabajo derivada de accidente laboral o de enfermedad, durante el tiempo en que deba respetarse el puesto de trabajo.
- b) Prestación del servicio militar obligatorio o del voluntario anticipado, siempre que la ausencia del trabajador no se prolongue por tiempo que exceda de dos meses, contados desde la fecha en que el trabajador haya obtenido su licencia militar.
- c) Por excedencia forzosa o voluntaria, de acuerdo con lo que se determina en la Sección 2.ª del capítulo VIII de estas Ordenanzas.
- d) Por el tiempo en que un tripulante esté privado de libertad o suspendido de embarque por las Autoridades de Marina, gubernativas o judiciales, como consecuencia de procesamiento o sumario y en tanto no recaiga la procedente sentencia o resolución, o cuando éstas no produzcan el efecto de extinción de la relación laboral, de acuerdo con lo establecido en el apartado c) del artículo 80.
- e) Por el tiempo que dure la suspensión de empleo y sueldo impuesta en expediente disciplinario.

Las causas de suspensión de los efectos económicos de la relación jurídico-laboral que se enumeran en el apartado a) se entenderá sin menoscabo de las indemnizaciones, subsidios o beneficios económicos que la legislación general conceda al personal afectado por dichas causas.

SECCIÓN 4.ª—DE LAS CONSECUENCIAS ECONÓMICAS DE LA EXTINCIÓN DE LA RELACIÓN JURÍDICO-LABORAL

Art. 88. *De la reintegración al puerto de embarque.*—Independientemente de las indemnizaciones que se establecen en los artículos siguientes, y cualquiera que sea la clase de trabajadores, por razón de su permanencia al servicio de la Empresa, o la causa de la extinción de la relación jurídico-laboral, con las lógicas excepciones que imposibilitan o hacen innecesaria la adopción de tal medida, el armador vendrá obligado a sufragar al tripulante los gastos que ocasionan su restitución al puerto de embarque, al que para ello se hubiere establecido, o al punto de residencia.

Para la liquidación de los mencionados gastos, producidos en territorio nacional o en el extranjero, se aplicarán las normas contenidas en estas Ordenanzas relativas a viajes y dietas.

CAPITULO XI

Régimen administrativo y conflictos laborales

SECCIÓN 1.ª—RÉGIMEN ADMINISTRATIVO

Art. 97. *Delegaciones de Trabajo.*—A los efectos previstos en el presente Reglamento, se considerará como Delegación de Trabajo competente, para entender en cuantas cuestiones se atribuyen al citado Organismo en diversos preceptos de estas Ordenanzas, aquella que corresponda a la provincia en donde radique el domicilio de la Empresa pesquera o donde esté situada su oficina principal.

El Delegado de Trabajo competente solicitará de los Delegados de Trabajo de otras provincias marítimas todos aquellos datos, antecedentes e informes que estime pertinentes para la justa resolución de las cuestiones que ante su autoridad se haya planteado, cuando el personal afectado pertenezca a barcos que no hagan escala en ningún puerto comprendido en la provincia de la Delegación competente.

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

Para la tramitación de expedientes, imposición de sanciones, resolución de recursos, etc., que no tengan señalado un procedimiento especial en las presentes Ordenanzas, se regularán por las disposiciones vigentes de general aplicación, excepto en el régimen especial de jurisdicción administrativa que señala el presente artículo.

Art. 98. *De la Inspección de Trabajo.*—De acuerdo con las disposiciones de la Ley de 15 de diciembre de 1939 y Reglamento de 13 de julio de 1940, corresponde al Cuerpo Nacional de Inspección de Trabajo la vigilancia y cumplimiento de las disposiciones reguladoras del trabajo en las industrias de pesca de arrastre, tanto a bordo de los barcos pesqueros como en sus instalaciones y explotaciones.

La inspección se llevará a cabo en la forma prevista en los artículos 40 y siguientes del citado Reglamento orgánico, y en las visitas efectuadas a bordo se justificará la personalidad del Inspector ante el Jefe de la embarcación, o quien le sustituya, debiendo recabarse de la Autoridad de Marina el Auxilio necesario, en el supuesto previsto en el párrafo segundo del artículo 42 de dicho Reglamento.

Art. 99. El Inspector de Trabajo que conociera alguna infracción, fuese objeto de obstrucción en la misión que tiene confiada u observase descubierto en el pago de cuotas de seguros sociales o mutualismo extenderá la correspondiente acta, que será enviada, por conducto del Jefe de la respectiva Inspección Provincial, al Delegado de Trabajo competente, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 97, cuyos preceptos serán igualmente tenidos en cuenta a los efectos de la notificación, del acta de infracción o de liquidación, a la Empresa armadora.

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

Art. 100. A bordo de todos y cada uno de los barcos que constituyan la flota de una empresa pesquera, deberá existir el Libro de Visitas de la Inspección de Trabajo establecido con carácter general, formalizado por el Organismo laboral correspondiente al lugar señalado como domicilio del armador, de conformidad con lo establecido en el artículo 97 de este Reglamento.

Art. 101. *Notificaciones y plazos.*—Las notificaciones que deben hacerse al personal que se encuentre embarcado se realizarán por conducto del Capitán, Piloto o Patrón, el que vendrá obligado a cumplimentar la orden recibida de la autoridad laboral correspondiente, en la forma y término que por la misma se determine.

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

Art. 102. Para formular reclamaciones o interponer recursos administrativos que tengan señalado un plazo determinado, se observarán las siguientes normas especiales:

Art. 89. *De las indemnizaciones.*—En los casos de autorizarse por la Delegación de Trabajo competente, o por la Dirección General de Ordenación del Trabajo, la suspensión o el cese en sus puestos de la totalidad o parte de los trabajadores de una Empresa o cualquiera otra modificación de las relaciones laborales existentes, una vez firme la Resolución, quedará a salvo el derecho de aquellos a percibir una indemnización, que fijará el Magistrado de Trabajo de acuerdo con lo dispuesto en las normas generales o específicas que sean de aplicación.

Art. 90. El personal interino o eventual que preste sus servicios durante tres meses, por lo menos, a una misma Empresa, tendrá derecho a que se le avise su cese con ocho días de antelación como mínimo, o se le indemnice, en su defecto, con el importe de diez días de salario. No será trámite obligado el preaviso que por el presente párrafo se señala cuando el tripulante haya embarcado por tiempo o campañas concretamente fijadas al efectuarse el enrolamiento.

Art. 91. Cuando los trabajadores, cualquiera que sea su clase por razón de su permanencia al servicio de la Empresa, den por extinguida su relación laboral por alguna de las causas enumeradas en las letras f) a k) del artículo 78 de estas Ordenanzas, el Magistrado de Trabajo, atendida la naturaleza del caso y las circunstancias que en la misma concurren, podrá acordar el abono al trabajador de la indemnización que corresponda para el caso de despido injusto.

Art. 92. En los casos en que la relación laboral se extinga por la voluntad común de empresas y trabajadores, a que se refiere el artículo 78, la extinción no implica, como consecuencia, indemnización alguna.

Art. 93. *Abandono del barco por el tripulante.*—Si un tripulante, fijo o no, abandonara el barco sin dar previo aviso al Jefe del mismo, sin perjuicio de las responsabilidades penales en que pueda incurrir, el armador tendrá derecho a exigirle, como indemnización, el resarcimiento de los daños y perjuicios consiguientes, debiendo hacerse constar el abandono de trabajo en la forma que establece la Ley Penal de la Marina Mercante.

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

SECCIÓN 5.ª—DE LA SUBROGACIÓN DE LA RELACIÓN JURÍDICO-LABORAL

Art. 94. En todos los casos de sustitución o cambio de Empresa, cualquiera que sea la causa o título que determine dicha sustitución, el nuevo armador queda sujeto a las consecuencias de las relaciones laborales a que estuviese vinculado el empresario anterior, sin que dicha sustitución produzca solución de continuidad alguna respecto de los efectos económicos y demás beneficios laborales que correspondan a los trabajadores.

SECCIÓN 6.ª—DE LA PRESCRIPCIÓN Y DE LA CADUCIDAD DE LAS ACCIONES

Art. 95. Las acciones derivadas del contrato de embarco que no tengan plazo especialmente señalado prescribirán a los tres años, a contar desde la fecha en que la acción hubiere podido ejercitarse.

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

Art. 96. La acción por despido, de acuerdo con el artículo 94 del Texto Refundido del Procedimiento Laboral, aprobado por Decreto de 4 de julio de 1958, deberá ejercitarse dentro del plazo de quince días hábiles siguientes a aquel en que se hubiera producido, si tiene lugar en el puerto de embarque del tripulante despedido, y, en otro caso, cuando éste tenga que ser restituido al citado puerto, de acuerdo con lo establecido en el primer párrafo del artículo 88; dicho plazo comenzará a contarse a partir del día siguiente a aquel en que cese el devengo de las dietas que debe percibir a tenor de lo dispuesto en el párrafo segundo del propio artículo.

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

a) Los citados plazos computables en días hábiles empezarán a contarse a partir del siguiente al de la notificación del Acuerdo o Resolución que motiva la reclamación o recurso.

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

c) En el caso de que el personal afectado se encuentre en la mar, el plazo que se señale para la interposición de la reclamación o recurso comenzará a contarse a partir del día siguiente al de la terminación del viaje.

SECCIÓN 2.ª—CONFLICTOS LABORALES

Art. 103. De conformidad con lo establecido en el artículo 57 del texto refundido del Procedimiento Laboral, aprobado por Decreto de 4 de julio de 1958, antes de promoverse cualquier juicio laboral, el que se proponga instarlo estará obligado a intentar la celebración del acto conciliatorio ante un Tribunal que presidirá el Comandante de Marina o autoridad del puerto que le represente, en unión de dos miembros y un Secretario, designados por la Organización Sindical.

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

Art. 104. La conciliación previa preceptiva se ajustará a las normas de procedimiento establecidas por las disposiciones en vigor, entendiéndose referidos al Tribunal que preside el Comandante de Marina, constituido en la forma que el artículo anterior establece:

a) Si no hubiese conciliación o ésta no estuviese resuelta en el plazo de treinta días hábiles siguientes al en que las papeletas hubieran sido presentadas, las partes quedan en libertad de hacer uso de las acciones que les correspondan ante la Magistratura de Trabajo, en la forma y término establecidos por la legislación vigente.

b) Si la conciliación se lograra, podrá solicitarse de la Magistratura de Trabajo la ejecución de lo acordado, de conformidad con las disposiciones de general aplicación.

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

CAPITULO XII

Régimen económico

PRIMERA PARTE

Disposiciones generales

SECCIÓN 1.ª—NORMAS DE GENERAL APLICACIÓN

Art. 105. Las disposiciones contenidas en esta primera parte del capítulo XII, «Régimen económico», son aplicables tanto a las tripulaciones enroladas «a sueldo» como a las contratadas en régimen «a la parte».

Art. 106. Los conceptos económicos establecidos en la presente Reglamentación tienen la condición de mínimos y, por tanto, podrán ser mejorados por las Empresas o convenidos por pacto sindical colectivo, o individualmente entre las empresas y los trabajadores.

En el Reglamento Interior de cada Empresa se consignarán las condiciones más favorables actualmente establecidas o que se quieran establecer por los armadores, cuya situación económica lo permita, en atención a las circunstancias especiales que concurren.

Art. 107. La retribución del personal interino o eventual será al menos la fijada en el presente Reglamento, percibiendo además las pagas extraordinarias y demás emolumentos reconocidos o que se reconozcan para el personal fijo.

Art. 108. Por total o producto bruto de la pesca se entiende la cantidad que obtienen los armadores por la venta de dicha pesca en la Lonja, sin deducción alguna, cualquiera que sea la naturaleza o denominación de ésta. En consecuencia, no podrán estimarse las tasas o impuestos, comisiones, cuotas o primas de Seguros Sociales ni ningún otro concepto, aun cuando cualquier-

ra de ellos se reste en la liquidación practicada por la propia Lonja.

Art. 109. Cuando el armador aprovechase en beneficio propio la pesca capturada por sus embarcaciones, el precio de venta, a efectos de participación del personal en forma de prima o en régimen «a la parte», se fijará con arreglo al precio real de venta, y nunca inferior al medio alcanzado el mismo día en la Lonja o Lonjas de primera venta, de los puertos limítrofes donde se hayan vendido especies iguales, sin que pueda aceptarse disminución o bonificación alguna en favor del armador, intermediario, etc., que, en caso de existir, gravitarán exclusivamente sobre la porción del armador.

Art. 110. Queda prohibido efectuar las liquidaciones, pago de salarios, primas y emolumentos de cualquier clase a las tripulaciones de los buques pesqueros, tanto si son enroladas «a sueldo» o en régimen «a la parte» en locales donde se expendan comidas o bebidas. En los casos que fuese necesario, por no tener local adecuado el armador, las liquidaciones deberán efectuarse en los locales de la Cofradía de Pescadores o de Sindicatos.

