

## I. Disposiciones generales

### MINISTERIO DE TRABAJO

ORDEN de 26 de julio de 1963 por la que se aprueba la Reglamentación Nacional de Trabajo en la industria de la Pesca de Cerco y otras Artes.

Ilustrísimo señor:

Vista la Reglamentación Nacional de Trabajo en la Industria de la Pesca de Cerco y otras Artes, 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 Cerco y otras Artes, 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, 26 de julio de 1963.

ROMEO GORRIA

Ilmo. Sr. Director general de Ordenación del Trabajo.

#### REGLEMENTACION NACIONAL DE TRABAJO EN LA INDUSTRIA DE LA PESCA DE CERCO Y OTRAS ARTES

##### CAPITULO PRIMERO

###### Extensión

###### a) AMBITO DE APLICACIÓN

Artículo 1.º *Ambito funcional*.—Las presentes Ordenanzas regulan las condiciones de trabajo en las industrias de la pesca marítima que se efectúa por las artes de cerco, deriva, con aparejos, copo y volanta, cuyas definiciones se contienen en el artículo siguiente.

Art. 2.º Para aplicación de este Reglamento se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

A) *Pesca de Cerco*.—Es la que se realiza normalmente con un arte o red de forma rectangular que primero rodea la pesca y luego la captura en general, cerrándose en forma de bolsa por la parte inferior. Se comprenden en este tipo de pesca las modalidades de tarrafa, pesca de «Macizo» o con raba, «Mamparra», «Ardora», «Mansio» o «Manjúa», «Trañaa», «Corvinero», etc.

B) *Pesca de Deriva*.—Es la que se realiza normalmente con un arte o red de forma rectangular que se larga al agua quedando extendida a telón y en toda su longitud, quedando los corchos sobre el agua y amarrando después de largado el chicote del extremo que tiene la pieza y rabizas a la embarcación, y en este estado caminan barco y redes a la deriva. Se comprenden en este tipo de pesca las modalidades de Jeito, Trasmallos, etc.

C) *Pesca de Aparejos*.—Es aquella en la que se emplean ingenios formados por un cordel madre y pernadas con anzuelos, y, en general, todo ingenio en el que entran como piezas fundamentales los anzuelos. Se comprende entre las más importantes modalidades de este tipo de pesca las de

anzuelo, liña, a la cacea o currican, la potera, el palangre, etcétera, utilizados para la captura del bonito, besugo, palometa, merluza, etc.

D) *Copo*.—Se llama así el centro de algunas artes de pesca, constituido por una especie de bolsa de red más tupida, en la que queda apresada la pesca cuando cercan los peces. Se comprenden en este tipo de pesca las modalidades de jabega, boliche, etc.

E) *Volanta*.—Es un arte fijo que se cala al fondo mediante boyas.

Art. 3.º Están excluidas de la aplicación de estas Ordenanzas las industrias de la pesca de bacalao y las de la pesca de arrastre, comprendidas en las Reglamentaciones Nacionales de Trabajo de 16 de julio de 1959 y 16 de enero de 1961.

Tampoco se regirán por este Reglamento: La pesca con arte de almadraba y almadrabilla, captura y aprovechamiento de cetáceos, instalaciones mejilloneras, cetarias y recogida de algas.

Art. 4.º *Ambito personal*.—Se regirán por este Reglamento todos los trabajadores que prestan sus servicios en las industrias de la pesca enumeradas en el artículo 2.º que realizan los siguientes cometidos:

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

b) El que presta sus servicios en instalaciones o artefactos flotantes, aun cuando dicho trabajo no exija la posesión de contrato de enrolamiento.

c) 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.

d) El que en tierra realiza cometidos auxiliares o complementarios de la pesca, tales como los rederos, chaboleros, guardas de embarcaciones, etc.

Art. 5.º Se exceptúan de la aplicación de los regímenes de retribuciones que en este Reglamento se establecen:

a) 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, cualquiera que sea el tonelaje del buque en que figuren enrolados.

b) Los tripulantes de buques de reducido número de tonelaje en las que las relaciones entre aquéllos y sus propietarios sean exclusivamente de carácter familiar, aunque no concurren las circunstancias de convivencia y dependencia que el apartado anterior señala.

Corresponderá a la Cofradía Sindical de Pescadores y, en su defecto, al Sindicato Provincial de la Pesca, proponer al Delegado de Trabajo las excepciones a que en este artículo se contrae.

Art. 6.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. 7.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 referidas al que desempeña la jefatura de la nave, ya sea con título de Capitán de Pesca o de Patrón de Pesca de Altura o de Patrón de Pesca de Litoral de primera o segunda clase.

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 de acuerdo con la clasificación hecha en el artículo segundo.

4.º El término «pescadores» comprende todas las personas que siendo de dicho oficio dedican su actividad física e intelectual, de un modo permanente y como habitual medio de vida, a las faenas pesqueras y que, contratados a bordo de cualquier embarcación de pesca, figuren en el rol de la tripulación.

5.º El concepto genérico de «pesca marítima», que en diversos artículos de estas Ordenanzas figura, se refiere exclusivamente a las industrias comprendidas en el ámbito de aplicación de las mismas, según la clasificación que se contiene en el artículo 2.º.

## CAPITULO II

### Organización del trabajo

Art. 8.º *Respecto a la Empresa.*—La organización de los servicios y trabajos a bordo, en puerto y en 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 o Patrón de pesca que ejerza el mando de la embarcación.

Los sistemas de organización del trabajo que pueden implantarse no habrán de ovidar 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. 9.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 o 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 o cometido asignado a cada departamento, sin que pueda invocarse como motivo de excusa para el cumplimiento de aquellas circunstancias alguna, tales como las de haber realizado la jornada legal o correspondiente turno de descanso; todo ello sin perjuicio de que puedan ejercitar los interesados, al regreso a puerto español, las acciones o reclamaciones que correspondan ante el armador o autoridades competentes.

## CAPITULO III

### Clasificación del personal

#### SECCIÓN PRIMERA.—CLASIFICACIÓN SEGÚN LA FUNCIÓN

Art. 10. 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.

Art. 11. Como normas especiales de aplicación al personal titulado, deberán observarse las siguientes:

1.º Se le asignará la retribución correspondiente al título profesional exigido para cada embarcación, aun cuando la persona que desempeñe el cargo posea título de superior categoría.

2.º De conformidad con lo dispuesto en el artículo 9.º del Decreto 629.1963, de 14 de marzo, en el caso de que se compruebe por las Autoridades de Marina, de forma fehaciente, que no se dispone de personal en posesión de cualquiera de los títulos que en dicho Decreto se establecen para completar la tripulación mínima reglamentaria exigida a un buque, podrá autorizar el ocupar estas vacantes al personal en posesión del título inmediato inferior, dentro del orden establecido en cada uno de los grupos indicados en el artículo 1.º de la invocada disposición, por un plazo no superior a un año, gozando de todas las atribuciones, prerrogativas y remuneraciones que correspondan a la plaza que ocupa provisionalmente en el buque.

3.º 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 de distinta categoría, la retribución a percibir será la correspondiente al del título profesional del interesado.

Art. 12. 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 reglamentario.

Art. 13. El personal afectado por la presente Reglamentación comprende:

- a) Al enrolado que presta sus servicios a bordo de las embarcaciones de la flota pesquera.
- 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 enumera el artículo 16.

#### A) Personal embarcado

Art. 14. Se entiende por dotación de un barco de pesca al personal enrolado para su servicio, clasificado en los siguientes grupos:

- I. Oficiales
- II. Técnicos (con título no superior) y Prácticos.
- III. Maestranza.
- IV. 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 de pesca.
- b) Maquinista Naval-jefe.
- c) Oficial de Máquinas de primera clase.
- d) Oficial de Máquinas de segunda clase.
- e) Radiotelegrafista.
- f) Médico.

#### Grupo II.—Técnicos (con título no superior) y Prácticos

Se distinguirán dos grupos:

- 1) Titulados con título no superior:
  - a) Patrón de Pesca de Altura.
  - b) Patrón de Pesca Litoral de primera clase.
  - c) Patrón de Pesca Litoral de segunda clase.
  - d) Mecánico Naval Mayor.
  - e) Mecánico Naval de Motor de primera clase.
  - f) Mecánico Naval de Vapor de primera clase.
  - g) Mecánico Naval de Motor de segunda clase.
  - h) Mecánico Naval de Vapor de segunda clase.
  - i) Auxiliar de Medicina y Cirugía (Practicante).
- 2) Prácticos sin título:
  - a) Práctico de Pesca.

#### Grupo III.—Maestranza

Constituyen este grupo los cargos siguientes:

- a) Contra maestre
- b) Calderero o Primer Engrasador.

#### Grupo IV.—Tripulantes-Subalternos

Se distinguirán tres subgrupos: Especialistas, Subalternos y Aprendices.

- 1) El subgrupo de Especialistas lo integran:
- Marinero
  - Engrasador
  - Maquinillero.
  - Fogonero
  - Cocinero.
  - Redero de la mar.
  - Chinchorrero.
- 2) Integran el subgrupo de Subalternos los siguientes:
- Mozo.
  - Camarero.
- 3) Constituyen el subgrupo de Aprendices:
- Marmitón
  - Paje o Aprendiz de Pesca.

#### B) Personal de inspección

Art. 15. 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 constituye sus tripulaciones.

#### C) Personal de tierra

Art. 16. Constituye este grupo el personal que a continuación se relaciona:

- Maestro Redero o Armador de Arte.
- Redero de tierra.
- Almacenero.
- Chavolero
- Guarda.
- Pocero o Botero.
- Avisador.
- Aprovechante.

#### SECCIÓN SEGUNDA.—CLASIFICACIÓN SEGÚN LA PERMANENCIA

Art. 17. El personal de los barcos pesqueros se clasifica, según la permanencia, en fijo, de temporada, 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. 18. *Personal de temporada, campaña o costera.*—Es aquel que se precisa para realizar los trabajos en las modalidades pesqueras que tienen esta característica en el periodo de tiempo en que aquella se desarrolla y cuya duración viene determinada por sus circunstancias climatológicas o biológicas.

Art. 19. *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 el que sea indispensable designar para ocupar vacantes que se produzcan en la plantilla de un barco, en tanto no se provean aquellas 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. 20. *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.

#### SECCIÓN TERCERA.—DE LAS RECLAMACIONES CONTRA LA CLASIFICACIÓN PROFESIONAL

Art. 21. 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 noveno de estas Ordenanzas se establece sobre régimen administrativo y conflicto laborales.

#### CAPÍTULO IV

##### Definiciones de las categorías profesionales

Art. 22. 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 cerco y otras artes.

Art. 23. El título que se cita en la definición de las categorías del grupo I (Oficiales) y grupo II, subgrupo 1) (Técnicos con título no superior), serán los que siguen:

a) Los «títulos profesionales de las Marinas Mercantes y de Pesca», que establece el Decreto 626/1963, de 14 de marzo, en lo que se refiere al Capitán de pesca, Maquinista naval-Jefe, Oficial Maquinista de primera o segunda clase, Patrón de pesca de altura, Patrón de pesca litoral de primera o segunda clase, Mecánico naval mayor y de motor o vapor, de primera o segunda clase.

b) Los títulos de Radiotelegrafistas primeros o segundos, expedidos por la Escuela Oficial de Telecomunicación.

c) El de Médico de la Marina Civil y el de Auxiliar de Medicina y Cirugía (Practicantes), expedidos de acuerdo con las disposiciones en vigor.

#### SECCIÓN PRIMERA.—PERSONAL EMBARCADO

Art. 24. 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.

#### Grupo I.—Oficiales

*Capitán de Pesca.*—Es el que, en posesión de este título, ejerce el mando de buque pesquero dedicado a cualquier clase de pesca sin limitación de tonelaje ni distancia a la costa.

*Maquinista naval Jefe.*—Es el que, en posesión de este título, desempeña el cargo de Jefe de Máquinas en cualquier clase de buques de pesca, sin limitación de potencia.

También podrá enrolarse como Oficial de Máquinas en sus diferentes categorías, en buques de pesca, sin limitación de potencia.

*Oficial de Máquinas de primera clase.*—Es el que, en posesión de este título, desempeña el cargo de Jefe de Máquinas en buques de pesca de potencia efectiva hasta tres mil C. V.

También podrá enrolarse como Oficial de Máquinas, en sus diferentes categorías, en buques de pesca sin limitación de potencia.

*Oficial de Máquinas de segunda clase.*—Es el que, en posesión de este título puede enrolarse como Oficial de Máquinas en sus distintas categorías en buques de pesca, sin limitación de potencia.

*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 cerco y otras artes 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 Cerco y otras artes podrá ejercer sus funciones, no sólo respecto al personal de la nave en que se halle enrolado, sino también a otras unidades pesqueras, de la misma o distinta empresa, que se encuentren dentro de la zona pesquera.

#### Grupo II.—Técnicos (con título no superior) y Prácticos

- 1) Titulados con título no superior:

a) *Patrón de pesca de Altura.*—Es el que, en posesión de este título ejerce mando de buques pesqueros hasta quinientas toneladas R. B. C., dedicados a la pesca litoral o a la de altura.

Puede ejercer mando del segundo barco de pareja en pesca de gran altura, siempre que no rebase las quinientas toneladas R. B. C.

También podrá enrolarse como Patrón subalterno en buques dedicados a cualquier clase de pesca.

**Patrón de Pesca Litoral de primera clase.**—Es el que, en posesión de este título ejerce mando de buques pesqueros hasta ciento cincuenta toneladas R. B. C., dedicados a la pesca costera o litoral, dentro de una de las zonas siguientes:

1.ª Litoral de la Península Ibérica, islas Baleares, costa norte de Africa, desde cabo Matifú hasta cabo Blanco (bahía del Galgo) e islas Canarias.

2.ª Litoral del golfo de Guinea, comprendido entre la desembocadura del río Níger y cabo López, incluido el de las islas españolas y el de las de Príncipe y Santo Tomé.

También podrá enrolarse como Patrón Subalterno en buques dedicados a la pesca de altura o de litoral.

**Patrón de Pesca Litoral de segunda clase.**—Es el que, en posesión de este título ejerce mando de buques pesqueros hasta cincuenta toneladas R. B. C., dedicados a la pesca costera o litoral, dentro de una de las regiones pesqueras siguientes:

1.ª Región Cantábrica: Zona litoral comprendida entre Burdeos (Francia) y cabo Finisterre.

2.ª Región Noroeste: Zona litoral comprendida entre cabo Ortegaleja e islas Berlengas (Portugal).

3.ª Región Sur-Atlántica: Zona litoral comprendida entre cabo Espichel (Portugal), estrecho de Gibraltar y cabo Blanco del Norte (Marruecos).

4.ª Región Sur-Mediterránea: Zona litoral comprendida entre cabo Palos, estrecho de Gibraltar y Orán (Argelia).

5.ª Región Levante-Balear: Zona litoral comprendida entre Marsella (Francia), Línea-cabo de Gata, Orán (Argelia) y cabo Matifú (Argelia) incluidas las islas Baleares.

6.ª Región Canarias: Zona litoral comprendida entre cabo Ghir (Marruecos) y cabo Blanco (bahía del Galgo), incluidas las islas Canarias.

7.ª Región Ecuatorial: Zona litoral del golfo de Guinea, comprendida entre la desembocadura del río Níger y cabo López, incluidas las islas españolas y las de Príncipe y Santo Tomé.

También podrá enrolarse como Patrón subalterno en buques dedicados a la pesca litoral.

**Mecánico naval Mayor.**—Es el que, en posesión de este título, desempeña el cargo de Jefe de Máquinas en buques de cualquier sistema de propulsión, de potencia efectiva, hasta mil doscientos cincuenta C. V.

También podrá enrolarse como Mecánico en buques de motor o vapor de potencia efectiva hasta mil doscientos cincuenta C. V.

**Mecánico naval de motor de primera clase.**—Es el que, en posesión de este título, desempeña el cargo de Jefe de Máquinas en buques de motor, de potencia efectiva hasta quinientos C. V.

También podrán enrolarse como Mecánico en buques de motor o vapor, indistintamente, cuya jefatura de máquinas corresponda a Mecánico naval mayor.

**Mecánico naval de vapor de primera clase.**—Es el que, en posesión de este título, desempeña el cargo de Jefe de Máquinas en buques de vapor de potencia efectiva hasta quinientos C. V.

También podrá enrolarse como Mecánico en buques de vapor o motor, indistintamente, cuya jefatura de máquinas corresponda a Mecánico naval mayor.

**Mecánico naval de motor de segunda clase.**—Es el que, en posesión de este título, desempeña el cargo de Jefe de Máquinas en buques de motor de potencia efectiva hasta ciento cincuenta C. V.

También podrá enrolarse como Mecánico en los buques de motor cuya jefatura de máquinas corresponda a Mecánico naval de motor de primera clase.

**Mecánico naval de vapor de segunda clase.**—Es el que, en posesión de este título, desempeña el cargo de Jefe de Máquinas en buques de vapor de potencia efectiva hasta ciento cincuenta C. V.

También podrá enrolarse como Mecánico en los buques de vapor cuya jefatura de máquinas corresponda a Mecánico naval de vapor de primera clase.

**Auxiliar de Medicina y Cirugía (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.

## 2) Prácticos sin título:

**Práctico de Pesca.**—Es el conocedor de los caladeros y especializado en las faenas de pesca de cerco y otras artes que, bajo la autoridad del Jefe de la embarcación, tiene por misión, cuan-

do ésta no sea ejercida por el Capitán 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 o Patrón, es el Jefe directo o inmediato de la marinería 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 dependan, 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.

**Calderero 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

### 1) Especialistas.

**Marinero.**—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.

Si se cuida del estado de la nevera, logrando con ello una mejor conservación de la pesca capturada, deberá percibir una gratificación, cuya cuantía se fija en el apartado f) del artículo 138.

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

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

**Fogonero.**—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.

**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 víveres 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.

**Chinchorrero.**—Dícese del marinero embarcado en el chinchorro o bote auxiliar que se emplea, en el arte de cerco de jareta, para mantener los chicotes del arte mientras la embarcación principal efectúa las maniobras de largar y cercar.

En la especialidad de «mamparra», esto es, con luz artificial, el chinchorrero es el marinero que atiende a estas luces cuando están colocadas en un chinchorro que permanece quieto, con objeto de concentrar el pescado.

### 2) Subalternos.

**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.

**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.

### 3) Aprendices.

**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 SEGUNDA.—PERSONAL DE INSPECCIÓN

Art. 25. **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 TERCERA.—PERSONAL DE TIERRA

Art. 26. Entre el personal de tierra se comprende:

**Maestro Redero o Armador de arte.**—Es quien confecciona, aparea y apana 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 montado y tinte.

**Almacenero.**—Es el encargado del almacén donde se guardan los aparejos y útiles de pesca, pudiendo encomendarsele otras funciones auxiliares.

**Chavolero.**—Es el que guarda el chavol donde se conservan los aparejos y útiles de pesca, pudiendo encomendarsele 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.

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

## CAPITULO V

## Ingresos y ascensos

## SECCIÓN PRIMERA.—RÉGIMEN DE COLOCACIÓN

Art. 27. 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 pueda ocasionar el traslado del tripulante elegido desde la localidad en donde radique la Oficina de Colocación hasta el puerto en que aquel debe embarcarse, 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 o enrolamiento del interesado.

Art. 28. Teniendo en cuenta las modalidades específicas del trabajo en la pesca, la admisión del personal, aun haciéndose 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 embarco; 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. 29. 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 el Técnico o Práctico 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 SEGUNDA.—DEL ENROLAMIENTO

## a) Libreta de Inscripción Marítima.

Art. 30. Ningún individuo podrá ser admitido a formar parte de la tripulación de un barco pesquero si no presenta 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 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.

Quedará, sin embargo, el Capitán o Patrón, exento de toda responsabilidad cuando se vea obligado por fuerza mayor a com-

pletar 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, en 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 embarco.

Art. 31. Todo 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 la devolverá con las anotaciones que indica la misma Libreta y la firma del que haga la entrega, legalizada por la Autoridad de Marina del Puerto o del Consulado.

En caso de que el tripulante abandone 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 remitirá a resultados de las responsabilidades contratadas 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 le remitirá al de embarco 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. 32. Deberán figurar en contratos individuales las condiciones de trabajo del enrolado, indicando concretamente sus derechos y obligaciones. Dichos documentos se ajustarán al modelo que, a propuesta del Sindicato Nacional de la 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:

- a) Nombre y apellidos del pescador, la fecha de nacimiento o la edad, así como el lugar del nacimiento.
- b) Lugar y fecha de celebración del contrato.
- c) Nombre del barco o de los barcos de pesca del cual o de los cuales se comprometa a servir el interesado.
- d) Viaje o viajes que debe emprender, si ello puede determinarse al celebrarse el contrato, cuando se trate del personal interino, complementario o eventual.
- e) Servicio que va a desempeñar el interesado.
- f) 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, 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, así 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. 33. 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 cuyos efectos 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 a contestar verbalmente o por escrito a cuantas preguntas se dirijan por el futuro tripulante o 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, caso de existir.

Art. 34. 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 los establecidos 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 Sindical de Pescadores o Sindicato Provincial de la Pesca.

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

Art. 35. 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 imponerle por incumplimiento de lo dispuesto en el presente artículo.

#### SECCIÓN TERCERA.—ADMISIÓN DEL PERSONAL

Art. 36. 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 predominantemente manuales, se le exigirá saber leer, escribir y las cuatro reglas.

##### A) Categorías de ingreso.

Art. 37. Como norma general, el ingreso en las Empresas pesqueras reguladas por estas Ordenanzas se podrá efectuar por cualquiera de las categorías que se enumeran en los artículos 14 a 16, excepción hecha de las categorías que según el artículo 46 deban reservarse al ascenso, cuando en este caso se reúnan las condiciones exigidas para el mismo.

##### B) Edades de ingreso.

Art. 38. Las edades mínimas para ingresar en los barcos pesqueros y para las categorías que se indican, serán las siguientes:

Grupo I. Oficiales.—La exigida por las disposiciones en relación con el título o nombramiento profesional respectivo, expedido por los Centros de enseñanza o Autoridad de Marina correspondiente.

Grupo II. Técnicos o Prácticos de Pesca.—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 o Prácticos 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 Marmitones y los Pajes o Aprendices de Pesca deberán ser, salvo permiso especial, 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 médicos.

Art. 39. 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 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 tripulantes que vayan a ser empleados 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 e incapacitarle en el servicio del 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 se va a dedicar.

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 excederá 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 será 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 el mar viajes de más de tres días de duración.

##### D) Embarque de menores.

Art. 40. 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 los 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 y 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 proporcionarle.

Art. 41. Para el embarque de los menores de veintiún 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 Pafioleros de Máquinas en barcos de pesca que utilicen carbón.

Art. 42. Las disposiciones de los dos artículos anteriores no se aplicarán al trabajo de los menores en los buques escuelas, a condición de que la Autoridad de Marina apruebe y vigile dicho trabajo.

## SECCIÓN CUARTA.—PERÍODO DE PRUEBA

Art. 43. Toda admisión de personal fijo, en las industrias comprendidas en esta Reglamentación, se considerará provisional durante un período de prueba variable, con arreglo a la labor a que el trabajador se dedique, que no podrá ser superior al que a continuación se establece:

- a) Oficiales: Seis meses.
- b) Técnicas o Prácticas de Pesca: 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 períodos expiran, en cuanto al personal embarcado, en el curso de una campaña, se considerarán aquellos prorrogados hasta la terminación de la misma.

Durante dichos períodos, 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 período de prueba el salario y demás emolumentos correspondientes al trabajo realizado, siéndole de abono asimismo los gastos que pueda producir su reintegro al puerto de embarque, en el caso de despido por decisión de la Empresa.

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

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

## SECCIÓN QUINTA.—ASCENSOS

Art. 44. El régimen de ascensos que se establece en los siguientes artículos se refiere exclusivamente al personal retribuido por unidad de tiempo (a sueldo).

Art. 45. 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 las Empresas 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, caso de que exista, podrá establecerse un período de prueba análogo al que se fija en el artículo 43 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 o Patrón, o de confianza, como Jefe de Máquinas, Técnico o Práctico 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. 46. Como normas concretas para los ascensos se observarán las siguientes:

## a) Personal embarcado.

**Maestranza.**—Las vacantes de Contramaestre y de Calderetero 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 y sentido de responsabilidad ofrezcan una garantía para el desempeño de las mencionadas categorías, 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 PRIMERA.—PLANTILLAS

Art. 47. Los armadores están obligados a establecer la plantilla total del personal fijo de la Empresa que preste sus servicios en tierra y la que corresponde 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 aplique 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. 48. 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 la plantilla o plantillas correspondientes a cada uno de sus barcos, según la modalidad pesquera que hayan de realizar. 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 SEGUNDA.—REGISTRO DE PERSONAL

Art. 49. Las Empresas dedicadas a la industria pesquera llevarán un registro del personal fijo 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, 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.

Respecto al personal embarcado podrá sustituirse este Registro por el ejemplar del contrato de embarco en posesión del armador, de conformidad con lo ordenado en el párrafo segundo del artículo 34.

## CAPITULO VII

## Transbordos y traslados

## SECCIÓN PRIMERA.—TRANSBORDOS

Art. 50. 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. 51. *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 hubiesen 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, aquélla podrá modificar la retribución, caso de que así proceda, advirtiéndole 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. 52. *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. 53. Se entenderá que el transbordo está impuesto por necesidades del servicio en los siguientes casos:

a) Cuando se trate de Capitán o Patrón de Pesca con Mando de buque, Jefe de Máquinas y Técnico o Práctico de Pesca, excepto cuando se hubiera pactado otra cosa al realizarse el enrolamiento.

b) Por manifiesta incompatibilidad con el Capitán 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 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. 54. En todos los transbordos forzosos, el armador estará obligado a abonar a los interesados los gastos de locomoción y dietas que procedan.

a) En el caso de que el transbordo se realice por exigencias del servicio, se respetarán al tripulante todos sus derechos, y en el supuesto de pasar a embarcación donde se perciba inferior retribución, la diferencia deberá ser compensada por el armador.

b) 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 SEGUNDA.—PERMUTAS

Art. 55. 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 viniendo obligado aquél a fundamentar la reso-

lución 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 TERCERA.—CAMBIO DE DESTINO O FUNCIÓN

Art. 56. *Normas generales.*—Dentro del mismo barco el personal enrolado de Maestranza y Subalterno, podrá solicitar del armador y éste acceder o no, al cambio de destino o función, siempre que se trate de análoga categoría, aunque sea de distinta especialidad, y que 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 solicitado por el tripulante, éste pasará a percibir la retribución correspondiente a su nueva categoría, aunque conservando los beneficios derivados 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 o Patrón se les encomiende, sin que se pueda exigir el abono de diferencia de remuneración por trabajos de categoría superior, ni considerar como vejatorio aquellos inferiores que las circunstancias impongan.

Art. 57. *Trabajos de categoría superior.*—Todo el personal, en caso de necesidad, podrá ser destinado a trabajos de categoría superior, con los haberes que corresponden 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 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. 58. *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 perjudiquen 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 sufrirá menoscabo ni vejación efectuar trabajos accidentales de categoría inferior íntimamente 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 asigna.

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. 59. *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, otorgándole preferencia a aquellos que carezcan de subsidio, pensión o medios propios para su sostenimiento.

Las plazas de Chavolero o Almacenero, Guarda, Pocero o Botero y Avisador, se otorgarán, en la medida de lo posible, al personal a que este artículo se refiere, y habrán de reservarse estos puestos al personal que deba ser desembarcado por los motivos antes expuestos.

## SECCIÓN CUARTA.—COMISIONES DE SERVICIO

Art. 60. Se entenderán por comisión de servicio la misión o cometidos especiales que, circunstancialmente, se ha 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 o de servicio podrá durar más de seis meses, salvo que la Empresa considere que la naturaleza de la función o misión 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 191 y siguientes de este Reglamento, el personal en comisión percibirá, por lo menos, iguales beneficios a los que viniera disfrutando en el cargo que desempeña en propiedad, teniendo en todo caso derecho a reintegrarse al mismo buque y a la misma función tan pronto como termine la misión confiada.