Artículo 111. Quienes causen baja en el trabajo por virtud de incapacidad temporal derivada de accidente, durante los procesos de corta enfermedad, o por otra causa justificada, con arreglo a la legislación vigente, tendrán derecho:

a) Si se trata de personal enrolado «a sueldo», la Empresa le abonará como complemento de la prestación económica, a cargo del Seguro, la cantidad necesaria para completar el importe del salario base, el porcentaje de primas y demás emolumentos que al beneficiario le hubieran correspondido, como retribución de su trabajo, en tanto en cuanto no sean sustituidos por otro trabajador.

En el caso a que se refiere el párrafo anterior, el personal embarcado no podrá exigir el reparto del salario del trabajador ausente.

b) Cuando el personal que trabaje «a la parte», y mientras no sea sustituido en su función laboral, participará asimismo en la distribución del fondo del «Monte Menor» o participación del personal con una parte, cuyo importe, sumado al de la indemnización a que tenga derecho como accidentado o enfermo, sea equivalente al total de los ingresos que le hubieran correspondido como presente en el barco.

c) Si la falta al trabajo es motivada por causa diferente a la enfermedad o accidente, la compensación económica a cargo de la Empresa o «Monte Menor», según se trate del personal «a sueldo» o «a la parte», equivaldrá al íntegro de su salario por todos los conceptos o al «quifión» o «parte», como si hubiese permanecido a bordo.

Art. 112. Respetando el supuesto del Patrón de Pesca con mando y Técnico de pesca, no podrán acumularse en la misma persona, salvo casos excepcionales, dos o más cargos de a bordo, y cuando en la práctica, y de manera continuada, se diera tal caso de acumulación, el interesado sólo podrá percibir del «Monte Menor», cuando se trate de pesca «a la parte», la participación que corresponda a uno de dichos cargos.

En la pesca «a sueldo», dicha prima se refiere a la establecida en el artículo 120 de este Reglamento.

Lo dispuesto en este artículo no afecta a la posible participación que pueda corresponder a los tripulantes en el caso de que se reparta entre la dotación el salario o prima del productor que, circunstancialmente, se encuentre ausente, y siempre que éste no tenga derecho a su percepción.

Art. 113. Todo tripulante tendrá derecho a la percepción de un anticipo en el momento de embarcar por primera vez, y para dejarlo a su familia, en cuantía que se fijará en el Reglamento de Régimen Interior de cada empresa, en razón a la duración del viaje que se emprenda.

Para la efectividad de lo que en este artículo se determina, el Capitán, Piloto o Patrón dará al tripulante un vale a la hora de salida del barco, y dicho vale, presentado por la familia al armador o su representante en el puerto, será hecho efectivo, de no tener aviso en contrario.

SECCIÓN 2.ª—MODALIDADES DE REMUNERACIÓN

Art. 114. El salario de la pesca de arrastre podrá adoptar cualquiera de las modalidades siguientes:

1) Por unidad de tiempo (a sueldo), cuando se atienda principalmente para su determinación a la duración de la jornada, sin perjuicio del mínimo rendimiento exigible en ella.

2) «A la parte», en que se asigna al trabajador una fracción determinada sobre el importe de la pesca capturada.

SEGUNDA PARTE

Retribuciones por unidad de tiempo (a sueldo)

SECCIÓN 1.ª—NORMAS ESPECIALES

Art. 115. Todos los sueldos se entenderán por meses; cuando, según el contrato, deban pagarse servicios que hayan durado fracción de mes, se abonarán proporcionalmente.

El pago de los sueldos se hará mediante nómina o libro de salarios, que firmarán los interesados. Por el que no sepa firmar lo hará otro tripulante de la misma dotación.

Art. 116. Los trabajos realizados en puerto por el personal enrolado «a sueldo», en la reparación, pintura, etc., del buque no darán derecho al percibo de suplemento alguno sobre sus haberes habituales, siempre que dichas faenas se realicen dentro de la jornada ordinaria, si bien tendrán derecho al abono de horas extraordinarias, caso de que así proceda.

SECCIÓN 2.ª—SUELDOS-BASE

Art. 117. A) *Personal embarcado*.—Los sueldos-base iniciales del personal enrolado en los barcos de pesca de arrastre, por unidad de tiempo (a sueldo), serán los siguientes:

	Pesetas mensuales
<i>Cargos de mando</i>	
Capitán	1.885,—
Piloto	1.700,—
Patrón de Pesca de Gran Altura	1.525,—
Patrón de Pesca de Altura	1.525,—
Patrón de Pesca de Litoral	1.485,—

I. *Oficiales*

Oficial de cubierta	1.675,—
Maquinista Naval de primera	1.725,—
Maquinista Naval de segunda	1.645,—
Radiotelegrafista	1.600,—
Médico	1.650,—

II. *Técnicos*.1) *Titulados con título no superior:*

Patrón de Pesca de Gran Altura o Altura sin mando	1.485,—
Mecánico Naval mayor	1.654,—
Mecánico Naval de primera	1.550,—
Mecánico Naval de segunda	1.485,—
Practicante	1.550,—

2) *Técnicos sin título:*

Técnico de pesca	1.470,—
------------------------	---------

III. *Maestranza*.

Contramaestre	1.320,—
Calderero o primer Engrasador	1.320,—

IV. *Tripulantes-subalternos*.a) *Especialistas:*

Engrasador	1.320,—
Cocinero	1.160,—
Redero de la mar	1.320,—

b) *Subalternos:*

Marinero	1.080,—
Mozo	980,—
Maquinillero	1.080,—
Fogonero	1.320,—
Camarero	1.080,—
Marmitón	635,—
Paje o Aprendiz de Pesca	635,—

B) *Personal de Inspección*.—El sueldo base inicial del personal de Inspección, cualquiera que sea el título profesional que ostente el Inspector, será el de 1.500 pesetas mensuales.

C) *Personal de tierra*. Los sueldos-base iniciales del personal adscrito a servicios de tierra serán los que siguen:

	Pesetas mensuales
Maestro redero o Armador de arte	1.535,—
Redero de tierra	1.170,—
Aprovechante	955,—
Chavolero o Almacenero	955,—
Guarda	930,—
Pocero o Botero	955,—
Avisador	930,—

SECCIÓN 3.ª—AUMENTOS PERIÓDICOS POR TIEMPO DE SERVICIO

Art. 118. A fin de fomentar la vinculación del personal con la respectiva Empresa, sobre los sueldos-base que señala el artículo anterior se establecen aumentos periódicos por tiempo de servicio, dentro de la propia Empresa, y para todos los grupos, consistentes en quinquenios del 5 por 100, cada uno, sobre dicha retribución base.

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

Art. 119. Para el cómputo de antigüedad se observarán las siguientes normas:

a) Se tendrá en cuenta todo el tiempo servido al mismo armador, considerándose como efectivamente trabajados todos los meses y días en los que haya recibido un salario o remuneración, bien sea por servicios prestados o en vacaciones, licencias retribuidas y cuando reciba una prestación económica temporal por accidente de trabajo o del Seguro Obligatorio de Enfermedad.

b) Asimismo será computable el tiempo de excedencia forzosa por nombramiento para un cargo político o sindical, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 67 de este Reglamento, así como en el caso de prestación de servicio militar en la forma que regula el artículo 69.

c) Por el contrario, y de conformidad con el último párrafo del artículo 65, no se estimará el tiempo que se haya permanecido en situación de excedencia voluntaria.

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

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

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

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

SECCIÓN 4.ª—PRIMAS SOBRE LA PESCA

Art. 120. Todo el personal embarcado y de tierra percibirá, por partes iguales, un premio o prima del 10 por 100 sobre la cantidad en que el producto bruto de la pesca exceda de los gastos de explotación del buque pesquero, determinada conforme a los principios convencionales que han venido rigiendo a este respecto. Las participaciones que de esta prima colectiva correspondan a los cargos a que se refiere el artículo 122 retornarán a los armadores en compensación de las primas individuales que satisfacen a los que ejercen dichos cargos.

Art. 121. Las cantidades representativas de los gastos a que se refiere el artículo anterior se fijarán por la Dirección General de Ordenación del Trabajo, a propuesta de los Delegados provinciales del Ramo, previo informe del Instituto Social de la Marina y Sindicato Nacional de la Pesca.

Las Delegaciones Provinciales de Trabajo podrán recabar de los armadores los documentos y antecedentes que juzguen precisos para su mejor asesoramiento, requiriendo siempre, antes de formular las propuestas, el informe de la Organización Sindical.

Sin perjuicio de las que deban realizarse siempre que se produzca cualquier modificación en alguno de los conceptos

de los mencionados gastos de explotación, en el mes de diciembre de cada año, en reunión conjunta de las Secciones Económica y Social del Sindicato Nacional de la Pesca, se propondrán aquellas revisiones que la experiencia aconsejen; para la aprobación de las modificaciones que se soliciten, se observarán los trámites establecidos en los párrafos primero y segundo de este artículo.

Art. 122. Independientemente de las remuneraciones que se fijan en el artículo 117, los tripulantes «a sueldo» de las categorías profesionales que en este artículo se señalan percibirán con cargo al armador los porcentajes sobre el producto bruto de la pesca que se determina en el siguiente cuadro:

Capitán, con mando, uno por ciento.
Piloto, con mando, uno por ciento.
Patrón de Pesca de Gran Altura, Altura o de Litoral, con mando, uno por ciento.
Oficial de Cubierta, medio por ciento.
Maquinista Naval, Jefe de máquinas, uno por ciento.
Maquinista Naval, sin jefatura, medio por ciento.
Radiotelegrafista, medio por ciento.
Médico, medio por ciento.
Patrón de Pesca, sin mando, medio por ciento.
Mecánico Naval, Jefe de máquinas, uno por ciento.
Mecánico Naval, sin jefatura, medio por ciento.
Técnico de Pesca, convencional.
Practicante, medio por ciento.

Art. 123. La liquidación y pago de las primas que en los artículos anteriores se establecen se ajustará a las siguientes reglas:

a) Dichos premios o primas serán liquidadas por trimestres vencidos o en plazos más breves, según usos y costumbres, que se recogerán en el Reglamento de Régimen Interior.

b) El pago de las primas se efectuará mediante nómina o recibos individuales, debiendo ponerse a la disposición de los interesados que lo soliciten los justificantes de liquidación correspondientes.

c) Cuando un productor dejase de trabajar por accidente, enfermedad u otra causa justificada que otorgue derecho al percibo de sueldo o indemnización, se le abonará la prima como si realizase servicio activo, mientras no desempeñe su puesto otro trabajador que la perciba, como sustituto.

d) Cuando el personal de tierra con derecho a prima colectiva sea común a varias unidades pesqueras de un mismo armador, cobrará la media aritmética que resulte de todas ellas.

e) En la pesca con tríos se formará un fondo común para las primas, tanto individuales como colectivas, repartiéndose entre los miembros de la dotación de forma que a cada uno de los mismos, corresponda una cantidad igual con arreglo a su categoría.

SECCIÓN 5.ª—PAGAS EXTRAORDINARIAS

Art. 124. 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 diez días, y otra, para conmemorar la Natividad del Señor, por igual cuantía, las que deberán hacerse efectivas el día laborable inmediato anterior al 18 de julio y 22 de diciembre, respectivamente.

Para la determinación de estas pagas extraordinarias se tendrán en cuenta únicamente el sueldo reglamentario, o el mayor que se satisfaga por las Empresas, y los aumentos periódicos por años de servicios.

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

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

SECCIÓN 6.ª—GRATIFICACIONES ESPECIALES

Art. 125. a) Los Pilotos o Patrones, con mando de barco percibirán una gratificación especial, caso de que así proceda, consistente en la diferencia que pueda existir entre su haber mensual o el superior que perciban, sin quinquenios, y el sueldo base, también sin quinquenios, del Maquinista o Mecánico Na-

val que vaya enrolado a sus órdenes, en cumplimiento de lo ordenado en el Cuadro indicador, o por conveniencias de la Empresa.

b) Los Médicos y Practicantes que además de la asistencia del personal del barco en que figuren enrolados se les encomiende la prestación de sus servicios facultativos respecto de la dotación de otros barcos, de la misma o distinta Empresa, que se hallen realizando faenas en la zona de pesca, percibirán una gratificación igual al 20 por 100 de sus haberes mensuales, según los señalados en el artículo 117, por cada barco que se les asigne, considerándose a estos efectos como una unidad cada pareja.

Las primas sobre la pesca que se establecen en el artículo 120 únicamente se percibirán en el buque en que el mencionado personal sanitario figure enrolado.

c) El personal que, independientemente de las funciones que a su cargo correspondan, sea encargado por el armador de la prestación de otras ajenas a su peculiar cometido, cuya aceptación tendrá carácter voluntario, percibirá por ello la gratificación oportuna, aunque tales trabajos se efectúen dentro de la jornada.

d) El Patrón u otro tripulante que en posesión del certificado de Radiotelefonista, y que designado por el armador se haga cargo del manejo de los equipos radiotelefónicos, simultaneando tal función con la que deba efectuar según su contrato de enrolamiento, percibirá como gratificación un diez por ciento del sueldo base correspondiente a su categoría.

SECCIÓN 7.ª—MANUTENCIÓN

Art. 126. Además de los salarios que se establecen en estas Ordenanzas, el personal embarcado, no obstante ser de su cuenta la manutención, tendrá derecho a que con cargo al armador se le entregue el pescado que consuma durante su permanencia a bordo.

Se estima que el promedio del valor de esta retribución en especie es de 450 pesetas mensuales, cuya cantidad fija se computará, exclusivamente, a efectos de cotización en los distintos regímenes de Previsión Social obligatorios. Cuando un tripulante no preste servicios en una Empresa durante el mes completo, se computará dicha cantidad, proporcionalmente, en razón de los días en que tenga derecho al percibo de salarios.

SECCIÓN 8.ª—PLUS FAMILIAR

Art. 127. En atención a las obligaciones familiares del personal «a sueldo», sin distinción del grupo profesional en que esté encuadrado, se establece un plus, que habrá de regirse, con las aclaraciones y modificaciones que en la presente Sección se indican, por los preceptos contenidos en la Orden del 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 20 por 100 de la nómina de la Empresa correspondiente a todo el personal retribuido por unidad de tiempo.

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 embarcado como de inspección o servicios de tierra, computándose no sólo los sueldos efectivos (comprendidos los quinquenios), sino también las horas extraordinarias, con sus recargos, descanso semanal compensatorio y pagas extraordinarias.

3) No se considerará integrante en la nómina, a estos efectos, las dietas, gastos de locomoción, indemnización por traslado u otros que respondan a similar finalidad, las primas sobre la pesca, el valor de la pesca consumida a bordo para manutención, la participación en los beneficios, las primas en especie y las indemnizaciones por pérdida de equipaje.

Art. 128. Las Empresas que posean varias embarcaciones formarán la Comisión distribuidora del plus familiar con representantes de cada una de ellas, y si el armador solamente posee un barco, la Comisión la formarán con el Patrón, Maquinista y dos tripulantes subalternos.

Los pescadores de cada puerto y los armadores de pesca del mismo podrán acordar, previa conformidad de la Cofradía, el que por ésta se administre un fondo común de plus familiar, en el que se ingresará por las Empresas las cantidades que correspondan a dicho fin, y del que disfrutarán de sus beneficios todos los pescadores de la localidad, con arreglo a sus obligaciones familiares y sin tener en cuenta el armador de que dependan.

Por la Cofradía respectiva se propondrá a la Dirección General de Ordenación del Trabajo las oportunas normas para el cumplimiento de lo que en el párrafo anterior se puede establecer, señalando concretamente cómo debe constituirse la Comisión distribuidora del citado beneficio y plazos para el reparto de éste, etc.

No podrá detraerse cantidad alguna para administración, gastos de material o cualquier otro concepto, corriendo todos los gastos que puedan producirse con la constitución del fondo común a cargo de la Cofradía respectiva.

SECCIÓN 9.ª—PARTICIPACIÓN EN BENEFICIOS

Art. 129. En tanto no se dicte una disposición que desarrolle con carácter general la forma cómo ha de aplicarse el principio de participación de los trabajadores en los beneficios de las empresas, proclamado por el artículo 26 del Fuero de los Españoles, se estimará como tal participación la prima sobre la pesca a que se contrae el artículo 120 de este Reglamento.

SECCIÓN 10.—PRIMAS EN ESPECIE

Art. 130. Para la efectividad de usos y costumbres referentes a la distribución entre los tripulantes y armador de determinadas cantidades de pesca, deberá concretarse este beneficio en el Reglamento de Régimen Interior de cada Empresa, señalando, entre otros extremos, los kilogramos de pesca que corresponde a cada individuo, clase de dicha pesca y lugar en que se efectuará la entrega.

De común acuerdo empresa y productores podrán sustituir estas primas en especie por el abono de una cantidad en metálico, debiendo fijarse el importe de éste en el Reglamento de Régimen Interior.

TERCERA PARTE

Remuneración «a la parte»

SECCIÓN 1.ª—NORMAS ESPECIALES

Art. 131. El trabajo a bordo de las embarcaciones de pesca de arrastre podrá ser remunerado por el sistema denominado «a la parte», pudiendo efectuarse con arreglo a uno de los procedimientos que se expresan en el artículo 145, previo acuerdo entre el armador y la mayoría de los componentes de la dotación, sin que pueda modificarse posteriormente el sistema que se adopte, salvo que se autorice por la Delegación Provincial de Trabajo competente, a petición conjunta del armador y dotación del barco, una vez oídos todos los interesados e informe de la Organización Sindical y de la Cofradía Local de Pescadores, si la hubiese.

Art. 132. A los efectos de esta Reglamentación se estima:

a) Constituye en cada barco el «Monte Mayor» el importe total bruto de la pesca capturada por la embarcación.

b) Se denomina «Monte Menor» la parte que corresponde a la dotación del barco una vez restados del «Monte Mayor» los gastos que con cargo al mismo se abonen y la participación del armador.

c) Se entenderá que «parte» o «quión» es la unidad de retribución que deberá percibir cada uno de los miembros de la dotación, y su valor dependerá de la cantidad a que ascienda el «Monte Menor» y el número de «partes» en que el mismo se distribuye, siendo el valor monetario de un «quión» o «parte» el cociente que resulte de dividir el referido «Monte Menor» por el número de «partes» y fracciones de «parte», si las hubiere, que intervinieran en la operación.

Art. 133. Por lo que se refiere a su participación en la venta de la pesca, las tripulaciones podrán proponer al armador el cambio de asentador o subastador de aquélla en un determinado puerto, si se considera que la actuación de los mismos no fuese correcta y perjudicase los intereses de cualquiera de las partes en los precios, medida o pesos.

En caso de no ser aceptada por el armador la petición formulada por los tripulantes, se someterá la cuestión a la Delegación de Trabajo competente, la que resolverá previo informe de la Organización Sindical y de la Cofradía, caso de existir.

Art. 134. El personal de las embarcaciones de pesca de arrastre contratado en régimen «a la parte» que se dedique en puerto a trabajos de reparación, pintura, etc., cobrará en cada día de trabajo el salario que le corresponda de acuerdo con los sueldos-base y quinquenios establecidos en los artículos 117 y 118 de estas Ordenanzas, así como las horas extraordinarias que efectúe (artículo 167), puesto que la participación del interesado en el

«Monte Menor» comprende solamente la actividad desarrollada en funciones pesqueras, tanto en la mar como tierra, estimándose como tales funciones las admitidas en cada puerto por usos y costumbres.

Se considerará incluido en este artículo el servicio de guardia a bordo que se efectúe por los tripulantes por orden del armador o su representante, encontrándose la embarcación en puerto, salvo en aquellos casos en que sea tradicional la no percepción de remuneración alguna por tal servicio, todo lo cual se concretará en el Reglamento de Régimen Interior.

Art. 135. En todas las embarcaciones en que las bebidas alcohólicas que consume la tripulación se paguen del «Monte Mayor», o del «Monte Menor», todo tripulante que no desee participar en las mismas tendrá derecho a percibir en metálico su valor e importe en la adecuada proporción, lo que se concretará en el Reglamento de Régimen Interior de cada Empresa.

SECCIÓN 2.ª—NORMAS DE PROCEDIMIENTO

Art. 136. 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 en el «Monte Menor» se asigna a cada individuo, cumplirán los siguientes preceptos:

a) Será preceptivo el informe de la Autoridad de Marina, de la Organización Sindical y de la Cofradía respectiva, caso de existir, y aquellos otros que se juzguen necesarios.

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

c) Las participaciones del armador y la tripulación en la distribución del «Monte Mayor» se señalarán siempre en tantos por ciento.

Cuando los usos y costumbres tengan establecidos otros sistemas de reparto, se convertirán matemáticamente en tantos por ciento.

d) Para la determinación del número de «partes» o fracción de «parte» que corresponden a cada tripulante deberán estimarse, sin perjuicio de usos y costumbres, las diferencias de remuneración que entre las distintas categorías profesionales establece el artículo 117, para el personal a bordo que navega «a sueldo».

Los Delegados de Trabajo, a propuesta del armador y de las dotaciones, fijará el número de «parte» o fracción de «parte» que se asigna a cada individuo, en razón al cargo, función o trabajo que desempeña a bordo.

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

Para la resolución de estos recursos se solicitará informe conjunto de las Secciones Económica y Social del Sindicato Nacional de la Pesca.

f) Una vez que sean firmes las fórmulas y medidas que hace referencia el apartado d), serán incluidas en el respectivo Reglamento de Régimen Interior.

g) 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 en el presente artículo, sin perjuicio de los que se señalan en el capítulo XIX de este Reglamento.

Art. 137. En el reparto de participaciones que del «Monte Menor» corresponde a cada tripulante se observarán las siguientes normas:

1) 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».

2) El régimen de distribución a que se refiere el artículo anterior es 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.

Art. 138. La participación o «partes» del personal se hará constar en documentos que firmará el armador y el Capitán, Piloto o Patrón, en unión del Enlace sindical y, en su defecto, del tripulante elegido por sus compañeros para verificar la función que se alude en el artículo 140.

Dicha liquidación expresará con el debido detalle los conceptos que han servido de base para determinar las cuotas

o participaciones de cada uno de los interesados, debiendo presentarse por el armador los justificantes de los gastos e ingresos que figuren en la liquidación, y que estarán a disposición de los tripulantes para su comprobación.

Cada pareja pesquera o trío se considerará como una sola embarcación, a los efectos que se determinan en el presente artículo.

Art. 139 Una copia exacta de la liquidación a que se refiere el artículo anterior, firmada por las personas que se citan en el mismo, se presentará dentro de las cuarenta y ocho horas siguientes de haberse practicado, en la Cofradía de Pescadores a la que pertenezca la dotación del buque, y en caso de que aquella no existiera o no tuviera a dicho personal encuadrado en el Sindicato Provincial de Pesca; interpretándose que la entrega en las Oficinas de Correos en sobre abierto, para ser fechado y sellado dicho documento por el funcionario de Correos, justifica la fecha de cumplimiento.

La Cofradía de Pescadores o Sindicato Provincial de Pesca, dentro de los tres días siguientes a la presentación, examinará la liquidación y las cartas y facturas de venta, con el fin de comprobar si se ha dado exacto cumplimiento a las disposiciones legales aplicables al caso de la embarcación de que se trate, sellándose dicha liquidación, que se devolverá al armador en unión de los documentos anexos, con la conformidad o reparos; viniendo obligado el empresario, durante cinco años, a poner a disposición de la Cofradía o Sindicato la aludida liquidación, cuando por cualquiera de estas Entidades se solicite.

En caso de duda o disconformidad, el armador deberá aclarar o modificar la liquidación, con arreglo a las observaciones que le fueran hechas, y si aquellas sugerencias no fuesen aceptadas, la Cofradía pondrá el hecho en conocimiento de la Inspección Provincial de Trabajo, a los oportunos efectos.

Art. 140. El enlace sindical y, en su defecto, el tripulante elegido por los productores, juntamente con el Capitán, Piloto o Patrón o armador o su representante, fiscalizarán en el régimen «a la parte» las operaciones de venta de la pesca en Lonja o directamente, cuando se efectúe por este medio, debiendo tomar parte, asimismo, en la distribución del «Monte Mayor», acreditando que las ventas totales son las que efectivamente se fijan por el armador, y haciendo, en otro caso, las salvedades oportunas.

SECCIÓN 3.ª—DEL SALARIO GARANTIZADO

Art. 141. El armador vendrá obligado a entregar en todo caso y por mensualidades vencidas la cantidad necesaria para que cada tripulante reciba o complete el importe de la remuneración mínima señalada a cada categoría profesional por el apartado A) del artículo 117 de estas Ordenanzas, con un incremento de un 25 por 100.

Lo ordenado en este artículo, y previo informe de la Organización Sindical y de la Cofradía, caso de existir, podrá reducirse o suspenderse transitoriamente por los Delegados de Trabajo, cuando la situación económica de determinadas Empresas u otras circunstancias especiales no consientan la estricta aplicación de este beneficio.