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 resulte 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 distraerán 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 QUINTA.—TRASLADOS

Art. 61. 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 los familiares que vivan a sus expensas, y bajo su mismo techo, los gastos que el traslado pueda ocasionar.

#### SECCIÓN SEXTA.—CAMBIOS DE BASE

Art. 62. Se entenderá por cambio de base el traslado oficial, aprobado por la Autoridad competente, del puerto base de alguna embarcación a otro distinto, por convenir así a los intereses o actividades de la Empresa pesquera; el armador habrá de ponerlo en conocimiento de la Cofradía Sindical de Pescadores.

Este podrá tener lugar:

- a) Con carácter temporal, para la realización de una campaña o costera y un período que no podrá exceder de la duración de ésta, sin que por ello se modifiquen las condiciones de trabajo que estén establecidas en el contrato de embarco; si éstas variaran, como trámite previo al cambio de base, deberán ser autorizadas por la Delegación de Trabajo.
- b) Cuando por conveniencia de la explotación pesquera, tenga un carácter permanente y definitivo.

En ambos supuestos, el personal al servicio de las Empresas pesqueras, cualquiera que sea su carácter, podrá por su voluntad, dar por extinguida su relación laboral, con derecho, o no, a percibir la indemnización que fijará el Magistrado de Trabajo, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 101.

#### SECCIÓN SÉPTIMA.—CAMBIO DE ARTE

Art. 63. Si por conveniencia de la Empresa pesquera, ésta variara en alguna de sus embarcaciones, la modalidad o arte de pesca a que dedicaba su actividad laboral de un modo habitual, a otra, no regulada por esta Reglamentación, podrá optar

el trabajador, por continuar al servicio de la embarcación o dar por extinguida su relación laboral.

En el caso de rescisión de la relación jurídico-laboral por voluntad del trabajador, tendrá derecho, o no, a percibir la indemnización que fijará el Magistrado de Trabajo, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 101.

### CAPITULO VIII

#### Licencias, excedencias y servicio militar

##### SECCIÓN PRIMERA.—LICENCIAS

Art. 64. *Normas generales.*—Las disposiciones contenidas en la presente sección, aun cuando referidas en el texto de su artículo a las dotaciones de los barcos de pesca, son igualmente aplicables, con las lógicas adaptaciones, al personal de Inspección y a todo aquel otro afectado por estas Ordenanzas que desempeñe destino en tierra.

- 1) La concesión de toda clase de licencias corresponde al armador, siendo preceptivo el informe del Capitán o Patrón.
- 2) En los apartados b) y c) del artículo 66 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.
- 3) Los gastos de desplazamiento que se produzcan con motivo de las licencias serán de cuenta del interesado.
- 4) Cuando por razón del lugar en que se encuentre el buque no sea posible el reembarco 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.
- 5) No se descontará a ningún efecto las licencias reguladas en esta sección, salvo el personal que haya obtenido durante su vida profesional tres o más licencias, sin sueldo, que en total sumen más de un año.

Art. 65. *Disposiciones especiales.*—Con independencia del período reglamentario de vacaciones, se 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. 66. Las Empresas de la industria pesquera vendrán obligadas a otorgar licencias cuando aquéllas se soliciten por las siguientes causas de índole familiar.

- a) Para contraer matrimonio.
- b) Por muerte, entierro o enfermedad grave del cónyuge, ascendiente o descendiente 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 uno a diez días en los que se cita en los apartados b) y c), fijándose concretamente en el Reglamento de Régimen Interior, caso de existir, 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 categoría correspondiente a dicha situación, durante los períodos reglamentarios y en los de ampliación de éstos, que puedan haberse otorgado.

Art. 67. Los Patronos de Pesca, los Oficiales Maquinistas, Radiotelegrafistas y Mecánicos Navales que precisen efectuar 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 respectivos, y siempre que los interesados puedan ser utilizados por la Empresa en plazas para las que se exijan los citados títulos.

Art. 68. Los tripulantes podrán solicitar licencia por necesidad de atender personalmente asuntos propios que no admitan demora, en cuyo caso la licencia podrá concederse por la Empresa si lo permiten las necesidades del servicio, por un período de uno a diez días, sin devengo de haberes por el interesado, siendo de su cargo los gastos de desplazamiento por desembarque y embarque propios, y, en su caso, los de aquel que haya de sustituirle en su destino.

Art. 69. También podrá el personal fijo embarcado, retribuido por unidad de tiempo (a sueldo), que lleve un mínimo de dos años al servicio de la Empresa, solicitar licencia sin sueldo, por un 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. 70. Independientemente de las licencias reguladas por los artículos anteriores, deberán concederse al personal comprendido en esta Reglamentación, y en la medida de lo posible, dadas las características de la industria 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. 71. Igualmente serán de aplicación al personal embarcado los preceptos de la Orden de 12 de noviembre de 1945, con las siguientes aclaraciones:

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

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

#### SECCIÓN SEGUNDA.—EXCEDENCIAS

Art. 72. 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. 73. *Excedencia voluntaria.*—Podrá solicitar la excedencia voluntaria el personal de las Empresas pesqueras que lleve, al menos, tres años de servicio.

Las peticiones de excedencia se resolverán dentro del mes siguiente a su presentación, y serán atendidas siempre que lo consentan 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, en aquellas Empresas que vengan obligadas a tenerlo.

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 ingreso, tendrá derecho a ocupar la primera vacante que se produzca de su categoría profesional en el barco en que prestaba sus servicios, 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. 74. *Excedencia forzosa.*—Darán lugar a la situación de excedencia forzosa cualquiera de las causas siguientes:

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

Art. 75. En los casos expresados en el apartado a) del artículo anterior, la excedencia comprenderá todo el tiempo que dure el cargo que la determina, y otorgará el 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. 76. 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 39 de estas Ordenanzas.

Los que trascurridos 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 TERCERA.—SERVICIO MILITAR

Art. 77. 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 reenbarque del licenciamiento se llevará a cabo tan pronto como sea posible, sin que tenga derecho a percibir retribución alguna durante el periodo de tiempo que trascurra 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 prestara 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 PRIMERA.—NORMAS GENERALES

Art. 78. 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 del título en las Escuelas de Náutica, Escuela de Formación Profesional Náutico-pesquera, Universidad Laboral del mismo carácter, o Instituciones laborales, 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, caso de existir, desarrollará debidamente los principios contenidos en el presente capítulo consignando, con la debida extensión y detalle, la forma de dar realidad a esta labor formativa.

Art. 79. Será obligación especial de los Capitanes y Patrones de Pesca, 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 contenido detallado y completo de las nuevas instalaciones, dispositivos o aparatos que se implanten en la navegación y en la pesca.

Art. 80. Como norma general, y cuando sea posible, no deberá admitirse para trabajar a bordo de barcos de pesca 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 de Pesca estará obligado a dar certificado de idoneidad y conducta al individuo de la dotación que lo solicite a su desembarco.

Dichos certificados no se limitarán a acreditar la capacidad y competencia del tripulante dentro de su especialidad, sino también que posee los conocimientos mínimos indispensables

que la pesca y 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 aquellos se justifiquen documentalmente.

Art. 81. 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 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 de Formación Profesional Náutico-pesquera, y a cursillo de capacitación.
- b) Otorgar préstamos para la compra de libros e instrumentos náuticos.
- c) Organización en los puertos pesqueros de bibliotecas para el uso de los tripulantes, integrados por aquellos volúmenes de carácter técnico y cultural que por los Organismos competentes se indiquen.
- d) Organización de cursos de correspondencia.
- e) Radiodifusión de programas especiales.

#### SECCIÓN SEGUNDA.—FORMACIÓN PROFESIONAL DE PAJES, MARMITONES Y APROVECHANTES

Art. 82. Para la formación profesional de Pajes o 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 Marinero, 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 o 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. 83. Respecto a la categoría de Marmitón y Aprovechante, el Reglamento de Régimen Interior, caso de existir, determinará las normas concretas que se consideran necesarias para la efectividad de su formación profesional y posibilidades de ascender a categorías superiores.

### CAPITULO X

#### Suspensiones y ceses

##### SECCIÓN PRIMERA.—DE LA EXTENSIÓN DE LA RELACIÓN JURÍDICO-LABORAL

Art. 84. Las causas de la extinción de la relación jurídico-laboral pueden tener su origen en la decisión de la Empresa y trabajador, por causas distintas de la voluntad de los mismos, o por la naturaleza temporal o circunstancial de sus relaciones.

Art. 85. *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 autorizadas, con arreglo a lo que se determina en los artículos 92 y 93 del presente capítulo.
- c) Por la naturaleza especial o múltiple de la representación que ostenta y funciones encomendadas a los Capitanes, Patrones con mando de buques y Técnicos o Prácticos de Pesca, el armador podrá libremente disponer el cese de aquellos, con derecho, por parte de los mismos, a reintegrarse al cargo que dentro de la Empresa viniesen desempeñando con anterioridad a su designación.

Cuando se trate de Capitanes o Patrones que, con anterioridad a otorgarles el mando de la nave, no pertenecieron a la

plantilla de la Empresa, 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 45.

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

Art. 86. *Por voluntad de los trabajadores.*—El personal de Empresas pesqueras, cualquiera que sea su carácter, por razón de su permanencia al servicio de aquella, podrá, por su voluntad, dar por extinguida la relación laboral, sin derecho a indemnización alguna, 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 de 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 o Patrones con mando de buque, los Técnicos o Prácticos 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 viene 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.

Art. 87. También los trabajadores podrán, por su voluntad, dar por extinguida la relación laboral, con percibo o no de indemnización:

- a) En el caso de que cambie el barco de puerto, de acuerdo con el artículo 62, con o sin modificación de las condiciones establecidas en el contrato de embarco.
- b) En el supuesto de cambio de arte, previsto en el artículo 63.
- c) 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.
- d) Por falta de pago o de puntualidad en el abono de las remuneraciones que le correspondan.
- e) 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.
- f) Por incumplimiento de cualquiera clase de obligaciones que la Empresa, y en su nombre el Jefe del barco, hubiese asumido al efectuarse el enrolamiento.
- g) Por cualquiera otra causa análoga o semejante que revele una situación depresiva o vejatoria para la dignidad humana o el honor profesional del trabajador.

Art. 88. 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 o Patrón, con ocho días de antelación, como mínimo.

Art. 89. *Por común acuerdo de Empresa y trabajadores.*—Asimismo, se extingue la relación laboral, cualquiera que sea la clasificación del trabajador por razón de su permanencia al servicio de la Empresa, por voluntad coincidente de dichos elementos personales.

Art. 90. *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 causa 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 accesorio, o a pena privativa de libertad, cualquiera que fuere su extensión, por delito o falta de robo, hurto, estafa o apropiación indebida.

d) La prohibición de embarque acordada por la autoridad.

e) La 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 aquélla deba estar constituida por personal del mismo.

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

Art. 91. *Por la naturaleza temporal o circunstancial de las relaciones laborales.*—Son, asimismo, causa de extinción:

a) En el personal de temporada, campaña o costera, el término de la misma.

b) El personal interino, que 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.

c) Los tripulantes eventuales, que 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 30 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 SEGUNDA.—DE LA SUSPENSIÓN O MODIFICACIÓN DE LA RELACIÓN JURÍDICO-LABORAL

Art. 92. 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 90 y cuando se produzca por sustitución del empresario, con subrogación de las obligaciones por los nuevos titulares.

No se precisará autorización en los casos de modificación de las relaciones jurídico-laborales que puedan producirse cuando aquélla 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. 93. 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 la industria o reducción de la flota, previsto en el apartado b) del artículo 85 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. 94. No será precisa la autorización que por el anterior artículo se establece en los casos señalados en el artículo 90 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. 95. 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 reembarcarse 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 reembarcamiento.

Si el personal no hubiese disfrutado del descanso dominical obligatorio, vacaciones, etc., en el período anterior, puede compensarse al mismo tales descansos, manteniéndole 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. 96. 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 tendrán en cuenta los trámites, plazos y recursos contenidos en los preceptos de general aplicación.

#### SECCIÓN TERCERA.—DE LA SUSPENSIÓN DE LOS EFECTOS ECONÓMICOS DE LA RELACIÓN JURÍDICO-LABORAL

Art. 97. Quedan en suspenso los efectos económicos de la relación laboral, sin perjuicio de los derechos que puedan corresponder respecto a cada una de las situaciones que en este artículo se mencionan:

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 segunda 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 produzcan el efecto de extinción de la relación laboral, de acuerdo con lo establecido en el apartado c) del artículo 90.

e) Por el tiempo que dure la suspensión de empleo o sueldo impuesto en expediente disciplinario.

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

#### SECCIÓN CUARTA.—DE LAS CONSECUENCIAS ECONÓMICAS DE LA EXTINCIÓN DE LA RELACIÓN JURÍDICO-LABORAL

Art. 98. *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 extinción de la relación jurídico-laboral, con las lógicas excepciones que imposibilitan o hagan innecesaria la adopción de tal medida, el armador vendrá obligado a sufragar al tripulante los gastos que ocasionen 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.

Art. 99. *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. 100. 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 temporada, campaña o costera.

Art. 101. 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 el artículo 87 de estas Ordenanzas, el Magistrado de Trabajo, atendida la naturaleza del caso y las circunstancias que en la misma concurran, podrá acordar el abono al trabajador de la indemnización que corresponda para el caso de despido injusto.

Art. 102. En los casos en que la relación laboral se extinga por la voluntad común de empresas y trabajadores a que se refiere el artículo 89, la extinción no implica, como consecuencia, indemnización alguna.

Art. 103. *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 pudiera 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 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 esta apareciere la nota de abandono del trabajo, responderá subsidiariamente de la indemnización antes indicada.

#### SECCIÓN QUINTA.—DE LA SUBROGACIÓN DE LA RELACIÓN JURÍDICO-LABORAL

Art. 104. 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 modifique los derechos, efectos económicos y demás beneficios laborales que viñeren disfrutando los trabajadores.

#### SECCIÓN SEXTA.—DE LA PRESCRIPCIÓN Y DE LA CADUCIDAD DE LAS ACCIONES

Art. 105. 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 en que estén al servicio de una Empresa como después de su cese, de antigüedad superior a tres años.

Art. 106. La acción por despido, de acuerdo con el artículo 94 del Texto refundido del Procedimiento Laboral aprobado por Decreto 149 1963, de 17 de enero, 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 98, 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 el asunto.

### CAPITULO XI

#### Régimen administrativo y conflictos laborales

##### SECCIÓN PRIMERA.—RÉGIMEN ADMINISTRATIVO

Art. 107. *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 corresponde a la provincia en donde radique el domicilio de la Empresa pesquera o donde esté situada la oficina principal.

El Delegado de Trabajo competente solicitará de los De-

legados de Trabajo de otras provincias marítimas todos aquellos datos, antecedentes e informes que estime pertinentes para la justa resolución de las cuestiones que ante su Autoridad se hayan planteado, cuando el 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 consideran 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. 108. *De la Inspección de Trabajo.*—De acuerdo con las disposiciones vigentes, corresponde al Cuerpo Nacional de Inspección de Trabajo la vigilancia y cumplimiento de las disposiciones reguladoras del trabajo en las industrias de pesca, tanto a bordo de los barcos pesqueros como en sus instalaciones de tierra.

La inspección se llevará a cabo en la forma prevista en el Reglamento orgánico del mencionado Cuerpo, 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 que se negara la entrada a bordo, sin perjuicio del acta que por resistencia u obstrucción proceda levantar.

Art. 109. 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 107, 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. 110. 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 107 de este Reglamento.

Art. 111. *Notificaciones y plazos.*—Las notificaciones que deban hacerse al personal que se encuentre embarcado se regulará por conducto del Capitán 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. 112. Para formular reclamaciones o interponer recursos administrativos que tengan señalados un plazo determinado, se observarán las siguientes normas especiales:

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 aquellos, 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 SEGUNDA.—CONFLICTOS LABORALES

Art. 113. De conformidad con lo establecido en el artículo 57 del Texto refundido del procedimiento laboral aprobado por Decreto 149/1963, de 17 de enero, 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 designado 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. 114. 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 que en 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 establecido 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.

Art. 115. En el caso de conflictos colectivos, el proceso de los mismos se regirá por las disposiciones contenidas en la Sección 10.ª del Título II (artículos 148 a 154) del Texto refundido del Procedimiento laboral, aprobado por Decreto 149/1963, de 17 de enero, y normas complementarias dictadas al efecto.

## CAPITULO XII

## Régimen económico

## PRIMERA PARTE.—DISPOSICIONES GENERALES

## SECCIÓN PRIMERA.—NORMAS DE GENERAL APLICACIÓN

Art. 116. 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. 117. Los conceptos económicos establecidos en el presente Reglamento 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, caso de existir, 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. 118. 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. 119. 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 cualquiera de ellos se reste en la liquidación practicada por la propia lonja.

Art. 120. En todas las actividades pesqueras reguladas por esta Ordenanza, para determinar el valor en venta de la pesca capturada por las embarcaciones, a efectos de participación del personal en forma de prima o en régimen «a la parte», habrá de ser obligatoriamente subastada en lonja, sin que pueda aceptarse disminución o bonificación alguna en favor del armador, intermediario, etc., que, en caso de existir, gravitará exclusivamente sobre la porción del armador.

Si la participación se fija en razón del peso de la pesca

capturada, deberá ser realizado su pesaje oficial en lonja, no siendo preciso que sea subastado, a menos que así lo quiera el armador.

Art. 121. No obstante lo dispuesto en el artículo anterior, en el supuesto de que sea tradicional en un puerto que cuando el armador aproveche en beneficio propio la pesca capturada por sus embarcaciones para elaborarla en industria de su propiedad, se bonifique el precio de dicha pesca, deberá estimarse:

1) La disminución o bonificación en favor del armador-industrial, en modo alguno podrá ser superior a un 10 por 100.

2) Dicha bonificación se aplicará sobre el precio real de venta y nunca podrá ser 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.

3) Corresponderá al Delegado de Trabajo, previo informe de la Cofradía Sindical de Pescadores, y, en su defecto, del Sindicato de la Pesca, declarar la tradicionalidad del régimen que este artículo prevé, así como resolver las dudas que puedan existir respecto a la consideración como industrial al armador propietario de la embarcación.

4) Una vez establecida la bonificación en beneficio del armador-industrial, exclusivamente, por la Inspección de Trabajo, se propondrá la sanción que proceda, de comprobarse que la totalidad o parte de la pesca bonificada ha sido vendida o cedida a particulares o industrias ajenas.

Art. 122. Queda prohibido efectuar las liquidaciones, pago de salarios, primas y emolumentos de cualquier clase a las tripulaciones de los buques pesqueros, tanto si son enrolados «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.

Art. 123. 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 «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) 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 cantidad, 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 «quión» o «parte», como si hubiese permanecido a bordo.

Art. 124. Respetando el supuesto del Patrón de pesca con mando, y Técnico o Práctico 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 132 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. 125. 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, caso de existir, 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 o Patrón dará al tripulante un vale a la hora de sa-

lida 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 SEGUNDA.—MODALIDADES DE REMUNERACIÓN

Art. 126. El salario en las artes de pesca reguladas en esta Ordenanza 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.—RETRIBUCIÓN POR UNIDAD DE TIEMPO (A SUELDO)

SECCIÓN PRIMERA.—NORMAS ESPECIALES

Art. 127. Todos los sueldos se entenderán por meses; cuando según el contrato, deban pagarse servicios que hayan durado fracción de mes, se abonará 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. 128. Los trabajos realizados en puertos 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 se abonarán las correspondientes horas extraordinarias, caso de que así suceda.

SECCIÓN SEGUNDA.—SUELDOS BASE INICIALES

Art. 129. Los sueldos iniciales del personal enrolado por unidad de tiempo, de inspección y de tierra, serán los siguientes:

	Mensuales — Pesetas	Diarias — Pesetas
<b>A) Personal embarcado.</b>		
<b>I. Oficiales.</b>		
Capitán de Pesca .....	2.760.—	92.—
Maquinista Naval-Jefe .....	2.670.—	89.—
Oficial de Máquinas de primera clase .....	2.550.—	85.—
Oficial de Máquinas de segunda clase .....	2.490.—	83.—
Radiotelegrafista .....	2.460.—	82.—
Médico .....	2.550.—	85.—
<b>II. Técnicos y Prácticos.</b>		
<b>1) Titulados con título no superior:</b>		
Patrón de Pesca de Altura .....	2.400.—	80.—
Patrón de Pesca Litoral de primera clase ...	2.370.—	79.—
Patrón de Pesca Litoral de segunda clase ...	2.340.—	78.—
Mecánico Naval Mayor .....	2.460.—	82.—
Mecánico Naval de motor de primera clase.	2.370.—	79.—
Mecánico Naval de vapor de primera clase ...	2.370.—	79.—
Mecánico Naval de motor de segunda clase.	2.340.—	78.—
Mecánico Naval de vapor de segunda clase.	2.340.—	78.—
Practicante .....	2.370.—	79.—
<b>2) Prácticos sin título:</b>		
Páctico de pesca .....	2.310.—	77.—
<b>III. Maestranza.</b>		
Contramaestre .....	2.160.—	72.—
Calderero o Primer Engrasador .....	2.160.—	72.—
<b>IV. Tripulantes subalternos</b>		
<b>1) Especialistas:</b>		
Marinero .....	1.920.—	64.—
Engrasador .....	2.010.—	67.—
Maquinillero .....	1.920.—	64.—
Fogonero .....	2.010.—	67.—
Cocinero .....	1.950.—	65.—

	Mensuales — Pesetas	Diarias — Pesetas
Redero de mar .....	2.130.—	71.—
Chinchorrero .....	1.920.—	64.—
<b>2) Subalternos:</b>		
Mozo .....	1.800.—	60.—
Camarero .....	1.800.—	60.—
<b>3) Aprendices:</b>		
Marmuton .....	1.440.—	48.—
<b>Paje o Aprendiz de pesca:</b>		
De catorce y quince años .....	750.—	25.—
De dieciséis y diecisiete años .....	1.440.—	48.—
<b>B) Personal de Inspección.</b>		
Inspectores, cualquiera que sea el título profesional que tengan .....	2.550.—	85.—
<b>C) Personal de tierra.</b>		
Maestro Redero o Armador de arte .....	2.400.—	80.—
Redero de tierra .....	2.010.—	67.—
Almacenero .....	2.010.—	67.—
Chabolero .....	1.800.—	60.—
Guarda .....	1.800.—	60.—
Pocero o Botero .....	1.800.—	60.—
Avisador .....	1.800.—	60.—
<b>Aprovechantes:</b>		
De catorce y quince años .....	750.—	25.—
De dieciséis y diecisiete años .....	1.440.—	48.—

SECCIÓN TERCERA.—AUMENTOS PERIÓDICOS POR TIEMPO DE SERVICIO

Art. 130. A fin de fomentar la vinculación del personal «a sueldo» con la respectiva empresa, sobre los salarios-base que señala el artículo anterior dentro de la propia empresa, y para todos los Grupos, se establecen aumentos periódicos por tiempo de servicio, consistentes en quinquenios del 5 por 100 cada uno, sobre dicha retribución base.

Los citados aumentos periódicos comenzarán a devengarse a partir del día 1 del mes en que se cumpla cada quinquenio.

Art. 131. 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 75 de este Reglamento, así como el artículo 77, relativo al servicio militar.
  - c) Por el contrario, y de conformidad con el último párrafo del artículo 73, 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 interino cuando éste pase a ocupar plaza en la plantilla fija de la empresa.
  - e) Los que asciendan de categoría percibirán como mínimo, el sueldo 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 los derechos de antigüedad anteriormente adquiridos.

## SECCIÓN CUARTA.—PRIMAS SOBRE LA PESCA

Art. 132. Todo el personal embarcado y de tierra percibirá, por partes iguales, un premio o prima sobre el producto bruto de la pesca obtenida, cuya prima podrá estar en función del peso, volumen o valor de dicha pesca. Las participaciones de esta prima colectiva se determinarán conforme a los principios convencionales que han venido rigiendo a este respecto, y la parte que en la misma corresponda a cada tripulante deberá figurar, necesariamente, en los contratos de embarco que se formalizarán entre los trabajadores y empresa en la forma que previene el artículo 32 de la presente Reglamentación.

Art. 133. Los armadores de las embarcaciones de pesca «a sueldo» elevarán a la Delegación Provincial de Trabajo correspondiente una propuesta para distribución de la prima a que se alude en el artículo anterior, a la que acompañarán todos cuantos documentos, estadísticas y justificantes consideren precisos para que con el informe de la Organización Sindical sea resuelta en la forma que proceda por dichas Delegaciones de Trabajo, con carácter previo a su entrada en vigor.

Asimismo, y con el mismo trámite, se efectuarán las modificaciones posteriores que se consideren precisas. En todo caso será preceptivo el informe de las Secciones Económica y Social de los Sindicatos Provinciales de la Pesca, y cuando se trate de empresas de ámbito nacional o interprovincial, los informes se pedirán al Sindicato Nacional de la Pesca.

Art. 134. Con independencia de las remuneraciones señaladas en el artículo 129, los tripulantes «a sueldo» de las categorías profesionales que en este artículo se mencionan, percibirán con cargo al armador, los porcentajes sobre el producto bruto de la pesca o sobre el peso o volumen de la misma que, en cada caso concreto se determine, siguiendo, para su fijación, el procedimiento establecido para la prima colectiva que se cita en el artículo anterior. Los cargos comprendidos en la prima especial de mando o responsabilidad a que este artículo se contrae son los siguientes:

a) *Cargos de mando*.—Capitán de Pesca, Patrones de Pesca de Altura o Litoral, Maquinista Naval y Mecánico Naval que sean Jefes de Maquinas.

b) *Cargos de responsabilidad*.—Patrones de Pesca sin mando, Maquinista Naval, Mecánico Naval, Radiotelegrafista, Médico, Práctico y Práctico de Pesca.

Art. 135.—La liquidación y pago de las primas a que se refieren los artículos anteriores se ajustarán a las normas siguientes:

a) Por trimestres vencidos, cuando la naturaleza de la explotación pesquera no permitiera su liquidación mensual, por periodos más breves, según usos y costumbres, o en la forma y condiciones que se exprese en la propuesta que en el artículo anterior se determina o se fijen Convenios Sindicales Colectivos.

b) El pago de las primas se efectuará mediante nóminas o recibos individuales, debiendo ponerse a 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.

Art. 136. Cuando la explotación pesquera se realice con más de una embarcación debido a las necesidades o conveniencias de la explotación, transporte del pescado capturado, etc., se formará un fondo común para las primas, tanto individuales como colectivas, repartiéndose su cuantía entre los miembros de las dotaciones, de forma que a cada uno de los mismos corresponda una cantidad igual con arreglo a su categoría.

## SECCIÓN QUINTA.—PAGAS EXTRAORDINARIAS

Art. 137. Todo el personal recibirá anualmente, con carácter obligatorio, dos pagas extraordinarias: Una con motivo de la festividad del 18 de julio, por el importe de quince 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 tendrá en cuenta únicamente el sueldo reglamentario que señala el artículo 129 o el mayor que se satisfaga por las empresas.

Se abonará en su integridad al personal que haya dependido de la empresa durante el semestre correspondiente, aun cuando en el transcurso de dicho periodo o en las fechas en que se ha-

gan efectivas hubiese estado o estuviese dado de baja por enfermedad, accidente, vacaciones y licencias con sueldo.