Art. 142. Para la efectividad de lo dispuesto en el párrafo primero del artículo precedente, se tendrá presente:

a) Las cantidades entregadas por el armador tendrán la consideración de anticipo, a descontar, de la liquidación definitiva semestral que se efectúe dentro de la primera quincena de los meses de enero y julio.

b) En el supuesto de que el importe de las «partes» que correspondan a cada tripulante no cubriesen la remuneración mensual mínima, no podrá exigirse reintegro alguno, ni descontarse la diferencia en posteriores liquidaciones.

c) La garantía del salario a que se alude en los apartados anteriores, se efectuará en tanto que la embarcación se halle dedicada a la producción pesquera. En los casos de paro y previo desenrolamiento de la dotación, una vez cumplidas las disposiciones legales sobre el particular, cesará la obligación expresada, sin perjuicio de que el trabajador conserve su derecho a ingresar nuevamente en la embarcación, cuando ésta reanude sus actividades pesqueras.

SECCIÓN 4.ª—GRATIFICACIONES ESPECIALES

Art. 143. El personal de la pesca de arrastre «a la parte», que a continuación se enumera, percibirá, con cargo al armador en todo caso e independientemente de las participaciones que les correspondan en el «Monte Menor», las gratificaciones siguientes:

Pesetas mensuales

Capitán	630,—
Piloto	630,—
Patrón de pesca de 1.ª	630,—
Patrón de pesca de 2.ª	525,—
Maquinista	575,—
Mecánico Naval Mayor o de 1.ª	575,—
Mecánico Naval de 2.ª	525,—
Fogonero simple	525,—

1) La gratificación establecida para el Fogonero simple se abonará únicamente en los siguientes casos: a) En los barcos que para su propulsión se utilice como combustible el carbón. b) En las embarcaciones que utilicen combustibles líquidos, cuando, como consecuencia de lo reducido de la plantilla del personal de máquinas, el fogonero venga obligado a realizar una jornada de trabajo efectivo superior a la que efectúen los demás tripulantes subalternos de la embarcación; y c) Cuando tenga encomendado el servicio de guardia en puerto.

2) Se considerará comprendida en las gratificaciones que en este artículo se señalan la que, según las disposiciones vigentes, se establece para el tripulante encargado del servicio de radiotelefonía.

3) Los armadores podrán establecer, siempre de su peculio particular, sistemas de remuneración más amplios sobre los mínimos señalados en el presente artículo.

SECCIÓN 5.ª—APLICACIÓN Y LIQUIDACIÓN DE DIVERSAS PERCEPCIONES EN EL RÉGIMEN «A LA PARTE»

Art. 144. Al personal enrolado en régimen «a la parte» le serán aplicables las percepciones reguladas en estas Ordenanzas, que a continuación se relacionan, las que se liquidarán en la forma que se indica:

I. Sobre el sueldo-base inicial fijado en el artículo 117 de este Reglamento:

a) Aumentos periódicos por tiempo de servicio (artículo 118).

II. Sobre el sueldo-base inicial (artículo 117), con un incremento de un 25 por 100:

a) La indemnización, caso de que así proceda, al personal interino y eventual, en el supuesto que se contiene en el artículo 90.

III. Sobre el sueldo-base inicial (artículo 117) y aumentos periódicos por tiempo de servicio (artículo 118):

a) Licencias con sueldo (artículos 58 y 62).

b) Los sueldos que corresponda abonar al personal que se dedique en puerto a trabajos de reparación, pintura, etc. (artículo 134).

c) Pagas extraordinarias de 18 de julio y Navidad (artículo 124).

d) Indemnización por fallecimiento debido a muerte natural (artículo 212).

e) Gastos de sepelio (artículo 213).

f) Concesión de créditos (artículo 224).

IV. Sobre el sueldo-base inicial (artículo 117), con aumentos periódicos por tiempo de servicio (artículo 118) y percepción en metálico del valor de la pesca consumida a bordo (artículo 126):

a) Vacaciones remuneradas (artículo 183).

V. Sobre el sueldo-base inicial (artículo 117), aumentos periódicos por antigüedad (artículo 118), todo ello incrementado en un 25 por 100:

a) Liquidación en metálico de los días no descansados (artículo 177).

SECCIÓN 6.ª—SISTEMAS DE PARTICIPACIÓN DE LAS DOTACIONES EN RÉGIMEN «A LA PARTE»

Art. 145. Para la distribución entre el armador y el personal embarcado en régimen «a la parte», se establece, a título enunciativo, las tres modalidades fundamentales siguientes:

I. Sistema clásico o tradicional (artículos 147 a 150).

II. De participación sobre el importe líquido de la pesca (artículo 151).

III. De participación sobre el importe bruto de la pesca (artículo 152).

Art. 146. Para determinar el sistema a seguir en cada caso particular, será preciso el acuerdo de los miembros de la dotación con el armador, y la conformidad de la Cofradía de Pescadores de que se trate y Organización Sindical, a fin de procurar que en cada uno de los sistemas descritos exista la necesaria uniformidad en las provincias, en cuanto a principios y normas reguladoras en los medios similares de producción, pudiendo efectuarse los oportunos acuerdos mediante convenios colectivos, locales o provinciales, cuando así se estime conveniente, y siguiendo las directrices actualmente vigentes para la celebración de dichos convenios colectivos.

Art. 147. I. *Sistema clásico o tradicional.*—En el sistema tradicional de deducción del «Monte Mayor» de determinados gastos o costos de producción, participando el armador y la tripulación («Monte Menor») en la diferencia restante, se tendrán en cuenta los preceptos que se contienen en los tres artículos siguientes.

Art. 148. Del «Monte Mayor» o «Montón» sólo podrán deducirse, antes de efectuar las participaciones para armador y «Monte Menor», los gastos correspondientes a los conceptos que a continuación se enumeran:

A. De explotación:

1) Comisión de venta y cuota de la Cofradía y cuantas tasas o arbitrios graven la pesca y que sean de aplicación por las disposiciones tributarias a la primera venta.

2) Transporte de la pesca desde embarcación a la Lonja.

3) Alquiler de cajas o reposición de éstas.

4) Hielo, sal y cualquier otro producto destinado a la conservación de la pesca hasta su venta en la Lonja.

5) En las regiones o zonas que por la Dirección General de Ordenación del Trabajo se determinen, el importe del combustible o carburante y lubricantes.

6) Los que ocasionen el entretenimiento de aparatos detectores o maquinaria que favorezca la mayor captación de pesca.

7) Cualquier otro gasto que por disposición legal se imponga expresamente al «Monte Mayor», ya sea autorizado por la Dirección General de Ordenación del Trabajo, con posterioridad a este Reglamento, o que se halle vigente en el momento de su promulgación.

B. Que dimanen de la aplicación de estas Ordenanzas:

1) Los gastos de dietas y locomoción y pago de remuneración que se produzcan con motivo de comisiones de servicio que redunden en interés conjunto de empresa y dotación (artículo 54).

2) Las licencias con sueldo, en los casos expresamente establecidos en los artículos 58 y 62.

3) Aumentos periódicos por tiempo de servicios (artículo 118).

4) Pagas extraordinarias de 18 de julio y Navidad (artículo 124).

5) La manutención a bordo, en el supuesto de que por usos y costumbres esté así establecido, y, en todo caso, la pesca que se consuma por la dotación (artículo 126).

6) Seguro de equipaje que garantice la indemnización que se establece en el artículo 159.

7) Liquidación en metálico de los domingos y días festivos no descansados (artículo 177).

8) Importe de las vacaciones remuneradas (artículo 183).

9) Los que produzcan los tripulantes enfermos. En tanto no se haga cargo de éstos el Seguro de Enfermedad (artículo 189).

10) El abono a los tripulantes enfermos de las cantidades que les correspondan por los conceptos de pagas extraordinarias de 18 de julio y Navidad (artículo 194).

11) Indemnización por fallecimiento debido a causa natural (artículo 121).

12) Gastos de sepelio (artículo 213).

13) Primas del Seguro de Accidentes del Trabajo.

14) Cualquier otro gasto que por la Dirección General de Ordenación del Trabajo, previo informe del Sindicato Nacional de la Pesca, pueda establecerse con carácter nacional, regional, provincial o local.

Art. 149. Corresponderá satisfacer exclusivamente al propietario o armador los siguientes gastos:

A. De explotación:

1) El Seguro de Riesgo Marítimo de los buques, con los medios de propulsión y aparejos.

2) Reparación y renovación de aparejos para la pesca y de aquellos otros elementos necesarios para la misma, excepción hecha de los que, según el número 6) del apartado A, del artículo anterior, se abonen con cargo al «Monte Mayor».

3) Pintura y reparaciones necesarias en el barco debidas al deterioro natural por el uso del mismo.

4) Todos aquellos no señalados expresamente como deducibles del «Monte Mayor», según el artículo precedente de este Reglamento, y en las demás disposiciones legales.

B. Que dimanen de la aplicación de estas Ordenanzas:

1) Los de locomoción y dietas que pueden producirse por reintegro al puerto de embarque de los tripulantes que carezcan de la Libreta de Inscripción Marítima (artículo 25).

2) Los de locomoción y dietas que puedan ocasionar los transbordos forzosos (artículo 48).

3) El pago de la remuneración correspondiente en los casos de licencia con sueldo otorgada libremente por el armador, así como en las licencias para exámenes, si procede, según el artículo 61.

4) Las dietas, gastos de locomoción y retribución que proceda en las comisiones de servicio dispuesto por el armador, en interés exclusivo de la empresa (artículo 54).

5) Concesión de becas, préstamos, organización de bibliotecas, etc., que con fines de formación profesional se señalan en el artículo 73.

6) Los de locomoción y dietas que pueda ocasionar la reintegración de un tripulante al puerto de embarque, según los artículos 81 y 88.

7) Las indemnizaciones que por la Magistratura de Trabajo puedan acordarse a tenor de lo dispuesto en los artículos 89 y 91 de este Reglamento.

8) La indemnización, caso de que así proceda, al personal interino y eventual, en el supuesto que contiene el artículo 90.

9) El resarcimiento de daños y perjuicios a que se contrae el párrafo segundo del artículo 93.

10) Gratificaciones especiales a Médicos, Practicantes, etc., caso de que así proceda (artículo 128).

11) Los salarios que corresponda abonar al personal que se dedique en puerto a trabajos de reparaciones, pintura, etc. (artículo 134).

12) Las gratificaciones mensuales que para determinado personal se fijen en el artículo 143.

13) Las cuotas de los regímenes de los Seguros Sociales Unificados y Mutualismo, en la parte que corresponde abonar a las empresas.

14) Los que puedan ocasionar la concesión de créditos (artículo 224).

Art. 150. Del «Monte Menor» o participación de las tripulaciones se detraerán los siguientes gastos:

1) Los de dietas y locomoción, así como las remuneraciones de los tripulantes desembarcados en comisión de servicio que redunde en interés exclusivo de la dotación (artículo 54).

2) Los de manutención a cargo de los tripulantes (con exclusión del pescado que se consuma a bordo), cuando por usos y costumbres, o por acuerdo de la dotación, este gasto se abone del «Monte Menor» (artículo 126).

3) Las cuotas de los regímenes de los Seguros Sociales unificados y Mutualismo, en la parte que corresponde abonar a los trabajadores.

Art. 151. II. *De participación sobre el importe líquido de la pesca.*—En el sistema de abono con cargo al «Monte Mayor» de todos los gastos y costos de producción, participando en el excedente la dotación, en el tanto por ciento que se determine, se abonarán por el citado fondo común todos los gastos que, según se enumeran en los artículos 148, 149 y 150, se satisfacen por el susodicho «Monte Mayor», por el propietario o armador, y por el «Monte Menor».

Art. 152. III. *De participación sobre el importe bruto de la pesca.*—Por este sistema constituirá el «Monte Menor» un tanto por ciento sobre el importe bruto de la pesca, según el concepto definido en el artículo 108 de estas Ordenanzas, corriendo a cargo del armador, en su totalidad, todos los gastos, con inclusión de los que, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 150, se abonen con cargo al citado «Monte Menor».

CUARTA PARTE

Indemnizaciones

Art. 153. En el concepto de indemnizaciones a percibir, tanto por el personal remunerado «a sueldo» como el de régimen «a la parte», se comprenden:

- a) Dietas de gastos de locomoción.
- b) Traslados de residencia.
- c) Pérdida de equipaje.

Dada la naturaleza de las mencionadas indemnizaciones, limitadas al resarcimiento de gastos efectuados o de perjuicios o daños sufridos por el personal, en caso alguno tendrán la consideración de salarios en lo que se refiere al pago de cuotas de Seguros Sociales, Primas de Accidentes y Mutualismo.

SECCIÓN 1.ª—DIETAS Y GASTOS DE LOCOMOCIÓN

Art. 154. Durante los viajes o desplazamientos que el personal comprendido en estas Ordenanzas tenga que realizar con motivo de comisiones de servicio (artículo 54), u otros casos previstos en este texto reglamentario, se devengarán las dietas y se percibirán los gastos de locomoción que en los artículos 155 a 157 se señalan.

El trabajador afectado tendrá derecho a recibir por adelantado, del armador o de su representante, el importe aproximado de las dietas y gastos de locomoción, caso de no entregársele los correspondientes billetes de pasaje.

El personal de nuevo ingreso no devengará gastos de locomoción ni dietas hasta la toma de posesión de sus cargos, salvo en el caso previsto en el artículo 22 de estas Ordenanzas.

Art. 155. Dietas.—Dentro del territorio nacional se percibirán las dietas señaladas a continuación:

- a) Pernoctando fuera de la residencia oficial o del barco de enrolamiento:

	Pesetas
Inspectores	150
Pilotos y Oficiales	125
Técnicos	100
Maestranza	75
Tripulantes subalternos	65
Personal de tierra	65

Se abonarán dietas completas tanto el día de salida como el de regreso.

- b) Cuando se vuelva a pernoctar en la misma residencia oficial o barco de enrolamiento, se percibirá media dieta, o sea el 50 por 100 de las figuradas en el apartado anterior.

Art. 156. En el extranjero se percibirán las siguientes:

	Pesetas
Inspectores y Capitanes	125
Pilotos y Oficiales	100
Técnicos	75
Maestranza	60
Tripulantes subalternos	45

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 señaladas en este artículo sólo se abonarán desde el día en que se pase la frontera o se desembarque en puerto 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 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.

Si por circunstancias especiales los gastos por desplazamiento sobrepasan el importe de las dietas que establece este artículo y el precedente, el exceso deberá ser abonado por la empresa, previo conocimiento de la misma y posterior justificación de los gastos realizados.

Art. 157. Gastos de locomoción.—Los gastos de locomoción, tanto en territorio nacional como en el extranjero, se abonarán con arreglo a la siguiente clasificación:

- Inspectores, Capitanes, Oficiales y Técnicos: primera clase.
- Maestranza: segunda clase.
- Tripulantes-subalternos y personal de tierra: tercera clase.

SECCIÓN 2.ª—INDEMNIZACIONES POR TRASLADO DE RESIDENCIA

Art. 158. En los casos de traslado forzoso de Inspectores o personal de tierra, previsto en estas Ordenanzas, la Empresa estará obligada a satisfacer como mínimo:

- 1.º Los gastos de transporte, tanto del productor como sus familiares y enseres.
- 2.º El abono de cinco días de dietas, en la cuantía que corresponde a la categoría del trasladado, según se indica en el artículo 155, cuando tenga a su cargo hasta un máximo de tres familiares menores de edad o mayores incapacitados; de diez días, si es casado o viudo y tiene a su cargo a más de tres y menos de siete familiares en aquellas condiciones; y, por último, quince días de dietas al casado o viudo que tenga a su cargo siete o más familiares menores de edad o con incapacidad.

SECCIÓN 3.ª—INDEMNIZACIÓN POR PÉRDIDA DE EQUIPAJE

Art. 159. En caso de pérdida de equipaje de la dotación de un buque por naufragio, incendio o cualquier otra causa no imputable al perjudicado, el armador abonará, como compensación, las siguientes indemnizaciones:

	Pesetas
Capitán y Oficiales	6.000
Técnicos	4.000
Maestranza	3.000
Tripulantes subalternos	2.000

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

En garantía de la indemnización señalada en este artículo, se establece como obligatorio el concertar el oportuno Seguro.

CAPITULO XIII

Jornada de trabajo

SECCIÓN 1.ª—DE LA JORNADA DEL PERSONAL EMBARCADO

Art. 160. Las disposiciones del presente capítulo, que serán aplicable a todos los barcos de pesca de arrastre, se entenderán sin menoscabo del derecho y obligación que tiene el Jefe de la nave de exigir los trabajos que crea necesarios, ni de la obligación de todo tripulante a realizar tales trabajos, cualquiera que sea la categoría o grupo profesional a que pertenezca.

Art. 161. La duración del trabajo efectivo para el personal embarcado comprendido en esta Reglamentación será la siguiente:

- a) No podrá exceder ningún día de catorce horas, salvo en casos de reconocida fuerza mayor.
- b) La jornada normal de trabajo será la de ocho horas diarias como promedio durante toda la costera.

Art. 162. 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 barco 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 aquélla cuando se trate del cumplimiento de trabajo, cometido o función que cada individuo de la dotación tiene confiado por razón del cargo que desempeña habitualmente.

Se considerará como tiempo de descanso, estando el barco 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. 163. Dada la naturaleza especial del trabajo en la industria pesquera, el armador deberá avisar a su personal a su salida para las faenas de pesca con prudente antelación, y el

personal al armador con la adecuada anticipación también, cuando no pueda presentarse, por causa justificada, en el puesto de trabajo.

SECCIÓN 2.ª—DE LA JORNADA DEL PERSONAL DESTINADO EN TIERRA

Art. 164. El personal amparado por los preceptos de esta Reglamentación que ocupe destino en tierra, cualquiera que sea la naturaleza del cargo o servicio que desempeñe, tendrá como jornada normal de trabajo la de ocho horas diarias y cuarenta y ocho por semana, de acuerdo con lo establecido en el artículo primero de la Ley de jornada máxima.

SECCIÓN 3.ª—HORARIOS Y TURNOS DE TRABAJO

Art. 165. Será facultad privativa del Jefe del barco organizar los turnos y relevos, así como cambiarlos cuando el trabajo lo exija, con las limitaciones legales 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 desarrollo de la materia objeto de la presente Sección.

Art. 166. Con observancia, en todo caso, del artículo sexto de este Reglamento, las guardias y trabajos en la mar, a ser posible, dada la naturaleza de la pesca, no deberán exceder de cuatro o seis horas continuadas de trabajo, respectivamente.

Después de cada guardia existirá un descanso mínimo de cuatro horas, y a la primera jornada de trabajo ininterrumpido de seis horas deberá suceder un descanso mínimo de dos horas, y cuatro, como mínimo, para las sucesivas.

Ningún tripulante menor de dieciocho años de edad podrá trabajar durante la noche, entendiéndose por tal el período de trabajo comprendido entre las veintidós horas de un día y las seis horas del siguiente.

SECCIÓN 4.ª—HORAS EXTRAORDINARIAS

Art. 167. Las disposiciones contenidas en la presente Sección no son de aplicación al personal embarcado en el sistema de remuneración «a la parte», por estimarse que el incremento legal establecido para las horas extraordinarias, calculado sobre el salario a tiempo, queda compensado con los ingresos obtenidos por la participación en el importe del producto de la pesca.

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, en el caso de trabajos en puerto a que se refiere el artículo 134 serán de abono las horas extraordinarias que por tal motivo puedan haberse realizado por el personal contratado «a la parte».

Art. 168. Las horas que deban considerarse como extraordinarias, por exceder la jornada que señala el apartado b) del artículo 161, 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.

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. 169. Para la obtención del salario-base que ha de servir de base para la liquidación de horas extraordinarias, se estimará no solamente el sueldo base inicial establecido en el artículo 117 de estas Ordenanzas para el personal embarcado, Inspectores y destinado en tierra, sino también los aumentos periódicos por tiempo de servicio que señala el artículo 118.

La totalidad de la retribución mensual que cada individuo pueda obtener por los anteriores conceptos se dividirá por 240.

Art. 170. Dentro de los límites establecidos en estas Ordenanzas y de las atribuciones que por el naviero se concedan en el Reglamento de Régimen Interior, corresponderá al que ejerza el mando de la nave disponer el trabajo en horas extraordinarias.

No será precisa la expresada orden, en cada caso concreto, cuando la realización de horas suplementarias obedezca al cumplimiento del normal cometido que a cada tripulante corresponda.

Art. 171. *Concierto o convenio de horas extraordinarias.*—Ante la posible dificultad que en los buques barcos pesqueros puede presentar la aplicación estricta en los artículos 168 y siguientes de estas Ordenanzas, los Delegados de Trabajo podrán autorizar, a petición de empresas o tripulantes, el establecimiento de una forma supletoria de la legal general anteriormente señalada para el cómputo y liquidación de horas extraordinarias. Dichas medidas supletorias se ajustarán a cualquiera de los procedimientos que, a título enunciativo, a continuación se indican:

A) Mediante la aplicación de una fórmula matemática en la que el número de toneladas de pesca descargadas al final de cada viaje (T) se dividirán por el número de días de pesca en los bancos (D), multiplicándose el cociente por el coeficiente (C) expresamente señalado en el convenio o concierto.

$$\text{Fórmula: } 1 \frac{T}{D} \times C = \text{horas extraordinarias.}$$

B) Fijando el número de toneladas de pesca capturada que se estima que corresponde a cada jornada ordinaria de ocho horas de trabajo, y con ésta base calcular el número de horas extraordinarias realizadas en razón de exceso de pesca desembarcada.

C) Mediante la estimación previa de un número fijo de horas extraordinarias por día. En este caso, el número de horas convenidas no deberá ser inferior a dos diarias, computándose todos los días desde el de la salida al de la llegada.

D) Estableciendo un plus o prima por cada tonelada de pesca desembarcada, con todas ellas, o tan sólo a partir de determinado número de las mismas.

E) En lo que se refiere al personal de cubierta —Contramaestres y Marineros— podrán estipularse entre los armadores y tripulantes las siguientes compensaciones:

1) Parejas de altura.

Hasta tres toneladas de promedio de pesca diaria, excepto en aguas de Canarias y de la costa de Africa, computando todos los días desde el de salida al de llegada, no hay horas extraordinarias.

Por cada tres toneladas más en dicho período de tiempo, se abonará un jornal de ocho horas con el 25 por 100 de recargo.

Las fracciones hasta una y media toneladas se abonarán como medio jornal extraordinario, y las de más de una y media toneladas, como jornal completo.

2) Bous.

Se aplica la misma norma del apartado anterior, salvo que la tarea-tipo es de dos y media toneladas.

3) Parejas del día.

Hasta 2,5 toneladas no se computan horas extraordinarias. Por cada 2,5 toneladas más se abonará un jornal con el 25 por 100 de recargo.

Las fracciones hasta 1.750 kilogramos se abonarán como medio jornal extraordinario, y las de más de 1.750 kilos, como un jornal completo.

4) Bacas del día.

Se aplica la misma norma del apartado anterior, salvo que la tarea-tipo es de 1,5 toneladas.

5) Pesca en aguas de Canarias y de la costa de Africa, excepto Cabo Blanco.

Se aplicará la norma del apartado 1), tanto para las parejas como para los bous, salvo que la tarea-tipo es de cuatro toneladas.

6) Pesca en Cabo Blanco.

Se aplicará, tanto a las parejas como a los bous, la norma del apartado 1), sin que los tripulantes puedan obtener, por el concepto de horas extraordinarias, una suma inferior a la que vienen percibiendo.

F) Asimismo, y en interés de la producción pesquera y la conservación de ésta en las embarcaciones, el armador o su legítimo representante podrá establecer tareas para las faenas de recogida y almacenamiento a bordo de la pesca capturada.

Art. 172. En el establecimiento de cualquier sistema de concierto o convenio se observarán las siguientes instrucciones:

1) Afectarán tan sólo a los trabajos que puedan efectuarse en horas suplementarias de la jornada y, por tanto, normales de la pesca, pero no se incluirán en este régimen 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 establecidas en estas Ordenanzas, quedando, en su consecuencia, cir-

conscrito a compensar en metálico las horas extraordinarias que puedan trabajarse.

3) Cada uno de los procedimientos de compensación que se adopten podrá ser común a la totalidad de tripulantes de cada embarcación, o bien seguirse distinto para cada grupo o actividad del personal embarcado, habida cuenta de la función que a bordo se desempeña y mayor o menor relación que ésta guarda con la pesca capturada; es decir, que la aplicación de la fórmula a) del artículo anterior, por ejemplo, puede considerarse adecuada para el personal de Maestranza y subalterno de cubierta y, en cambio, inaplicable para otras actividades para las que convendría adoptar otro sistema.

4) La adopción de cualquier procedimiento supletorio para la liquidación de horas extraordinarias no modificará en caso alguno las limitaciones de jornada, horario y turnos de trabajo regulados en el presente capítulo.

5) Autorizado un convenio y establecida de forma impersonal la participación que a la totalidad de los tripulantes o a cada uno de ellos corresponde, se respetará la debida diferenciación en favor de los que tengan reconocidos aumentos por tiempo de servicio, incrementando en un 5 por 100 la cantidad compensatoria por cada quinquenio que se perciba.

6) Cuando un individuo de la dotación cause baja en el servicio, percibirá la parte proporcional que le corresponda hasta el momento de su cese, entregándose el resto al tripulante o tripulantes que realicen el trabajo del ausente, en tanto no se designe sustituto.

7) Las cantidades abonadas por aplicación de cualquiera de los sistemas enunciados en el artículo 171 serán computadas a efectos del pago de cuotas de Seguros Sociales y Mutuismo, en la forma establecida por las disposiciones vigentes respecto a la liquidación de horas extraordinarias.