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

## SECCIÓN SEXTA.—GRATIFICACIONES ESPECIALES

Art. 138. a) Los Capitanes 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 inicial o el superior que perciban, sin quinquenios, y el sueldo base, también sin quinquenios, del Maquinista-Jefe, Oficial de Máquinas o Mecánico Naval que vaya enrolado a sus ordenes, en cumplimiento de lo ordenado en el cuadro indicador o por conveniencia 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 iniciales, según los señalados en el artículo 129, 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 132 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 Maquinista o Mecánico en posesión del diploma de las especialidades de Electricista o Frigorista, que designado por el armador tenga a su cargo la vigilancia y conservación de estas instalaciones, percibirá una gratificación igual al 20 por 100 del sueldo base correspondiente a su categoría.

e) El Patrón u otro tripulante que en posesión del certificado de Radiotelegrafista, 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 10 por 100 del sueldo base correspondiente a su categoría.

f) El Marinero que independientemente de su función y encomendada por el armador o Patrón tenga a su cargo el cuidado del estado de la nevera y el acondicionamiento en ella de la pesca capturada, percibirá una gratificación del 20 por 100 del sueldo base correspondiente a su categoría.

Las gratificaciones especiales anteriormente enumeradas se abonarán también en el régimen «a parte», a cargo exclusivo del armador.

## SECCIÓN SÉPTIMA.—MANUTENCIÓN

Art. 139. Al personal embarcado, cualquiera que sea su categoría o la modalidad que se adopte de las enumeradas en el artículo siguiente, se le fija, en concepto de manutención, la cantidad de 26 pesetas por cada día completo, reduciéndose a la mitad de tenerse que efectuar a bordo tan sólo una comida, debiendo advertirse que la citada cifra no es limitativa, por lo que se aumentará, de resultar insuficiente, en la cuantía en que se precise.

Independientemente de la citada cantidad, el mencionado personal embarcado tendrá derecho a retirar de la pesca capturada el pescado que consuma durante su permanencia a bordo.

Art. 140. La manutención del personal embarcado podrá adoptar diversas modalidades: Como gasto deducible del «Monte Mayor», del «Monte Menor», a cargo exclusivo del armador o por cuenta del tripulante, lo que se determinará conforme a los usos y costumbres de cada puerto y las disposiciones que con carácter general regulen esta materia.

La modalidad que se adopte se establecerá previo acuerdo entre el Armador y los componentes de la tripulación, los que conjuntamente elevarán la correspondiente propuesta a la Delegación Provincial de Trabajo, la que resolverá previo informe de la Cofradía Sindical de Pescadores o Sindicato Provincial de la Pesca.

## SECCIÓN OCTAVA.—PARTICIPACIÓN EN BENEFICIOS

Art. 141. En tanto no se dicte una disposición que desarrolle con carácter general la forma como 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 estimara compensada tal participación con la prima sobre la pesca a que se contrae el artículo 132 de este Reglamento, sin que por ello pierda la citada prima su propia naturaleza a todos los efectos

#### SECCIÓN NOVENA.—PRIMA EN ESPECIE

Art. 142. 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 propuesta informada por la Cofradía de Pescadores y elevada a los Delegados de Trabajo, señalando, entre otros extremos, los kilogramos de pesca que corresponden a cada individuo, clase de 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, cuyo importe deberá fijarse de acuerdo con el precio medio que alcance en lonja la clase de pesca de que se trate.

#### TERCERA PARTE.—REMUNERACION «A LA PARTE»

##### SECCIÓN PRIMERA.—NORMAS ESPECIALES

Art. 143. El trabajo a bordo de las embarcaciones de pesca de Cerco y otras Artes 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 161, 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 de Trabajo competente, a petición conjunta del Armador y dotación del barco, una vez oídos todos los interesados en el informe de la Organización Sindical y de la Cofradía Sindical de Pescadores, si la hubiere.

Art. 144. 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; asimismo, pasará a formar parte del «Monte Menor» el retorno al mismo de la cantidad detrada del «Monte Mayor», a efectos de Plus Familiar, de acuerdo con lo establecido en la norma b) del artículo 176, en el supuesto de que no se adopte el sistema de simplificación que prevé el artículo 177.

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 distribuya, siendo el valor monetario de un «quión» o «parte» el cociente que resulte de dividir el referido «Monte Menor» por el número de «partes» o fracciones de «parte», si las hubiere, que intervinieran en la operación.

Art. 145. 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 aquella 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, medidas 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. 146. 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.

##### SECCIÓN SEGUNDA.—NORMAS DE PROCEDIMIENTO

Art. 147. 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 fracciones 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 las industrias, 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 129 para el personal de a bordo que navega «a sueldo».

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

e) Los acuerdos que adopten los Delegados de Trabajo serán notificados a las partes interesadas, y contra ellos podrá 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 a que hace referencia el apartado d), serán incluidas en el respectivo Reglamento de Régimen Interior, caso de existir.

g) Para cualquier modificación que, con posterioridad a la vigencia del indicado Reglamento de Régimen Interior, caso de existir, 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. 148. 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 concurriesen, a los efectos de la distribución, con personal extraño.

Art. 149. La distribución del «Monte Mayor», así como la participación o «partes» del personal, se hará constar en el documento de liquidación que firmarán el Armador y el Capitán 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 153.

Dicha liquidación contendrá los conceptos que establece el artículo 151, 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.

Art. 150. Dos copias exactas de la liquidación de la distribución del «Monte Mayor», firmadas por las personas que se citan en el artículo anterior, se presentarán dentro de los cinco días siguientes de haberse practicado en la Cofradía Sindical de Pescadores a la que esté afiliado el Armador o a la de su residencia, y en caso de que aquella no existiera, en el Sindicato Provincial de la Pesca; interpretándose que la entrega en las Oficinas de Correos, en sobre abierto para ser fechados y sellados dichos documentos por el funcionario de Correos, justifica la fecha de cumplimiento.

La Cofradía Sindical de Pescadores o Sindicato Provincial de la Pesca, dentro de los tres días siguientes a la presentación, examinarán 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, uno de cuyos ejemplares se devolverá al Armador en unión de los documentos anexos, con la conformidad o reparos, quedando otro ejemplar archivado en la Cofradía, a disposición de la Inspección de Trabajo.

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. 151. Los impresos de liquidación que se citan en los artículos anteriores contendrán, necesariamente, los siguientes datos:

a) Importe total bruto de la pesca vendida o «Monte Mayor» a distribuir entre Empresa y trabajadores.

b) Los gastos, detallados por partidas y cuantía de las mismas, que han sido deducidos del «Monte Mayor», con expresa determinación del importe del porcentaje detruido en concepto de aportación a la Caja de Compensación del Plus Familiar de los Pescadores.

c) Líquido que resulte una vez practicada la deducción de los gastos del apartado anterior.

d) Modalidad de distribución del «Monte Mayor», o sea, porcentajes correspondientes a Armador y tripulación y distribución del líquido a que se refiere el apartado anterior.

e) Cantidad correspondiente a los tripulantes con arreglo a su porcentaje de participación en el «Monte Mayor», por la aportación deducida en concepto de Plus Familiar.

f) Abono al «Monte Menor» de las cantidades que revierten al mismo, de conformidad con lo dispuesto en el apartado anterior, en relación con el apartado b) del artículo 176 y suma total del «Monte Menor» resultante.

g) Distribución del «Monte Menor», una vez hecha la totalización a que se alude en el apartado anterior, entre el número de «quiones» o «partes» en que el mismo se distribuya, y cálculo, por consiguiente, de cada «parte» o «quión» a los oportunos efectos.

h) Cantidad que por el Armador ha de ingresarse en la Caja de Compensación del Plus Familiar de los Pescadores.

i) Al dorso del impreso de liquidación, se harán constar los nombres de los tripulantes de la embarcación durante el periodo de la participación de que se trate, indicando las fechas de alta y baja de los mismos, con arreglo al rol de despacho del buque, y cuya relación servirá de base para incluir o excluir a los pescadores del régimen del Plus Familiar y para determinar el periodo de tiempo que deberán percibir sus beneficios.

Los datos exigidos en las letras b), c), e), f), y g), quedarán modificados o suprimidos en el caso de que se adopte el sistema de simplificación que, respecto a la aportación al Plus Familiar, autoriza el artículo 177.

Art. 152. La entrega de liquidaciones y el abono de las aportaciones correspondientes a la Caja de Compensación del Plus Familiar deberá hacerse en las Cofradías Sindicales de Pescadores, en el plazo de cinco días, después de efectuadas las particiones.

Las Empresas que durante cada mes natural no hayan efectuado aportaciones al Plus Familiar por no haber efectuado distribuciones del «Monte Mayor», ya sea por no haber pescado o por no haber cubierto los gastos con el importe total de la pesca, presentarán mensualmente un impreso de liquidación negativa con la relación de personal del buque al dorso del mismo y sus fechas de alta y baja, y acumularán el importe de dichas aportaciones a la liquidación del mes siguiente o sucesivos, no pudiendo exceder de tres meses el descubierto existente, computados a partir del vencimiento del trimestre al que las repetidas aportaciones correspondan.

Art. 153. 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 TERCERA.—SALARIO GARANTIZADO

Art. 154. El armador vendrá obligado a entregar, por mensualidades vencidas, la cantidad necesaria para que cada tripulante perciba o complete la remuneración mínima mensual señalada para cada categoría profesional en el apartado A) del artículo 129 de estas Ordenanzas.

Lo ordenado en este artículo, previo informe del Sindicato Provincial de la Pesca y de la Cofradía Sindical de Pescadores, caso de existir, se reducirá o suspenderá por los Delegados de Trabajo, en los siguientes casos:

1) En aquellos puertos en que la naturaleza de las faenas pesqueras, circunstancias climatológicas, u otras causas, no se trabaje de forma habitual durante todos los días del año, en cuyo caso por la mencionada Autoridad laboral se fijará en el mes de diciembre de cada año, el promedio mensual de días efectivos de trabajo, los que deberán tenerse en cuenta durante el año siguiente para la determinación de la retribución garantizada.

2) Cuando la situación económica de determinadas Empresas, debidamente justificada, u otras circunstancias especiales, no permitan la estricta aplicación de este beneficio.

La reducción o suspensión antes aludida surtirá efectos, asimismo, en cuanto se refiere al pago de las cuotas de los Seguros Sociales, Mutuismo Laboral y Plus Familiar, a cuyo efecto las Empresas pondrán en conocimiento de los Organismos gestores de los regímenes de previsión correspondientes, la resolución dictada por la Autoridad laboral.

Art. 155. 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 anticipos, 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 cubriera 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 esta reanude sus actividades pesqueras.

#### SECCIÓN CUARTA.—GRATIFICACIONES ESPECIALES

Art. 156. El personal «a la parte» que a continuación se enumera, percibirá con cargo al armador e independientemente de las participaciones que le correspondan en el «Monte Menor», las gratificaciones mensuales siguientes:

	Pesetas
Capitán de Pesca	920
Maquinista Naval-Jefe	890
Oficial de Máquinas de primera clase	850
Oficial de Máquinas de segunda clase	830
Patrón de Pesca de Altura	800
Patrón de Pesca Litoral de primera clase	790
Patrón de Pesca Litoral de segunda clase	780
Mecánico Naval Mayor	820
Mecánico Naval de Motor o Vapor de primera clase	790
Mecánico Naval de Motor o Vapor de segunda clase	780
Fogonero simple	670

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.

c) Cuando tenga encomendado el servicio de guardia en puerto.

2) Se considerará comprendida en las citadas gratificaciones la que, según las disposiciones vigentes, se establece para el tripulante encargado del servicio de radiotelefonía, cuando éste se encomiende a personal incluido en este artículo.

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

Art. 157. El personal contratado en régimen «a la parte» que se dedique en puerto a trabajos de reparación, pintura, etc., cobrará en cada día de trabajo, en concepto de gratificación, una cantidad igual a los sueldos-base establecidos en el artículo 129 de estas Ordenanzas, así como las horas extraordinarias que efectúe (artículo 204), puesto que la participación del interesado en el «Monte Menor» comprende solamente la actividad desarrollada en faenas pesqueras, tanto en la mar como en tierra, estimándose como tales funciones las admitidas en cada puerto por usos y costumbres.

Se considerara 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.

Art. 158. En aquellas embarcaciones cuyo regimen de explotación y distribución del producto obtenido, se rija por el sistema de remuneración «a la parte», y tengan a su servicio personal para realizar las faenas de tierra (rederos, etc.), remunerados por unidad de tiempo «a sueldo», percibirá con cargo exclusivo al propietario o armador, una gratificación mensual equivalente al 33 por 100 de los sueldos-base iniciales y aumentos periódicos por tiempo de servicio que se señalan en los artículos 129 y 130 de estas Ordenanzas.

**SECCIÓN QUINTA.—APLICACIÓN EN EL RÉGIMEN «A LA PARTE» DE DIVERSOS BENEFICIOS ESTABLECIDOS PARA EL PERSONAL «A SUELDO»**

Art. 159. Al personal enrolado en régimen «a la parte», serán aplicables los preceptos contenidos en la segunda parte de este capítulo, relativa al personal «a sueldo», que a continuación se relaciona:

- a) Pagas extraordinarias de 18 de julio y Navidad (artículo 137).
- b) Las gratificaciones especiales que establece el artículo 138, siendo su abono a cargo exclusivo del armador.
- c) Manutención (artículos 139 y 140).
- d) Prima en especie (artículo 142).

Art. 160. Por el contrario, no serán aplicables en el régimen «a la parte», los preceptos relativos a aumentos periódicos por tiempo de servicio (artículos 130 y 131) ni los que afectan a las primas sobre la pesca (artículos 132 a 136).

**SECCIÓN SEXTA.—SISTEMAS DE PARTICIPACIÓN DE LAS DOTACIONES EN RÉGIMEN «A LA PARTE»**

Art. 161. 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 163 a 166).
- II. De participación sobre el importe líquido de la pesca (artículo 167).
- III. De participación sobre el importe bruto de la pesca (artículo 168).

Art. 162. 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 Sindical 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. 163. I. *Sistema clásico o tradicional*.—En el sistema tradicional de deducción del «Monte Mayor» de determinados gastos o costos de la 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. 164. 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 gravan 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 instrumentos que favorezcan la mayor captura de pesca, sin que pueda incluirse como gasto deducible la adquisición o arrendamiento de dichos aparatos o instrumentos.