Art. 173. La tramitación y concesión de autorizaciones para implantar cualquiera de los sistemas de convenio o concierto de horas extraordinarias, se justarán a las reglas que se contienen en los apartados que siguen:

1) Las peticiones, suscritas por el 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, con 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, y, cuando sea procedente, determinará, con el fin de evitar posibles reclamaciones, la participación, cantidad, derechos, etc., que a cada categoría profesional y cargo de a bordo corresponda.

5) Los acuerdos que adopten los Delegados de Trabajo serán notificados a las partes interesadas, y contra aquéllos podrán formularse los oportunos recursos ante la Dirección General de Ordenación del Trabajo.

6) El sistema especial autorizado en la forma prevista en el presente artículo, no tendrá plazo determinado de duración, pero será modificado o suspendido a petición de empresa o tripulantes, o a propuesta de la Inspección de Trabajo, o de la Organización Sindical, siguiéndose análogos trámites y cabiendo iguales recursos a los establecidos en los apartados anteriores para su implantación.

7) Constituirá falta sancionable todo acuerdo que pueda adoptarse entre el armador y la dotación de un barco, sin la previa autorización que por el presente artículo se exige.

Art. 174. Régimen especial para el personal embarcado que ejerza mando o Jefatura.—Para mantener la adecuada diferenciación económica entre el personal que ejerza cargo de mando y el resto de los tripulantes con cetero al percibo de horas extraordinarias, evitando el hecho, jerárquicamente inadmisibles, que aquél pueda percibir, no obstante el carácter permanente de sus funciones y servicios, una retribución inferior a la de aquellos que le están subordinados, se establece el siguiente régimen especial:

A) Los conceptos retributivos que señala el artículo 169 para la obtención del salario-hora, a los que se sumará el incremento obtenido por horas extraordinarias, todo ello referido al tripulante de mayor categoría, se comparará con la retribu-

ción total que por idénticos conceptos reciba el Capitán, Piloto o Patrón, Jefe de la embarcación.

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

C) Las normas establecidas en este artículo serán igualmente aplicables al Jefe de máquinas, en relación con el personal de su dependencia, si bien la diferenciación de haberes se reducirá a un 10 por 100.

D) El suplemento de retribución que por diferencia de haberes se establece en los anteriores apartados será igualmente aplicable en el caso de haberse adoptado un sistema de concierto o convenio para la liquidación de horas extraordinarias.

E) La repetida asignación suplementaria tendrá, a todos los efectos, la consideración de horas extraordinarias, incluso para la liquidación de cuotas de Seguros Sociales y Mutuismo.

CAPITULO XIV

Descansos

SECCIÓN 1.ª—DEL DESCANSO DOMINICAL O SEMANAL

A) PERSONAL EMBARCADO

Art. 175. El trabajo a bordo de los barcos pesqueros se encuentra exceptuado del régimen general establecido por las disposiciones vigentes sobre descanso dominical, si bien todo el personal comprendido en la presente Reglamentación, con inclusión de Capitanes, Pilotos y Patronos que ejerzan el mando de embarcación, deberá disfrutar Centro de cada trimestre natural de quince días completos de sueto, consecutivos o no, pudiendo computarse como tales aquellos en que el referido personal no trabaje por paralización que dure más de un día.

Si al finalizar cada trimestre natural no se hubiesen disfrutado los días completos de descanso que corresponden al citado período, se abonarán en metálico los días no descansados en la forma que establece el artículo 177.

No obstante lo dispuesto en el párrafo 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, 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.

Art. 176. Se computará como día de descanso todo aquel período de veinticuatro horas consecutivas, siempre que en el mismo concurren simultáneamente las circunstancias:

- Que durante el citado período el tripulante esté exento de prestar servicio alguno.
- Que pueda permanecer en tierra, ininterrumpidamente, durante las veinticuatro horas de descanso.

Art. 177. La liquidación en metálico de los días de descanso no disfrutados al finalizar cada trimestre natural por el personal a sueldo, se llevará a cabo de acuerdo con los conceptos siguientes:

- La retribución mensual que cada trabajador pueda obtener por los conceptos de sueldo y quinquenios, se dividirá por 30.
- 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.
- Los tripulantes que ingresen o cesen en el curso de cada trimestre natural, se liquidará en metálico, caso de que así proceda, en la parte proporcional que corresponda.

Art. 178. Respecto al personal embarcado en régimen «a la parte», para liquidación en metálico de los días no descansados se tendrá en cuenta el salario regulador que señala el apartado A) del artículo 177 de esta Reglamentación, y los aumentos por tiempo de servicio con el 40 por 100 de incremento.

Art. 179. 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, como merme su salario.

Art. 180. Ninguna embarcación de pesca que se encuentre en puerto podrá hacerse a la mar en domingo. Las autoridades de Marina prohibirán su despacho y salida en dicho día.

Cuando el buque entre en puerto en sábado o víspera de día festivo no recuperable, después de las veintidós horas, o a cualquiera hora de domingo o día festivo no recuperable, deberán cesar, con carácter obligatorio, los trabajos de reparación de máquinas, pertrechar el buque y análogos. Se exceptúan, a estos efectos, todos aquellos trabajos de carácter ineludible, como son los de fonda, asistencia a generadores eléctricos, etc. Los trabajos interrumpidos por aplicación de este artículo deberán reanudarse el primer día laborable que siga.

Art. 181. Se declara obligatoria la festividad de la Virgen del Carmen, el 16 de julio, y ninguna embarcación que se halle en puerto nacional podrá salir a la mar dicho día e igualmente en las doce horas precedentes.

Esta festividad deberá ser compensada con otra cualquiera establecida en la localidad, según acuerde el Delegado de Trabajo, a propuesta de la Cofradía o Sindicato de Pesca.

B) PERSONAL DE TIERRA

Art. 182. El personal amparado por los preceptos de esta Reglamentación que ocupe destino en tierra, cualquiera que sea la naturaleza del cargo o servicio que desempeñe, tendrá derecho al descanso dominical o semanal compensatorio, de acuerdo con las disposiciones contenidas en la Ley de 13 de julio de 1940 y Reglamento de 25 de enero de 1941.

SECCIÓN 2.ª—VACACIONES

Art. 183. Dentro de cada año, todo el personal comprendido en la presente Reglamentación (embarcado a sueldo, o «a la parte», de Inspección y de servicios de tierra), adquirirá el derecho a disfrute efectivo de vacaciones retribuidas durante quince días naturales.

Art. 184. Para la aplicación del anterior artículo deberá tenerse presente:

a) En el caso previsto en el último párrafo del artículo 175 de este Reglamento, cuando se haya acordado la acumulación de fiestas para su disfrute en vacaciones, se aumentarán éstas, según determina dicho precepto, con un día y medio por cada fiesta no compensada, computándose como completa la fracción de día que, como resultado de dicha acumulación, pudiera existir.

b) 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. 185. Durante las vacaciones, el personal que efectivamente las disfrute tendrá derecho al percibo de los haberes correspondientes a los conceptos retributivos que a continuación se enumeran:

I.—Personal retribuido por unidad de tiempo:

- Sueldo base (artículo 117).
- Aumentos periódicos por tiempo de servicio (art. 118).
- Abono en metálico del importe del pescado entregado para manutención a bordo, de acuerdo con la estimación que del mismo se hace en el párrafo segundo del artículo 126.
- Plus Familiar (artículo 127).

II.—Personal con remuneración «a la parte»:

- Sueldo base (artículo 117).
- Aumentos periódicos por tiempo de servicio (art. 118).
- Abono en metálico del importe del pescado entregado para manutención a bordo, de acuerdo con la estimación que del mismo se hace en el párrafo segundo del artículo 126.
- 25 por 100 de incremento sobre los conceptos a) y b).

Independientemente de los conceptos enumerados en los apartados I y II, se recibirá la paga extraordinaria de 18 de Julio o Navidad (artículo 124), en el supuesto de que la fecha de su abono coincida con el disfrute de vacaciones.

Con excepción hecha del plus familiar, que se abonará en la fecha en que se practique la liquidación de este beneficio, los demás conceptos serán abonados por la empresa al empezar el disfrute de las vacaciones.

Cuando algún productor 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 correspondiera.

Art. 186. 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 191 y 192 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.

CAPITULO XV

Enfermedad

SECCIÓN 1.ª—NORMAS GENERALES

Art. 187. Todo tripulante que enferme o se 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 asistido durante la navegación de acuerdo con los elementos que, según la legislación, debe disponer el buque.

A) En el caso de que la enfermedad o lesiones obedezcan a culpa del tripulante y tuviese éste que desembarcarse 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 armadora exigir al tripulante, una vez repatriado, el reintegro de las cantidades abonadas, así como los gastos realizados a bordo.

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 actividades no marítimas.

B) 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 barco en donde un tripulante se lesione o enferme no disponga de los elementos de sanidad reglamentarios o no se encuentren estos servicios en las debidas condiciones.

C) Los accidentes del trabajo que produzcan una lesión corporal o la muerte del siniestrado, 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.

SECCIÓN 2.ª—ASISTENCIA DE LOS TRIPULANTES ENFERMOS HASTA SU RESTITUCIÓN A SU DOMICILIO

Art. 188. La asistencia sanitaria de los individuos de la dotación de un barco pesquero que se pongan enfermos durante la navegación, será la que permita la presencia a bordo de Médico o Practicante y la instalación de servicios sanitarios que establezca la legislación vigente de sanidad.

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

Art. 189. 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, caso de existir, o las autoridades sanitarias lo estimen conveniente, el enfermo será desembarcado al llegar al puerto nacional o extranjero, siendo de cuenta del armador los siguientes gastos:

- Los de asistencia médico-quirúrgica y farmacéutica.
- Los de hospitalización o alojamiento en un sanatorio u hospedaje adecuado a la dolencia y categoría del enfermo.
- Los de locomoción y dietas que puedan ocasionarse hasta la restitución a su domicilio, cuando el enfermo se halle en condiciones de emprender el viaje, regulándose la cuantía de los mencionados gastos, tanto por territorio nacional como en el extranjero, por las normas contenidas en los artículos 154 a 157 de estas Ordenanzas.
- El abono del salario, no comprendiéndose como tal más que el salario base y los aumentos por años de servicio.

Las obligaciones que se establecen por los apartados a), b) y d) se considerarán sustituidas por las prestaciones del Seguro de Enfermedad cuando en un puerto nacional se haya hecho cargo del tripulante enfermo la entidad que practica el citado Seguro, de acuerdo con las normas contenidas en los artículos 191 a 193 de este Reglamento.

Art. 190. A los efectos previstos en las letras a) y b) del artículo anterior, habrá de entenderse por gastos de asistencia los que la enfermedad diera lugar y calificados como necesarios por los Médicos, quedando, por tanto, comprendidos en aquéllos todas las prestaciones que estén 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 debida garantía. A estos efectos, deben entenderse como de plena garantía las entidades u hospitales de carácter oficial, cualquiera que sea el puerto donde se encuentre.

SECCIÓN 3.ª—DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ENFERMEDAD

Art. 191. En todo caso se recibirá la asistencia médico-farmacéutica que en el Seguro Obligatorio de Enfermedad se establece, en lo que se refiere a los familiares de los afiliados, y la totalidad de las prestaciones, con arreglo a las normas generales del mismo, en lo que afecta al tripulante, a partir del día en que haya sido reintegrado a su domicilio o desembarcado en puerto español.

Art. 192. Las citadas prestaciones del Seguro de Enfermedad de los tripulantes y sus familiares, se recibirán en la Caja Nacional de Seguros Sociales de los Pescadores, integrada en el Instituto Social de la Marina, a cuyo efecto las empresas pesqueras afiliarán a su personal en la referida entidad y satisfarán a la misma las cuotas correspondientes, con arreglo a las disposiciones que regulan el régimen especial de Seguros Sociales de los Pescadores.

Por excepción, los armadores de embarcaciones pesqueras que, al amparo de lo establecido en el artículo 65 del texto refundido de las disposiciones sobre el Seguro Obligatorio de Enfermedad, tengan afiliado a su personal en entidades colaboradoras distintas de la Caja Nacional de Seguros Sociales de los Pescadores, continuarán en tales entidades, pudiendo pasar a la citada Caja Nacional, cuando se cumpla el plazo de vigencia de la póliza que tengan concertada.

Art. 193. La obligación de las empresas pesqueras sobre asistencia e indemnización económica en puertos extranjeros del personal embarcado podrá ser concertada en la Caja Nacional de Seguros Sociales de los Pescadores, mediante un sistema complementario de Seguro de Enfermedad, para que por dicha entidad se reintegre de los gastos que a tales empresas suponga la asistencia sanitaria de sus tripulantes en los citados puertos extranjeros.

Art. 194. Durante el periodo de tiempo en que el tripulante enfermo reciba la prestación económica del Seguro de Enfermedad, se percibirán las cantidades que le correspondan por los conceptos de pagas extraordinarias de 18 de julio y Navidad y Plus Familiar.

SECCIÓN 4.ª—REEMBARQUE DEL PERSONAL

Art. 195. El personal fijo de empresa, una vez que sea dado de alta en su enfermedad, siempre que aquélla se produzca antes de ser declarado excedente forzoso, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 68, tendrá derecho a volver al barco en que estaba embarcado, salvo caso de imposibilidad material, siendo de cuenta del armador los gastos de viaje y dietas que puedan ocasionar su reembarco, en el caso de que el barco se encuentre en puerto distinto al de base.

El desembarco por enfermedad del personal interino y eventual llevará consigo la extinción de la relación jurídico-laboral.

Art. 196. Los trabajadores fijos que hubieran 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 pensionista de la Mutualidad, correspondiente, 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 la empresa en la fecha en que causaron baja.

Para el cumplimiento de lo establecido en el párrafo anterior será preciso que el trabajador solicite del 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 corresponda.

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

CAPITULO XVI

Premios, faltas y sanciones.

SECCIÓN 1.ª—PREMIOS

Art. 197. Los armadores de pesca de arrastre 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 de fidelidad y lealtad muy descolantes.

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 retribución por la prestación de servicios extraordinarios.

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, 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.

SECCIÓN 2.ª—DE LAS FALTAS EN QUE PUEDAN INCURRIR LOS TRABAJADORES

Art. 198. Se considerarán faltas, a efectos laborales, las acciones u omisiones en que puedan incurrir los trabajadores comprendidos en este Reglamento, en relación con los trabajos que hayan de realizar o los servicios que deben prestar, o con ocasión o a consecuencia de los mismos.

Art. 199. Por razón de su gravedad, atendiendo a la importancia y malicia de las faltas, se clasifican en leves, graves y muy graves, distinguiéndose, de entre las últimas, dos grupos: en las del primero podrán imponerse cualquiera de las sanciones, incluso la de despido, y en las del segundo, que por poder constituir delito o falta de disciplina o subordinación o de análoga importancia, dadas las especiales características del trabajo a bordo, serán sancionadas únicamente con el despido.

Art. 200. Son faltas leves:

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

b) Las de puntualidad inferior a quince minutos, siempre que del retraso no se derive 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) Las discusiones 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 y 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 otra de análoga entidad que se comprenda en el Reglamento de Régimen Interior.

Art. 201. Se considerarán 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 tuviese 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 Mutualismo. La falta maliciosa de estos datos se considerará como falta muy grave.

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

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

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

f) La embriaguez habitual no estando de servicio.

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

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

i) Las faltas de aseo y limpieza que produzcan quejas justificadas de los compañeros de trabajo.

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

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

l) Las demás, de importancia análoga, que se incluyan en el Reglamento de Régimen Interior.

Art. 202. Son faltas muy graves, en las que podrá imponerse cualquiera de las sanciones que se enumeran en el artículo 208 de este Reglamento:

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

b) El cocinero que no desempeñe su cometido con la lealtad y atención que el cargo requiera, ocasionándose con ello perjuicio al personal embarcado.

c) Hacer desaparecer, inutilizar, destrozarse o causar desperfectos en materiales y útiles, herramientas, maquinaria, aparatos, instalación de pesca que se transporte, enseres y documentos de la Empresa.

d) La embriaguez en acto de servicio.

e) Violar el secreto de la correspondencia o documentos reservados de la Empresa, así como revelar a elementos extraños al armador datos de reserva obligada.

f) Dedicarse a actividades declaradas incompatibles en el Reglamento de Régimen Interior.

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

h) La blasfemia habitual.

i) 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.

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

k) La simulación de enfermedad o accidente

l) Solicitar permisos o licencias de los regulados por los artículos 57 a 63 de esta Reglamentación, alegando causas no existentes o excederse del tiempo concedido para los mismos.

m) La ausencia de a bordo no estando franco de servicio, sin permiso del Jefe respectivo.

n) 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.

o) No dar cuenta inmediata al Jefe de la nave de cualquier avería o accidente que ocurra en el aparato motor o en cualquier otro servicio del barco o útiles de la pesca, así como el no comunicarle, con la debida frecuencia, el consumo y existencia de combustible, materias lubricantes y agua dulce.

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

q) Causar accidentes graves por negligencia o imprudencia inexcusable.

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

s) Cualesquiera otras análogas que se incluyan al efecto en el Reglamento de Régimen Interior.

Art. 203. Son faltas muy graves, sancionables únicamente con el despido:

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

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

c) El abuso de autoridad por parte de los Jefes o Superiores respecto al personal que le esté subordinado.

d) El abandono del servicio de guardia.

e) La estafa, robo o hurto cometidos dentro o fuera del buque, o la comisión de cualquiera otro delito que pueda 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) Observar conducta deshonesta con persona de la dotación.

h) No cumplir la orden de embarque, cuando haya mediado el preceptivo aviso, sin causa grave que lo justifique.

i) Quedarse en tierra, por su culpa, al salir el barco para la mar, cuando éste no zarpe antes de la hora anunciada.

SECCIÓN 3.ª—DE LAS SANCIONES A LOS TRABAJADORES

Art. 204. A los trabajadores que, amparados en los derechos que por la presente Reglamentación se les reconocen, no tengan en cuenta las recíprocas obligaciones que aquellos 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 alguno, 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 sanciones que se impongan al personal con categoría de Oficial deberán ser puestas en conocimiento de las autoridades de Marina antes de comenzar su cumplimiento.

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 ingresarán en el fondo del Plus Familiar, de acuerdo con lo dispuesto en la Orden de 28 de febrero de 1953.

5) Las sanciones económicas que se impongan a tripulantes embarcados en régimen «a la parte» se calcularán sobre los salarios base que para el personal a sueldo se fijan en estas Ordenanzas.

Art. 205. Con la excepción que se indica en el artículo siguiente, las sanciones acordadas en el orden laboral por el armador o sus representantes, por faltas en el 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 alteran las atribuciones y facultades que a las Empresas se confiere por estas Ordenanzas.

Art. 206. Las sanciones que puedan imponerse por faltas leves serán las siguientes:

Amonestación verbal.

Amonestación por escrito.

Pérdida de un día de haber.

No serán aplicables las sanciones anteriormente enumeradas, 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. 207. Por faltas graves podrá imponerse alguna de las siguientes sanciones:

Pérdida de días de vacaciones anuales retribuidas, sin que en ningún caso puedan quedar éstas reducidas a un período menor de siete días.

Transbordo de buque.

Pérdida del importe de aumentos periódicos por razón de antigüedad.

Inhabilitación por un período no superior a cinco años para ascenso de categoría.

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

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

Art. 208. 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.

SECCIÓN 4.ª—PROCEDIMIENTO SANCIONADOR

Art. 209. La imposición de las sanciones que se establecen en los artículos 206 a 208 se regirá por los siguientes principios:

A) Corresponde al armador o persona que le represente la facultad de imponer sanciones leves, graves y muy graves.

B) Se observarán las disposiciones contenidas en las secciones primera, segunda y tercera del título II, del libro II, del texto refundido del Procedimiento Laboral, aprobado por Decreto de 4 de julio de 1958.

C) 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, caso de que éste deba instruirse.

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

SECCIÓN 5.ª—SANCIONES A LAS EMPRESAS

Art. 210. Las infracciones a la presente Reglamentación cometidas por las Empresas pesqueras podrán ser sancionadas por los Delegados de Trabajo con multas de 100 a 25.000 pesetas o proponiendo a la Dirección General de Ordenación del Trabajo, de Previsión o de Empleo otra de mayor cuantía cuando la naturaleza o circunstancia de la falta o de los infractores o la reincidencia, así lo aconseje.

Sin perjuicio de la sanción económica, el Ministro de Trabajo, previo informe de la Subsecretaría de la Marina Mercante, podrá proponer al Consejo de Ministros el cese de los Directores, Gerentes y miembros del Consejo de Administración responsables de la conducta de la Empresa, pudiendo acordarse la inhabilitación temporal o definitiva para ocupar aquellos cargos u otros semejantes.

Cuando en un barco se falte reiteradamente a las normas laborales, en forma que demuestre deliberado y ostensible deseo de infracción, el Capitán, el Piloto o Patrón incurrirá en falta muy grave, y aparte de la sanción adecuada que el armador pueda imponerle, la Dirección General de Ordenación del Trabajo lo pondrá en conocimiento de la autoridad que le expidió el nombramiento, a fin de que pueda suspender o limitar la eficiencia del correspondiente título profesional; sanción que podrá ser suspendida por el Ministro de Marina en caso de guerra o alteración de orden público.

CAPITULO XVII

Previsión

SECCIÓN 1.ª—SEGUROS SOCIALES Y MUTUALISMO

Art. 211. El personal comprendido en la presente Reglamentación gozará de los siguientes beneficios:

a) Los establecidos por las disposiciones en vigor, reguladoras de los Seguros Sociales Unificados y Subsidio de Paro, si bien, dadas las especiales características impuestas por las actividades profesionales que estas Ordenanzas regulan, se tendrá en cuenta, respecto al Seguro Obligatorio de Enfermedad, las peculiaridades que se señalan en el capítulo XV; y

b) Los que les correspondan en el desarrollo de las actividades de previsión social que, bajo la alta dirección del Instituto Social de la Marina y como Entidades integradas en el mismo, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley de 18 de octubre

de 1914, les incumben al Montepío Marítimo Nacional y a la Mutualidad de Previsión Social de los Pescadores de Bajura.

La delimitación del campo de aplicación de estas Instituciones, sin pérdida de derechos de ninguna clase para los trabajadores afiliados, será establecida por el Instituto Social de la Marina, teniendo validez recíproca los períodos de cotización efectuados en cualquiera de ambas Instituciones, en proporción de las cuotas abonadas en cada una de ellas, y actividades laborales encuadradas en una u otra de las mismas.

Para la realización de los fines que dichas Instituciones de Previsión les corresponden, las Empresas y productores vendrán obligados al pago de las cuotas estatutariamente establecidas.

SECCIÓN 2.ª—INDEMNIZACIÓN POR FALLECIMIENTO Y GASTOS DE SEPELIO

Art. 212. Con independencia de aquellas otras que por el Seguro de Enfermedad o por el Mutualismo puedan otorgarse en caso de fallecimiento de un trabajador debido a causa natural, y en cumplimiento del Decreto de 2 de marzo de 1944, el armador vendrá obligado a abonar a los derechohabientes de aquél, por el orden que después se indica, una indemnización equivalente a quince días del sueldo correspondiente a la categoría que ostentase en el momento de su muerte.

Únicamente se pagará la indemnización establecida cuando el difunto deje alguno de los parientes que a continuación se indican en las circunstancias que se expresan:

Viuda.

Descendientes legítimos o naturales reconocidos, menores de dieciocho años o inútiles para el trabajo.

Hermanos huérfanos menores de la mencionada edad que estuviesen a su cargo; o

Ascendientes pobres, con tal de que sean sexagenarios o incapacitados para el trabajo.

Art. 213. Cualquiera que sea la causa del fallecimiento, aunque obedezca a imprudencia de la víctima, el armador o su representante dispondrá y abonará los gastos de sepeleo que puedan producirse, siempre que la muerte haya tenido lugar a bordo o en puerto extranjero o nacional, y en último caso no se haya hecho cargo de tales obligaciones los familiares del fallecido.

En los casos de enterramiento, los gastos de sepeleo 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 aquella la importancia del puerto donde la inhumación debe efectuarse.

Art. 214. 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 obligado el pago de dichos gastos a tenor de lo dispuesto en el artículo 54 del Reglamento, de 22 de junio de 1956, el armador tendrá derecho al resarcimiento del anticipo efectuado, con cargo a cualquiera de los conceptos:

a) Indemnización que para los gastos funerarios establece el Seguro Obligatorio de Enfermedad.

b) Indemnización por fallecimiento que regula el artículo 212.

El resarcimiento al armador de los gastos realizados exigirá la justificación de los mismos, sin que pueda 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 cualquiera otra medida adoptada por las mencionadas autoridades.

SECCIÓN 3.ª—SALARIO REGULADOR

Art. 215. A efectos de aplicación de los regímenes de Accidentes de Trabajo, Seguros Sociales Unificados, Subsidio de Paro y Mutualismo al personal comprendido en esta Reglamentación, se estimarán como salario las diversas remuneraciones del trabajo que con arreglo a las disposiciones dictadas por el Ministerio de Trabajo estén sujetas a cotización para los citados regímenes.

En cuanto al personal retribuido «a la parte», el salario regulador inicial será el mínimo garantizado de acuerdo con lo establecido en el primer párrafo del artículo 141 y el valor mensual o proporcional de la retribución en especie que señala el párrafo segundo del artículo 12.

CAPITULO XVIII

Seguridad e higiene en el trabajo

SECCIÓN 1.ª—MEDIDAS DE CARÁCTER GENERAL

Art. 216. En las embarcaciones dedicadas a la pesca de arrastre deberán adoptarse todas las medidas necesarias para garantizar la seguridad del personal de las dotaciones, evitando los accidentes de mar y trabajo. Estas medidas comprenderán tanto los mecanismos y aparatos preventivos de las máquinas y útiles de pesca como los medios de protección personal, completándose unos y otros con la adecuada enseñanza sobre esta materia.

Art. 217. 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, Piloto o Patrón establecer las normas especiales para estos casos, asumiendo la responsabilidad de la ejecución de dichas operaciones.

Art. 218. Se observarán las disposiciones vigentes de Marina y Sanidad, así como las del Reglamento General de Seguridad e Higiene del Trabajo, de 31 de enero de 1940, y sin perjuicio del cumplimiento de tales normas generales y de las dictadas o que pueda dictar la Subsecretaría de la Marina Mercante o Dirección General de Sanidad se tendrá en cuenta por los armadores:

a) El botiquín con todo el material exigido por las disposiciones de Sanidad, que sin excepción deben llevar todas las unidades pesqueras, se encontrará en todo momento en condiciones de uso inmediato, debiendo hacerse cargo de aquél, cuando a bordo no exista Médico o Practicante, el Patrón o tripulante que por sus conocimientos se estime más adecuado.

b) Cuando exista Médico para atender la asistencia de las dotaciones de uno o varios barcos pesqueros, dicho facultativo podrá disponer, cuando la asistencia del tripulante así lo requiera, que la embarcación vaya a puerto para desembarcar al enfermo.

c) El personal embarcado deberá ir provisto de los trajes de abrigo, agua y trabajo que de acuerdo con las disposiciones vigentes se establezcan en el Reglamento de Régimen Interior.

d) Las embarcaciones, y particularmente los alojamientos y servicios del personal, estarán siempre en perfectas condiciones higiénicas, realizándose a éste fin las desinfecciones y desinsectaciones precisas, debiendo reunir las necesarias exigencias de limpieza.

SECCIÓN 2.ª—ALIMENTACIÓN

Art. 219. La comida de la tripulación será variada, abundante, sana, bien condimentada y apropiada a la navegación que el barco realiza, debiendo proporcionar las calorías que marque la experiencia.

La alimentación de los tripulantes se distribuirá en desayuno y dos comidas al día, procurándose también que sea variada.

El Capitán, Piloto o Patrón exigirá al cocinero la responsabilidad de todo cuanto afecte a las condiciones en que se han de servir las comidas a la tripulación.

CAPITULO XIX

Reglamentos de Régimen Interior

Art. 220. Todas las Empresas pesqueras están obligadas, en el plazo de seis meses, contados desde el día siguiente al de la inserción de estas normas en el «Boletín Oficial del Estado», a presentar por triplicado, en la Delegación de Trabajo competente, un proyecto de Reglamento de Régimen Interior para cada una de las embarcaciones que constituyen su flota.

En la confección del mencionado proyecto, las Empresas se ajustarán a las siguientes reglas:

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 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 barco.

Esta parte especial podrá ser suprimida en el caso de que se considere innecesario, por ser análogas las características de las embarcaciones de la flota de cada Empresa.

b) Por ser expresión de la autonomía normativa de la Empresa, dentro de los límites establecidos por las disposiciones

legales, y, por tanto, ajustar éstas a sus propias características de organización, tradiciones y posibilidades, se reducirá a aquellas materias en las que el régimen de la Empresa mejore, complete o precise las presentes Ordenanzas, siendo éstas en un todo de aplicación, sin que proceda transcribirlas en el Reglamento de Régimen Interior, en aquello que no signifique adaptación o desarrollo de sus preceptos.

c) Sin perjuicio de lo que en el párrafo anterior se determina, en la regulación de aquellas cuestiones que deban figurar en el mencionado Reglamento, se seguirá el orden de materias adoptadas en estas Ordenanzas nacionales.

d) 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, relativas a las diversas materias en las que se deja su concreción definitiva al Reglamento Interior.

Art. 221. Una vez recibido en la Delegación de Trabajo competente el proyecto de Reglamento, aquélla solicitará informe del Sindicato Nacional o Provincial de la Pesca, según proceda, 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 párrafo siguiente establece para su aprobación hasta que sean evacuados los informes y asesoramientos que se hubiesen solicitado.

La Delegación 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 solicitados.

Contra la decisión que se adopte cabrá la interposición de recurso ante la Dirección General de Ordenación del Trabajo.

Art. 222. Aprobado el Reglamento de Régimen Interior, deberá entregarse un ejemplar del mismo al Jefe de cada embarcación, para uso y conocimiento de la dotación; y cualquier modificación que en aquél pretenda introducirse por la Empresa deberá solicitarse de la Delegación de Trabajo competente, la que resolverá, previos los adecuados informes, dentro de los plazos que se señalan en el artículo anterior, cabiendo igualmente contra sus acuerdos la interposición del recurso que en el mencionado precepto se establece.

Art. 223. El incumplimiento por parte de las Empresas de las disposiciones contenidas en el presente capítulo podrá ser sancionado por la Delegación de Trabajo, con multas de quinientas a diez mil pesetas.

CAPITULO XX

Disposiciones varias

Art. 224. *Créditos.*—Las Empresas deberán establecer un fondo para la concesión de créditos que puedan solicitarse por el personal fijo, con una antigüedad mínima de dos años, y que se encuentre en alguna necesidad apremiante e inaplazable debido a causas graves y ajenas a su voluntad. Su concesión se regulará por las normas que siguen:

a) Estos créditos no devengarán interés alguno, y pueden determinar la obligación del beneficiario a continuar en activo hasta tanto reintegre las cantidades que hubiere recibido anticipadamente.

b) No se podrán solicitar por cantidad superior a la que represente dos mensualidades de haber inicial con quinquenios que se tengan asignados, ni pedir otro nuevo mientras exista algún débito pendiente de liquidación.

c) El reintegro de cada crédito deberá hacerse distribuyendo su importe en doce plazos, que se descontarán de los haberes correspondientes a los meses inmediatos a aquél en que se perciba la cantidad anticipada. No se hará, sin embargo, esta deducción en los meses en que el interesado se halle dado de 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.

Art. 225. *Incompatibilidades.*—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.

Art. 226. *Condiciones más beneficiosas.*—Las Empresas podrán establecer en el Reglamento de Régimen Interior, y en

relación con cualquiera de los preceptos de estas Ordenanzas, condiciones más beneficiosas, de carácter general, aplicables a todo o parte del personal de su dependencia.

Respecto a las cantidades en especie o en metálico que libremente concedan las Empresas a sus trabajadores, se observarán las normas contenidas en el apartado séptimo del artículo cuarto del Decreto 1844/1960, de 21 de septiembre de 1960, y disposiciones que se dicten para su desarrollo.

Art. 227. *Aplicación de disposiciones de carácter general.* En lo no especialmente dispuesto en esta Reglamentación, son aplicables las disposiciones legales de carácter general, teniendo carácter de irrenunciabiles los beneficios que se otorgan por aquella o por éstas.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera. Debido al carácter de mínimas que tienen las disposiciones de esta Reglamentación, se respetarán, con carácter personal y a extinguir, las condiciones más beneficiosas que, consideradas en su conjunto, disfrute el personal a la publicación de la misma.

Segunda. Los Patronos de Cabotaje con mando de barco, que de acuerdo con las disposiciones en vigor, realicen el cometido que en este Reglamento se atribuye a los Patronos de Pesca, tendrán derecho a percibir las remuneraciones que por estas Ordenanzas se reconocen a los citados titulados de pesca.

Tercera. Los Fogoneros simples que en la fecha de publicación de estas Ordenanzas, viniesen percibiendo la gratificación especial que para dicha categoría establece el artículo 143, continuarán en el disfrute de la misma, con carácter personal y a extinguir, en el supuesto de que no se encuentren comprendidos en alguno de los tres casos que prevé el apartado 1) del invocado precepto.

Cuarta. En el término de dos meses cada Empresa y sus tripulantes podrán formular la propuesta a que se contrae el artículo 131, y en el supuesto de que en dicho plazo no se proponga modificación alguna, se estimará que, transitoriamente, se acepta el sistema y distribución que, con la aprobación de la Delegación de Trabajo, estuviesen en vigor a la publicación de este Reglamento.

DISPOSICION FINAL

A partir de la fecha de entrada en vigor de estas Ordenanzas no será de aplicación a la actividad pesquera de arrastre que en las mismas se regula, la Reglamentación Nacional de Trabajo en la Industria de la Pesca Marítima, aprobada por Or-

den de 28 de octubre de 1946, ni las disposiciones complementarias o modificativas de la misma, aun cuando sus normas se refieren concretamente a embarcaciones de pesca de arrastre.

Madrid, 16 de enero de 1961.—El Director general, Luis Filgueira.

• • •

ORDEN de 16 de enero de 1961 por la que se modifican determinados preceptos de la Reglamentación Nacional de Trabajo en las Industrias de Elaboración de Bebidas Carbónicas y Jarabes.

Ilustrísimo señor:

Las circunstancias que concurren en las Empresas de elaboración de bebidas carbónicas y jarabes aconseja modificar, en favor de los trabajadores que prestan servicio en las mismas determinados preceptos de la Reglamentación laboral que les afecta.

En su virtud, este Ministerio, en uso de las atribuciones que le están conferidas, ha tenido a bien disponer:

Artículo 1.º Se modifica el párrafo tercero del artículo 41 de la Reglamentación Nacional de Trabajo en las Industrias de Elaboración de Bebidas Carbónicas y Jarabes, de 15 de noviembre de 1947, que quedará redactado así: «Obreros y Subalternos, el importe de veintidós días de su salario en cada una de las referidas festividades.»

Art. 2.º Las diferencias económicas que produzca lo dispuesto en el artículo anterior podrán ser absorbidas o compensadas con las retribuciones establecidas voluntariamente por las Empresas en favor de sus trabajadores.

Art. 3.º Se modifica el párrafo tercero del artículo 46 de la propia Reglamentación laboral, que quedará redactado en la forma siguiente: «Subalternos y obreros, quince días naturales.»

Art. 4.º La presente Orden, que deberá ser publicada en el «Boletín Oficial del Estado», surtirá efectos económicos a partir de 1 de enero de 1961.

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

Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 16 de enero de 1961.

SANZ-ORRIO

Ilmo. Sr. Director general de Ordenación del Trabajo.

II. AUTORIDADES Y PERSONAL

NOMBRAMIENTOS, SITUACIONES E INCIDENCIAS

PRESIDENCIA DEL GOBIERNO

ORDEN de 17 de enero de 1961 por la que causa baja en la Agrupación Temporal Militar para Servicios Civiles el personal que se relaciona.

Excmos. Sres.: Causan baja en la Agrupación Temporal Militar para Servicios Civiles por los motivos que se indican, los Oficiales y Suboficiales que a continuación se relacionan:

Empleo, Arma, nombre y situación y motivo de la baja:

Capitán de Infantería don Hipólito Prados Prados. Dirección General de Correos y Telecomunicación. Crevillente (Alicante). Retirado en 4-1-1961.

Alférez de Artillería don Manuel Casteleiro Mayobre. Administración de Correos de El Ferrol del Caudillo (La Coruña). Retirado en 3-1-1961.

Brigada de La Legión don José Donoso Briones. Instituto Nacional de Estadística. Madrid. Retirado en 9-1-1961.

Brigada de Caballería don Atanasio Delgado Carramiñana. «Reemplazo Voluntario» en Almería. Retirado en 3-1-1961.

Brigada de Ingenieros don Daniel Plaza Navalpotro. Museo Cerralbo. Madrid. Retirado en 3-1-1961.

Brigada de Ingenieros don Lope Serrano Regadera. «Reemplazo Voluntario» en El Torno (Cáceres). Retirado en 5-1-1961.

Brigada de Intendencia don Angel Holgado Caballero. Dirección General de Construcciones Industrias Navales Militares. Madrid. Retirado en 6-1-1961.

Brigada de Farmacia don Diego Clavero López. «Reemplazo Voluntario» en Málaga. Retirado en 3-1-1961.

Sargento de Infantería don Juan Méndez García. «Reemplazo Voluntario» en San Roque (Cádiz). Retirado en 7-1-1961.

Sargento de Infantería don Amadeo Rivera Estévez. «Reemplazo Voluntario» en Vigo (Pontevedra). Retirado en 8-1-1961.

Sargento de Ingenieros don Telesforo de Pablo Sanz. Instituto Nacional de Previsión. Residencia Sanitaria «General Sanjurjo». Valencia. Retirado en 5-1-1961.