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 60).
- 2) Las licencias con sueldo, en los casos expresamente establecidos en los artículos 66 y 70.
- 3) Pagas extraordinarias de 18 de julio y Navidad (artículo 137).
- 4) La aportación a la Caja de Compensación del Plus Familiar de los Pescadores en la forma que se determina en el artículo 176, caso de no haberse adoptado el sistema de simplificación que prevé el artículo 177.
- 5) La manutención a bordo, a que se refieren los artículos 139 y 140, en el supuesto de que por la Delegación Provincial de Trabajo se haya resuelto que dicho gasto sea deducible del «Monte Mayor». En todo caso la pesca que se consuma por la dotación (artículo 139).
- 6) Seguro de equipaje que garantice la indemnización que se establece en el artículo 195.
- 7) Liquidación en metálico de los domingos y días festivos no descansados (artículo 216).
- 8) Importe de las vacaciones remuneradas (artículo 221).
- 9) Los que produzcan los tripulantes enfermos, en tanto no se haga cargo de éstos el Seguro de Enfermedad (artículo 227).
- 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 232).
- 11) Indemnización por fallecimiento debido a causa natural (artículo 232).
- 12) Gastos de sepelio (artículo 253).
- 13) Primas del Seguro de Accidentes de 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. 165. 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) La adquisición o arrendamiento de los aparatos detectores o instrumentos que favorezcan la mayor captura de pesca, y la reparación y renovación de aparejos y de aquellos otros elementos necesarios para aquélla, 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 puedan producirse por reintegro al puerto de embarque de los tripulantes que carezcan de la Libreta de Inscripción Marítima (artículo 30).
- 2) Los de locomoción y dietas que puedan ocasionar los transbordos forzosos (artículo 54).
- 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 67.
- 4) Las dietas, gastos de locomoción y retribución que proceda, en las comisiones de servicio dispuestas por el armador, en interés exclusivo de la Empresa (artículo 60).
- 5) Concesión de becas, préstamos, organización de bibliotecas, etc., que con fines de información profesional se señalan en el artículo 81.
- 6) Los de locomoción y dietas que pueda ocasionar la reintegración de un tripulante al puerto de embarque, según los artículos 91 y 98.
- 7) Las indemnizaciones que por la Magistratura de Trabajo puedan acordarse, a tenor de lo dispuesto en los artículos 99 y 101.
- 8) La indemnización, caso de que así proceda, al personal itinerario y eventual, en el supuesto que contiene el artículo 100.

9) El resarcimiento de daños y perjuicios a que se contrae el párrafo segundo del artículo 103.

10) Gratificaciones especiales a Médicos, Practicantes, Mecánicos o Maquinistas con especialidad de Frigorista o Electricista. Nevero, etc. (artículo 138)

11) La manutención a bordo en los términos contenidos en los artículos 139 y 140, en el supuesto de que por la Delegación de Trabajo se haya resuelto que dicho gasto sea a cargo del armador.

12) Las gratificaciones mensuales que para determinado personal se fijan en el artículo 156

13) Las gratificaciones que proceda abonar al personal que se dedica en puerto a trabajos de reparaciones, pintura, etcétera (artículo 157)

14) La aportación a la Caja de Compensación del Plus Familiar de haber adoptado el sistema de simplificación que prevé el artículo 177

15) Las cuotas de los regímenes de los Seguros Sociales Unificados y Mutualismo, en la parte que corresponda abonar a las Empresas

Art. 166. 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 60).

2) Los de manutención a cargo de los tripulantes (con excepción del pescado que se consume a bordo), cuando por resolución de la Delegación Provincial de Trabajo, o por acuerdo de la dotación, este gasto se abone del «Monte Menor» (artículo 140).

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

Art. 167. I. 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 164, 165 y 166, se satisfacen por el susodicho «Monte Mayor» por el propietario o armador y por el «Monte Menor».

Art. 168. 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 119 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 166, se abonen con cargo al citado «Monte Menor».

#### CUARTA PARTE.—PLUS FAMILIAR

##### SECCIÓN PRIMERA.—EN LA PESCA «A SUELDO»

Art. 169. 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 de 29 de marzo de 1946, modificada por la de 16 de octubre de 1952, o por las que en su día puedan 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 «a sueldo».

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 ni gastos de locomoción, indemnización por traslado u otros que respondan a similar finalidad, las primas sobre la pesca, la manutención ni el valor de la pesca consumida a bordo, la participación en los beneficios, las primas en especie y las indemnizaciones por pérdida de equipaje.

Art. 170. 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 po-

see un barco, la Comisión la constituirá el Patrón Maquinista y dos tripulantes

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 Empresa.

Art. 171. Las Empresas y trabajadores de los buques de pesca de Cerco y otras Artes «a sueldo», que deseen percibir el Plus Familiar a través de las Cofradías Sindicales de Pescadores, siguiendo el régimen establecido para la pesca «a la parte», podrán solicitar que se las incluya en dicho sistema.

Aun cuando la Comisión gestora del Fondo de Compensación del Plus Familiar de los Pescadores, acepte tal inclusión, las Empresas ingresarán, en todo caso, al citado Fondo, el porcentaje sobre la nómina que señala el apartado primero del artículo 169, y, con independencia, observarán todas cuantas normas se prescriben para el citado régimen especial, que figuran en la sección siguiente

##### SECCIÓN SEGUNDA.—EN LA PESCA «A LA PARTE»

Art. 172. Se establece el Plus Familiar en la pesca «a la parte» en cuyo régimen se aplicarán:

a) Los preceptos contenidos en la Orden de 29 de marzo de 1946 y disposiciones modificativas de la misma, o por las que en su día puedan aprobarse sobre esta materia, en cuanto se refiere al derecho a la percepción del Plus, reparto por el sistema de puntos y demás normas generales de la invocada Orden, en lo que no se opongan a lo que se establece en la presente sección.

b) Por las normas especiales que se contienen en los artículos siguientes, en lo que afecta a la aportación a la Caja de Compensación y Comisión Gestora de la misma

Art. 173. Solamente podrán percibir los beneficios del Plus Familiar en el régimen especial que en la presente sección se regula, aquellos trabajadores por cuenta ajena, al servicio de un empresario o armador en la actividad laboral de Pesca de Cerco y otras Artes, remunerados por el sistema «a la parte», quedando excluidos por consiguiente el personal retribuido «a sueldo» acogido a los artículos 169 a 171 y el comprendido en las excepciones que establece el artículo 5 de estas Ordenanzas.

Art. 174. El Plus Familiar de los trabajadores comprendidos en este Reglamento remunerados «a la parte», tendrán efectividad a través de las «Cajas de Compensación del Plus Familiar de los Pescadores», que se constituirán en las Cofradías Sindicales de Pescadores, en la forma que en el artículo 192 se establece.

Art. 175. Para hacer frente a sus obligaciones las «Cajas de Compensación» contarán con las aportaciones que a continuación se indican:

1.º Las cantidades aportadas para tal fin en la forma y cuantía que en los artículos 176 a 178 se determinan.

2.º Las subvenciones que por la Caja Nacional de Seguros Sociales de los Pescadores puedan obtenerse, tanto de los Organismos de la Seguridad Social en general o de la especial para los pescadores, como de aquellos otros dedicados por el Ministerio de Trabajo a la protección del trabajo nacional, etc.

3.º Las aportaciones que puedan efectuar las Cofradías a tal objeto, y los recursos complementarios que las mismas puedan establecer, siempre que, en uno y otro caso, no graven las participaciones de los tripulantes

Art. 176. La aportación del «Monte Mayor» de cada embarcación a la respectiva «Caja de Compensación», se efectuará con arreglo a las siguientes normas:

a) Se detraerá como gasto del mencionado «Monte Mayor», una cantidad igual a la que represente el 10 por 100 de los salarios mínimos que de acuerdo con los fijados en el artículo 129 de estas Ordenanzas, habrían correspondido a los tripulantes embarcados, como si éstos fuesen remunerados «a sueldo»

b) Detraída la mencionada cantidad como gastos del «Monte Mayor», y resultando que con ello los propios tripulantes han contribuido a la «Caja de Compensación» en la proporción del tanto por ciento que les corresponde de participación en la pesca capturada, y teniendo en cuenta que el beneficio que ahora se regula es una obligación exclusivamente empresarial, se retornará al «Monte Menor», antes de proceder al reparto de éste entre el personal, una cantidad idéntica a la que represente el porcentaje aportado por la tripulación

c) Una vez efectuada esa devolución al «Monte Menor», la diferencia, o sea, en definitiva, la parte del gasto que corresponde al armador, se ingresará en la «Caja de Compensación del Plus Familiar de los Pescadores».

Art. 177. De acuerdo el armador y los tripulantes, y con la expresa conformidad de la Comisión Gestora de la Caja de Compensación, podrá simplificarse lo dispuesto en el artículo anterior, sin hacer detracción alguna del «Monte Mayor» ni subsiguiente retorno al «Monte Menor», limitándose el armador a ingresar en la citada Caja, a su exclusivo cargo, la parte de gasto que le corresponde: es decir, el 5 por 100, 5.50 por 100, 6 por 100, etc., sobre los salarios mínimos, según sea el 50 por 100, 55 por 100, 60 por 100, etc., la participación que tenga reconocida en el reparto del «Monte Mayor».

Art. 178. El 10 por 100 que se fija en la norma a) del artículo 176, se aplicará a las embarcaciones de cualquier tipo y tonelaje que, en la fecha de entrada en vigor de este Reglamento, se dedican a las actividades pesqueras comprendidas en el mismo, en atención a las circunstancias de dicha flota, y sin que pueda modificarse el sistema de distribución del «Monte Mayor», basándose en la implantación del régimen de Plus Familiar, en la pesca remunerada «a la parte».

En las embarcaciones que se hagan a la mar, por primera vez, en la modalidad de Pesca de Cerco y otras Artes, en régimen de remuneración «a la parte», a partir de la vigencia de la presente Reglamentación, se elevará al 20 por 100 la aportación a la «Caja de Compensación».

Art. 179. La Dirección, coordinación e inspección de las Cajas de Compensación del Plus Familiar de los Pescadores, corresponderá al Instituto Social de la Marina, a través de la Caja Nacional de Seguros Sociales de los Pescadores, la cual propondrá a la Dirección General de Ordenación del Trabajo las normas y procedimientos adecuados para la mejor gestión y aplicación de dicho Plus en este sector, con la colaboración del Sindicato Nacional de la Pesca.

Los gastos que puedan ocasionar los cometidos asignados al mencionado Instituto, se satisfarán exclusivamente con cargo a los fondos de éste.

Art. 180. En el Instituto Social de la Marina existirá una Comisión Asesora Central del Plus Familiar, presidida por el Director general Técnico del citado Organismo y constituida por el Jefe Nacional del Sindicato de la Pesca y tres representantes más de dicho Sindicato, designados por el Jefe Nacional y otros tantos representantes de la Caja Nacional de Seguros Sociales de los Pescadores, designados por el Director general Técnico del Instituto Social de la Marina. La misión de la mencionada Comisión Asesora será informar y proponer aquellas modificaciones e inspecciones de servicios que se estimen oportunas, y conocer los resultados de los repartos de los fondos del Plus de las «Cajas de Compensación» existentes en las diversas Cofradías Sindicales de Pescadores.

Art. 181. La administración de las «Cajas de Compensación del Plus Familiar», corresponderá a las Cofradías Sindicales de Pescadores, las que tendrán en cuenta los siguientes apartados:

- 1) Cada una de dichas «Cajas» se considerará como Empresa única en todo el ámbito de su jurisdicción territorial, y por lo tanto distribuirá el Plus Familiar de una manera uniforme entre todos los trabajadores «a la parte» que a él tengan derecho.
- 2) La gestión administrativa será absolutamente gratuita, no pudiendo detraerse cantidad alguna de las «Cajas» para gastos de administración.

Art. 182. Como órgano de gestión de la «Caja de Compensación», existirá dentro de la Cofradía Sindical de Pescadores una Comisión gestora, con la composición que a continuación se indica:

- 1) Estará presidida por el Patrón Mayor o Presidente de la Cofradía, y actuará de Secretario el que lo sea de dicha Cofradía.
- 2) A la Delegación Local del Instituto Social de la Marina corresponderá ejercer las funciones interventoras, sin perjuicio de aquellas otras de tipo administrativo que la Caja Nacional de Seguros Sociales de los Pescadores le atribuya.
- 3) Como Vocales de la citada Comisión actuarán un mínimo de cinco y un máximo, de once, de los cuales serán armadores, dos y cuatro respectivamente.
- 4) La designación de dichos Vocales se efectuará con arreglo a las normas de las elecciones sindicales.

Art. 183. Respecto de las atribuciones, funciones y actuación de las Comisiones gestoras, se observarán las normas que siguen:

- a) Le corresponderán todas las funciones y atribuciones que la Orden de 29 de marzo de 1946 y disposiciones complementarias contiene a las Comisiones del Plus Familiar y aquellas otras que especialmente puedan asignarsele por requerirlo la gestión de este especial beneficio social.

b) En cuanto a su actuación, recursos contra sus acuerdos, etc., se tendrá en cuenta lo dispuesto en el artículo 28 de la Orden invocada en el precedente apartado, en la redacción dada a dicho artículo por la Orden de 24 de enero de 1956.

Art. 184. Como normas especiales se aplicarán las siguientes:

1.ª La determinación del valor del punto se efectuará por trimestres naturales, y para su abono a los perceptores de este beneficio, se distinguirán los siguientes casos:

a) Para los que acrediten haber trabajado en el periodo de aportación al Plus que se distribuya, un mínimo de cuarenta y cinco días, se les abonará durante los tres meses consecutivos.

b) Aquellos que solamente justifiquen un periodo de trabajo comprendido entre quince y cuarenta y cinco días, únicamente tendrán derecho al percibo de Plus durante una mensualidad.

c) Los trabajadores ocupados menos de quince días durante el trimestre natural que se distribuye, no tendrán derecho a la percepción del Plus.

2.ª Las cantidades que se recauden trimestralmente de todas las embarcaciones en cada Caja de Compensación y, asimismo, el total de perceptores y número de puntos asignados a cada uno, con la consiguiente obtención del valor del punto para el trimestre, será obligatoriamente expuesto al público en las Cofradías Sindicales de Pescadores durante la segunda decena del primer mes de cada trimestre.

3.ª Todas las liquidaciones deberán estar firmadas por los componentes de la Comisión Gestora y el Interventor de la misma.

Art. 185. Cuando lo aconseje el escaso número de afiliados de una determinada Cofradía, la inexistencia de estas o cualquier otra circunstancia especial, el Instituto Social de la Marina, previo informe del Sindicato Nacional de la Pesca, podrá agrupar a los pescadores de dos o más localidades en una Caja Comarcal de Compensación. En aquellas zonas o regiones donde no existen organizaciones o Cofradías, las Delegaciones Locales del Instituto Social de la Marina asumirán las funciones administrativas de la Caja de Compensación.

Art. 186. En los casos que se proponga por las Comisiones Gestoras, el Instituto Social de la Marina podrá autorizar el establecimiento de una Caja Provincial de Compensación.

Art. 187. De existir mora o descubierto de aportaciones la Cofradía, a petición de la Comisión Gestora, queda facultada para remitir certificación de descubierto a la lonja de venta de pescado, ya sea de la propia Cofradía o Entidad pública o privada y administradas por Subastadores o Agentes, etc., para que se descuente el importe total o fraccionado de la deuda en la primera venta que la embarcación realice y en las siguientes si no se hubiese percibido de una sola vez el citado débito total; sin que pueda alegarse circunstancia alguna por parte de los Subastadores o emplendos de las lonjas que intenten la omisión de tal descuento.

Art. 188. Se declara de aplicación respecto al Plus Familiar lo dispuesto en la Orden de 23 de noviembre de 1956 («Boletín Oficial del Estado» de 10 de enero de 1957) y, por lo tanto, los Capitanes o Patrones de embarcaciones de pesca o, en su caso, las Cofradías de Pescadores acreditarán ante la Comandancia de Marina correspondiente que se hallan al corriente en el pago de las aportaciones que vienen obligadas a satisfacer por dicho concepto, debiendo exhibir ante dicha autoridad el oportuno recibo justificativo de tal situación, denegándose el despacho de las embarcaciones que no acrediten debidamente el cumplimiento de la obligación citada, y todo ello sin perjuicio de la acción que los trabajadores puedan ejercitar ante la vía jurisdiccional ordinaria de trabajo.

Art. 189. Los Armadores propietarios de embarcaciones afectadas por esta Reglamentación con personal retribuido «a la parte» podrán solicitar de la Comisión Gestora de la respectiva Caja de Compensación quedar excluidos del régimen especial que por la presente Sección se regula, siempre que se comprometan al cumplimiento de las siguientes obligaciones:

- 1) Organizar la distribución del Plus Familiar entre sus tripulantes con arreglo a las normas dictadas para la pesca «a sueldo», y que aparecen recogidas en los artículos 169 a 171.
- 2) Justificar ante la Cofradía Sindical de Pescadores la cuantía del fondo y la forma de su distribución.
- 3) Aportar, en todo caso, el 20 por 100 sobre el concepto que señala la norma a) del artículo 175 como gasto que corresponde exclusivamente al propietario o Armador, no pudiendo, por lo tanto, deducirse cantidad alguna del «Monte Mayor» para este fin.

QUINTA PARTE.—INDEMNIZACIONES

Art. 190. En el concepto de indemnizaciones a percibir, tanto el personal remunerado «a sueldo» como el 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 PRIMERA.—DIETAS Y GASTOS DE LOCOMOCIÓN

Art. 191. Durante los viajes o desplazamientos que el personal comprendido en estas Ordenanzas tenga que realizar con motivo de comisiones de servicio (artículo 60) u otros casos previstos en este texto reglamentario, se devengarán las dietas y se percibirán los gastos de locomoción que en los artículos 192 a 194 se señalan

El trabajador afectado tendrá derecho a percibir 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 27 de estas Ordenanzas.

Art. 192. *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 y Capitanes .....	300
Patrones y Oficiales de Máquinas .....	250
Técnicos o Prácticos .....	200
Maestranza .....	150
Tripulantes subalternos .....	130
Personal de tierra .....	130

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. 193. En el extranjero se percibirán las siguientes:

	Pesetas
Inspectores y Capitanes .....	250
Patrones y Oficiales de Máquinas .....	200
Técnicos o Prácticos .....	150
Maestranza .....	120
Tripulantes subalternos .....	90

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. 194. *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, Patrones y Técnicos: Primera clase  
Maestranza: Segunda clase.  
Tripulantes subalternos y personal de tierra: Tercera clase

SECCIÓN SEGUNDA.—INDEMNIZACIONES POR TRASLADO DE RESIDENCIA

Art. 195. En los casos de traslado forzoso de Inspectores o personal de tierra previstos en estas Ordenanzas, la Empresa estará obligada a satisfacer tomo mínimo:

1.º Los gastos de transporte, tanto del productor como de sus familiares y enseres.

2.º El abono de cinco días de dietas en la cuantía que corresponde a la categoría del traslado, según se indica en el artículo 192, 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 TERCERA.—INDEMNIZACIÓN POR PÉRDIDA DE EQUIPAJE

Art. 196. 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
Capitanes y Oficiales .....	6.000
Técnicos y Prácticos .....	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 PRIMERA.—DE LA JORNADA DEL PERSONAL EMBARCADO

Art. 197. Las disposiciones del presente capítulo, que serán aplicables a todos los barcos de pesca de las modalidades que regula esta Ordenanza, 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 profesional a que pertenezca.

Art. 198. 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. 199. 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 aquella 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. 200. Dada la naturaleza especial del trabajo en la industria pesquera, el Armador deberá avisar a su personal la 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 SEGUNDA.—DE LA JORNADA DEL PERSONAL DESTINADO EN TIERRA

Art. 201. 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 TERCERA.—HORARIOS Y TURNOS DE TRABAJO

Art. 202. 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, caso de existir, deberán consignarse, inicialmente, las normas necesarias para el desarrollo de la materia de la presente Sección.

Art. 203. Con observancia, en todo caso, del artículo noveno 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 tiempo comprendido entre las veintidós horas de un día y las seis horas del siguiente.

#### SECCIÓN CUARTA.—HORAS EXTRAORDINARIAS

Art. 204. 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 157, serán de abono las horas extraordinarias que por tal motivo puedan haberse realizado por el personal contratado «a la parte».

Art. 205. Las horas que deban considerarse como extraordinarias por exceder la jornada que señala el apartado b) del artículo 198 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.

Art. 206. 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 129 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 130.

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

Art. 207. Dentro de los límites establecidos en estas Ordenanzas y de las atribuciones que por el Armador se le concedan, 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. 208. *Concierto o convenio de horas extraordinarias.*—Ante la posible dificultad que en los buques pesqueros puede presentar la aplicación estricta en los artículos 205 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 dividirá 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 esta 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) 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. 209. 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 preveer 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, circunscrito 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 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 corresponde 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.

Art. 210. La tramitación y concesión de autorizaciones para implantar cualquiera de los sistemas de convenio o concierto de horas extraordinarias, se ajustará 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 por la Empresa y una representación calificada de los tripulantes.

4) La autorización que se conceda por la Delegación de Trabajo será siempre por escrito y, cuando sea procedente, determinará, con el fin de evitar posibles reclamaciones, la participación, cantidad, derecho, 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 podrá 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 determinado plazo 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 para ambas partes concertantes, 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. 211. 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 derecho 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 206 para la obtención del salario base, a los que se sumará el incremento obtenido por horas extraordinarias, todo ello referido al tripulante de mayor categoría, se comparará con la retribución total que por idénticos conceptos reciba el Capitán, 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 tripulante, aquél tendrá derecho a percibir como suplemento de retribución por horas extraordinarias la cantidad que corresponda, con el fin de mantener en todo caso 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.

#### CAPITULO XIV

##### Descansos

##### SECCIÓN PRIMERA.—DEL DESCANSO DOMINICAL

###### A) Personal embarcado.

Art. 212. 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 o Patrones que ejerzan el mando de embarcación, deberá disfrutar, dentro de cada trimestre natural, de quince días completos de asueto, 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 periodo, se abonarán en metálico los días no descansados en la forma que establece el artículo 215.

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 a acumular los días no descansados aumentando el periodo 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. 213. Se computará como día de descanso todo aquel periodo de veinticuatro horas consecutivas, siempre que en el mismo concurren, simultáneamente, las circunstancias:

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

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

Art. 214. No obstante lo dispuesto en el artículo 212, en la pesca de temporada, campaña o costera, los días de descanso dominical o semanal comprendidos en el periodo de duración de la misma y que no hubiesen sido disfrutados serán abonados en metálico una vez se den por terminadas las faenas pesqueras.

La liquidación en metálico de los días de descanso no disfrutados al finalizar la temporada se realizará de acuerdo con lo que se establece en los artículos siguientes.

Art. 215. La liquidación en metálico de los días de descanso no disfrutados por el personal «a sueldo» se llevará a cabo de acuerdo con los conceptos siguientes:

a) La retribución mensual que cada trabajador pueda obtener por los conceptos de sueldo y quinquenios se dividirá por 30.

b) Hallada de tal forma la remuneración diaria a los efectos de este artículo, se adicionará al cociente obtenido el re-

cargo de un 40 por 100, representando dicha suma el importe de cada uno de los días que deban liquidarse en metálico.

c) 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. 216. Respecto al personal embarcado en régimen «a la parte», para la liquidación en metálico de los días no descansados se tendrá en cuenta el salario regulador que señala el artículo 129 de esta Reglamentación, con el 40 por 100 de incremento.

Art. 217. Cuando el buque se encuentre en puerto se concederá al personal que haya de trabajar en domingo o día de precepto una hora libre, durante el tiempo en que se celebren los actos religiosos, para el cumplimiento de los deberes de esta índole, sin que por tal concepto pueda hacerse descuento alguno que merme su salario.

Art. 218. Las embarcaciones de pesca solamente podrán salir del puerto en domingo o día festivo cuando se trate de pesca de temporada, y si por accidentes naturales, avería imposible de reparar u otra causa de fuerza mayor, no hubieran podido salir en un día laborable de la semana precedente, o también cuando sea menester aprovechar circunstancias extraordinarias, dando siempre aviso el armador a la Inspección de Trabajo de los hechos que hayan determinado la excepción.

Art. 219. 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 la Pesca.

###### B) Personal de tierra.

Art. 220. 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 SEGUNDA.—VACACIONES

Art. 221. 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 al disfrute efectivo de vacaciones retribuidas durante quince días naturales.

Art. 222. Para la aplicación del anterior artículo deberá tenerse presente:

1) En el caso previsto en el último párrafo del artículo 212, 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.

2) Queda prohibido descontar del periodo de vacaciones reglamentario 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 de trabajo o enfermedad.

Art. 223. 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 (art. 129).
- Aumentos periódicos por tiempo de servicio (art. 130).
- Plus Familiar (art. 169).

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

- Sueldo-base (art. 129).
- Plus Familiar (art. 172).

Independientemente de los conceptos enumerados en los apartados I y II se recibirá la paga extraordinaria de 18 de julio y Navidad (art. 137), en el supuesto de que la fecha de su abono coincida con el disfrute de vacaciones.

Con excepción hecha del Plus Familiar, que se hará efectivo 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.

Quando 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 corresponda.

Art. 224. 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 229 y 230 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 la iniciación de la dolencia.

## CAPITULO XV

### Enfermedad

#### SECCIÓN PRIMERA.—NORMAS GENERALES

Art. 225. 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 su representante anticipará o abonará, ya directamente o por conducto de la Autoridad consular, los gastos de hospitalización y repatriación que el enfermo o lesionado pudiera 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 a lo que de aquélla resulte.

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 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 SEGUNDA.—ASISTENCIA DE LOS TRIPULANTES ENFERMOS HASTA SU RESTITUCIÓN A SU DOMICILIO

Art. 226. La asistencia sanitaria de los individuos de la dotación de un barco 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 establece 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. 227. 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 o a cargo del «Monte Mayor» los siguientes gastos:

a) Los de asistencia médica, quirúrgica y farmacéutica.

b) Los de hospitalización o alojamiento en un sanatorio u hospedaje adecuado a la dolencia y categoría del enfermo.

c) Los de locomoción y dietas que pueda 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 192 a 94 de estas Ordenanzas.

d) El abono del salario, no comprendiéndose como tal mas que el salario-base y los aumentos por años de servicio.

Las obligaciones que se establecen por los apartados a), b) y d) se consideraran 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 229 a 233 de este Reglamento.

Art. 228. 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 por 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 TERCERA.—DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ENFERMEDAD

Art. 229. 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. 230. Las citadas prestaciones del Seguro de Enfermedad de los tripulantes y sus familiares se recibirán de 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.

Art. 231. 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. 232. Durante el periodo de tiempo en que el tripulante enfermo reciba la prestación económica del Seguro de Enfermedad, se percibirá las cantidades que le correspondan por los conceptos de pagas extraordinarias de 18 de julio y Navidad y plus familiar.

#### SECCIÓN CUARTA.—REEMBARQUE DEL PERSONAL

Art. 233. 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 76, tendrá derecho a volver al barco en que estaba embarcado, salvo caso de imposibilidad material, siendo de cuenta del armador el pago de los gastos de viaje y dietas que pueda ocasionar su reembarque, en el supuesto de que el buque 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. 234. 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 en 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 lo 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 PRIMERA.—PREMIOS

Art. 235. Los armadores de las modalidades de pesca reguladas por esta Reglamentación deberán establecer un sistema de recompensas especiales respecto de las acciones de los tra-

bajadores que revelen una conducta heroica, meritoria en alto grado y que denoten un espíritu de fidelidad y lealtad muy descollante.

Corresponde al armador, por propia iniciativa o a propuesta del Capitán 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 los trabajadores que se hubiesen hecho acreedores a ellos, se consignarán en el Reglamento de Régimen Interior, caso de existir, 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 SEGUNDA.—DE LAS FALTAS EN QUE PUEDAN INCURRIR LOS TRABAJADORES

Art. 236. 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. 237. 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. 238. 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.
- e) Incurrir en pequeños descuidos en la conservación de los materiales y útiles y efectos que el trabajador tenga a su cargo.
- f) Falta de aseo o limpieza personal que no produzca queja de los compañeros de trabajo.
- g) Cualquier otra de análoga entidad que se comprenda en el Reglamento de Régimen Interior, caso de existir.

Art. 239. Se consideran faltas graves:

- a) Más de tres faltas de puntualidad en la presentación en el puesto de trabajo, no justificadas, y cometidas en el período de tres meses. Cuando 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 de 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, caso de existir.

Art. 240. Son faltas muy graves, en las que podrá imponerse cualquiera de las sanciones que se enumeran en el artículo 245 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 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, destrozar 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, caso de existir.
  - g) La ocultación maliciosa de errores propios que causen perjuicios al buque, al armador o compañeros y la ocultación al Jefe respectivo de los retrasos producidos en el trabajo, causante 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 65 a 71 de esta Reglamentación alegando causas no existentes o excederse del tiempo concedido para los mismos.
  - ll) La ausencia de a bordo no estando franco de servicio sin permiso del Jefe respectivo.
- Sin perjuicio de la sanción que por tal motivo pueda imponerse al tripulante, éste perderá el derecho a percibir el salario del día, cuyo importe se invertirá en pagar al que estando franco sea requerido para sustituir al ausente.
- m) 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.
  - n) Originar frecuentes riñas y pendencias con los compañeros de trabajo.
  - ñ) Causar accidentes graves por negligencia o imprudencia inexcusable.
  - o) La repetición de faltas graves, aunque sean de distinta naturaleza, siempre que se cometan dentro del período de un año desde la primera.
  - p) Cualesquiera otras análogas que se incluyan al efecto en el Reglamento de Régimen Interior, caso de existir.
- Art. 241. 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 deba 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 llegue a constituir delito o falta sancionable por la legislación vigente sobre la materia.
  - g) Observar conducta deshonestas con persona de la dotación.
  - h) No cumplir la orden de embarque, cuando haya mediado el preceptivo aviso, sin causa grave que lo justifique.

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

#### SECCIÓN TERCERA.—DE LAS SANCIONES A LOS TRABAJADORES

Art. 242. A los trabajadores que, amparados en los derechos que por la presente Reglamentación se les reconocen, no tengan en cuenta las recíprocas obligaciones que aquéllos imponen, y para corregir precisamente las faltas que se observen en el cumplimiento del deber, podrán imponerse 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 los 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. 243. 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. 244. 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 periodo menor siete días.
- Transbordo de buque.
- Pérdida del importe de aumentos periódicos por razón de antigüedad, en el personal «a sueldo».
- Inhabilitación, por un periodo no superior a cinco años, para ascenso de categoría.
- Prohibición temporal o definitiva para solicitar permuta o cambio de destino o buque.
- Pérdida de haber hasta la séptima parte de la retribución de un mes.

Art. 245. Las sanciones correspondientes a las faltas muy graves son:

- Suspensión de empleo y sueldo de tres a seis meses.
- Rebaja de categoría.
- Despido con pérdida total de sus derechos.

#### SECCIÓN CUARTA.—PROCEDIMIENTO SANCIONADOR

Art. 246. La imposición de las sanciones que se establecen en los artículos 243 a 245 se regirán 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 149 1963, de 17 de enero.
- 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 QUINTA.—SANCIONES A LAS EMPRESAS

Art. 247. 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, 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 dolo de infracción, el Capitán 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 título, a fin de que pueda suspender o limitar la eficiencia del mismo; sanción que podrá ser suspendida por el Ministro de Marina en caso de guerra o alteración de orden público.

### CAPITULO XVII

#### Previsión

##### SECCIÓN PRIMERA.—SEGUROS SOCIALES Y MUTUALISMO

Art. 248. El personal comprendido en la presente Reglamentación gozará de los siguientes beneficios:

a) *Seguros Sociales*.—Los establecidos por las disposiciones en vigor reguladoras del Régimen Especial de Seguros Sociales de los Pescadores, encuadrados en la Caja Nacional del Fondo Regulador de Seguros Sociales de los Pescadores, del Instituto Social de la Marina, si bien dadas las especiales características impuestas por las actividades profesionales que estas Ordenanzas regulan se tendrán en cuenta, por lo que se refiere al Seguro de Enfermedad, las peculiaridades que se señalan en el capítulo XV.

El Seguro Nacional de Desempleo, implantado por Ley 62/1961, de 22 de julio, comprenderá en sus beneficios a los trabajadores remunerados por unidad de tiempo (a sueldo), y en cuanto a los trabajadores de actividades pesqueras remuneradas «a la parte», se observarán las normas de régimen especial que al efecto se dicten por el Ministerio de Trabajo, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 4.º y 23 de la citada Ley.

b) *Mutualismo Laboral*.—Los que correspondan en el desarrollo de las actividades de previsión social atribuidos a la Mutualidad Nacional de Previsión Social de los Pescadores de Bajura, del Instituto Social de la Marina, en cuya Entidad se afiliará obligatoriamente todo el personal regido por la presente Reglamentación, a cuyo efecto se establece la obligatoriedad de cotizar, Empresas y trabajadores, en la cuantía que corresponda.

##### SECCIÓN SEGUNDA.—SALARIO BASE DE COTIZACIÓN

Art. 249. La base de cotización a efectos de Seguros Sociales Unificados, Seguro de Desempleo, Mutualidades Laborales y Formación Profesional será la establecida en el Decreto 56/1963, de 17 de enero, y disposiciones para su desarrollo, incluyéndose las categorías profesionales que se contienen en estas Ordenanzas, los siguientes grupos de asimilación, a efectos del artículo primero, uno, del citado Decreto:

A) Personal embarcado:

Oficiales:

Capitán de Pesca, Maquinista, Naval-Jefe y Médico .....	1
Oficial de Máquinas de primera y segunda clase y Radiotelegrafistas .....	2

Titulados con título no superior:

Patrones de Pesca de Altura o de Litoral de primera y segunda clase, Mecánicos Navales Mayores, de Motor o de Vapor de primera o segunda clase y Practicantes .....	3
---	---

Prácticos sin título:	
Prácticos de Pesca .....	4
Maestranza:	
Contramaestres y Caldereros o Primeros Engrasadores .....	8
Especialistas:	
Engrasadores, Fogoneros y Rederos de mar, Marineros, Maquinilleros, Cocineros y Chinchoreros .....	9
Subalternos:	
Mozos y Camareros .....	10
Aprendices:	
Marmitones .....	11
Pajes o Aprendices de Pesca:	
De 14 y 16 años .....	12
De 16 y 17 años .....	11
B) Personal de Inspección:	
Inspectores .....	2
C) Personal de tierra:	
Maestros Rederos o Armadores de Arte .....	8
Rederos de Tierra .....	9
Almaceneros .....	6
Chavoleros, Guardas, Pocereros o Boteros y Avistadores .....	10
Aprovechantes:	
De 14 y 15 años .....	12
De 16 y 17 años .....	11

En la aplicación de la tarifa correspondiente a cada grupo se tendrán en cuenta las disposiciones contenidas en las Ordenes de 20 de febrero y 27 de junio de 1963 y demás de general observancia.

Art. 250. Para el mejor cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 1.º de la Orden de 20 de febrero de 1963, sobre cómputo de periodos para cotización y prestaciones, en aquellos puertos en que no sea habitual el trabajo durante todos los días del mes, el Delegado de Trabajo, previo informe de la Cofradía Sindical de Pescadores y del Sindicato Provincial de la Pesca, fijará, en el mes de diciembre de cada año, el promedio mensual de días efectivos de trabajo, los que deberán tenerse en cuenta durante el año siguiente, a efectos de permanencia de los trabajadores en la Seguridad Social.

Lo dispuesto en el párrafo anterior no se adoptará en sus propios terminos cuando, por la marcada eventualidad de las faenas pesqueras o las circunstancias de variable dedicación a las mismas lo aconseje, las Cofradías Sindicales de Pescadores hayan obtenido la expresa autorización para aplicar la norma contenida en el artículo 4.º de la invocada Orden ministerial.

Art. 251. Para el Seguro de Accidentes de Trabajo, tanto en la pesca «a sueldo» como «a la parte», se estará a lo que dispone el texto refundido aprobado por Decreto de 22 de junio de 1956, y modificaciones posteriores.

A tal efecto, los salarios para la pesca «a la parte» a que se refiere el artículo 67 del Reglamento de Accidentes, deberá entenderse que son los que corresponden a la tabla del artículo 129, para las diversas categorías profesionales que en la misma figurarán, y por lo que respecta a la pesca «a sueldo», se computará el reglamentario de la tabla antes citada, y el 25 por 100 en concepto de prima, deducido o aumentado con la cantidad que se declare por los armadores trimestralmente, para determinar el salario real obtenido por los armadores durante dicho periodo de tiempo, de conformidad con lo dispuesto en el citado artículo 67, en relación con el artículo 58 del mencionado cuerpo legal.

#### SECCIÓN TERCERA.—INDEMNIZACIÓN POR FALLECIMIENTO Y GASTOS DE SEPULCRO

Art. 252. 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 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. 253. 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 sepelio que puedan producirse, siempre que la muerte haya tenido lugar a bordo o en puerto extranjero o nacional, y, en el último caso, no se hayan hecho cargo de tales obligaciones los familiares del fallecido.

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

Art. 254. Las cantidades que en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo anterior se satisficieran 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 252.

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 sanitarias, nacionales o extranjeras, con motivo de la muerte producida a bordo o por desembarque del fallecido, así como los que se ocasionen por desinfección del buque o por cualquier otra medida adoptada por las mencionadas autoridades.

### CAPÍTULO XVIII

#### Seguridad e higiene en el trabajo

##### SECCIÓN PRIMERA.—MEDIDAS DE CARÁCTER GENERAL

Art. 255. En las embarcaciones dedicadas a las modalidades pesqueras reguladas por esta Ordenanza, deberán adoptarse todas las medidas necesarias para garantizar la seguridad 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.

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

Art. 256. 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 encontrarán en todo momento en condiciones de uso inmediato, debiendo hacerse cargo de aquél, cuando a bordo no exista Médico o Prácticante, 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 se establezcan en las disposiciones vigentes o en el Reglamento de Régimen Interior, caso de existir.

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

Art. 257. Con independencia de lo que establece el apartado c) del artículo anterior, los armadores de buques de pesca en que existan frigoríficos o neveras, facilitarán, por su cuenta, al personal de a bordo, equipo de agua, calzado especial, guantes, etcétera, en número equivalente al de tripulantes que, de manera normal, prestan servicio en dichas lneas.

#### SECCIÓN SEGUNDA.—ALIMENTACIÓN

Art. 258. 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 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

##### Reglamento de regimen interior

Art. 259. Todas las Empresas pesqueras con una plantilla superior a 50 trabajadores están obligadas, en el plazo de seis meses, contados desde el siguiente al de 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 regimen interior, cuya confección se ajustará a las siguientes reglas:

a) Deberá constar de dos partes: una general, 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 regimen 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. 260. Una vez recibido en la Delegación de Trabajo competente el proyecto de Reglamento, aquella 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. 261. 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. 262. 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 500 a 10.000 pesetas.

#### CAPITULO XX

##### Disposiciones varias

Art. 263. *Incompatibilidades.*—Se prohíbe al personal la realización de cualesquiera actos, trabajos, servicios u operaciones de índole lucrativo o no que justificadamente se hubiesen declarado incompatibles por la Empresa en su Reglamento de Régimen Interior, caso de existir, o en el contrato de embarco.

Art. 264. *Condiciones más beneficiosas.*—Los beneficios de carácter económico y de toda índole que las presentes ordenanzas establecen son mínimos, pudiendo establecerse por Convenios Colectivos, o por las propias Empresas, condiciones más beneficiosas de carácter general, aplicables a todo o parte del personal de su dependencia, todo ello sin perjuicio de las mejoras que individualmente puedan concertarse.

Respecto a las cantidades en especie o en metálico que sobre las mínimas puedan establecerse, se observarán las disposiciones de general aplicación en esta materia.

Art. 265. *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 irrenunciables los beneficios que se otorgan por aquélla 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 Fogueros simples que en la fecha de publicación de estas ordenanzas no se encuentren comprendidos en alguno de los tres casos que prevé el apartado 1.º del artículo 156, sin que por lo tanto tengan derecho a la gratificación mensual que el propio artículo señala, continuarán, con carácter general y a extinguir, percibiendo dicho beneficio, pero reducido a la cantidad que vinieren disfrutando.

Tercera.—En el plazo de tres meses todas las Empresas y sus tripulaciones, comprendidas en el ámbito de aplicación de estas ordenanzas, obligatoriamente habrán de formular la propuesta a que se contrae el artículo 142, aun en el supuesto de que no se modifique el sistema y distribución que con la aprobación de la Delegación Provincial de Trabajo estuviese en vigor a la publicación de este Reglamento.

##### Disposición final

A partir de la fecha de entrada en vigor de estas ordenanzas no será de aplicación a la actividad pesquera de Cerco y otras Artes que en las mismas se regulan, la Reglamentación Nacional de Trabajo en la Industria de la Pesca Marítima, aprobada por Orden de 28 de octubre de 1946, ni las disposiciones complementarias o modificativas de la misma.

*ORDEN de 26 de julio de 1963, por la que se modifican los artículos 4.º, 18, 24, 26 y 27 de la Reglamentación de Trabajo de Porterías de Fincas Urbanas de Palencia, de 12 de diciembre de 1949.*

Ilustrísimo señor:

Vista la propuesta de modificación de la Reglamentación de Trabajo de Porterías de Fincas Urbanas de la provincia de Palencia, de 12 de diciembre de 1949, formulada por esa Dirección General, previos los oportunos asesoramientos.

Este Ministerio, en virtud de las facultades que le confiere la Ley de 16 de octubre de 1942, ha tenido a bien disponer:

Artículo 1.º Que los artículos 4.º, 18, 24, 26 y 27 de la Reglamentación de Trabajo de Porterías de Fincas Urbanas de la provincia de Palencia, de 12 de diciembre de 1949, queden redactados de la siguiente forma: