

vés de los Ministerios competentes, por razón de su actividad en cumplimiento de Acuerdos del Consejo de Ministros de siete de julio y trece de octubre de mil novecientos setenta y dos, tal como han sido modificados por el Acuerdo de nueve de agosto de mil novecientos setenta y cuatro.

Artículo tercero.—El importe a que asciende el mencionado crédito extraordinario se cubrirá en la forma determinada por el artículo cuarenta y uno de la vigente Ley de Administración y Contabilidad de la Hacienda Pública.

Dada en el Palacio de El Pardo a diecinueve de diciembre de mil novecientos setenta y cuatro.

FRANCISCO FRANCO

El Presidente de las Cortes Españolas.
ALEJANDRO RODRIGUEZ DE VALCARCEL Y NEBREDÁ

MINISTERIO DE JUSTICIA

25924 *DECRETO 3402 1974, de 20 de diciembre, por el que se concreta la sede y competencia territorial de los Juzgados de Peligrosidad y Rehabilitación Social.*

La Ley cuarenta y tres/mil novecientos setenta y cuatro, de veintiocho de noviembre, al modificar, entre otros, el artículo octavo de la Ley de Peligrosidad y Rehabilitación Social, atribuye el ejercicio de las facultades jurisdiccionales que de esta Ley se derivan a Juzgados de cometido único con la sede y el ámbito territorial que se establezca.

En cumplimiento del mandato expreso que la citada Ley contiene, es preciso concretar la sede de los Juzgados de Peligrosidad y Rehabilitación Social de cometido único y delimitar el ámbito territorial de su respectiva competencia.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Justicia, previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día veinte de diciembre de mil novecientos setenta y cuatro,

DISPONGO:

Artículo primero.—En La Coruña, Zaragoza y Las Palmas actuarán Juzgados de Peligrosidad y Rehabilitación Social de cometido único, que extenderán su jurisdicción al territorio de las provincias que seguidamente se expresan:

- El Juzgado de La Coruña comprenderá las provincias de La Coruña, Lugo, Orense, Pontevedra y Oviedo
- El Juzgado de Zaragoza abarcará las provincias de Zaragoza, Huesca, Teruel, Navarra y Soria.
- El Juzgado de Las Palmas comprenderá las provincias de Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife.

Artículo segundo.—Los Juzgados de Peligrosidad y Rehabilitación Social de cometido único actualmente existentes en Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla, Valladolid y Palma de Mallorca extenderán su jurisdicción a las provincias que integran la Audiencia Territorial respectiva. El de Madrid comprenderá, además, las de Ciudad Real, Cuenca y Cáceres; el de Sevilla, la de Badajoz, y el de Valencia, las de Murcia y Albacete.

Artículo tercero.—El Juzgado de Peligrosidad y Rehabilitación Social de Burgos, de cometido único, extenderá su jurisdicción a las provincias de Burgos, Logroño, Santander, Alava, Guipúzcoa y Vizcaya, y tendrá su sede en Bilbao. El de Málaga comprenderá también las provincias de Granada, Jaén y Almería.

Artículo cuarto.—Se autoriza al Ministro de Justicia para dictar las disposiciones que estime necesarias para la ejecución del presente Decreto, que empezará a regir el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a veinte de diciembre de mil novecientos setenta y cuatro.

FRANCISCO FRANCO

El Ministro de Justicia,
FRANCISCO RUIZ-JARABO BAQUERO

MINISTERIO DE LA GOBERNACION

25925 *RESOLUCION de la Dirección General de Administración Local por la que se aclaran las normas aplicables sobre Ayuda familiar a los funcionarios locales y pensionistas de la Mutualidad Nacional de Previsión de Administración Local.*

Vistas las diversas consultas formuladas sobre la aplicación a los funcionarios locales y pensionistas de la Mutualidad Nacional de Previsión de Administración Local del contenido del Decreto 2184/1974, de 26 de julio, por el que se modifica la cuantía de las percepciones correspondientes a la Ayuda familiar de los funcionarios de la Administración del Estado, y teniendo en cuenta lo dispuesto en el artículo 17 de la Orden de este Ministerio de 23 de octubre de 1973 para el desarrollo del Decreto 2056/1973, que establece que a partir de 1 de enero de 1974 serán de aplicación a los funcionarios de Administración Local y a los pensionistas de la Mutualidad las normas reguladoras de la Ayuda familiar para los funcionarios civiles del Estado, no hay lugar a duda alguna de que si modificarse dichas normas para los citados funcionarios, la modificación también alcanza a los de la Administración Local.

En consecuencia, esta Dirección General ha resuelto:

Primero.—Aclarar que, a partir de 1 de julio de 1974, la cuantía de las prestaciones por Ayuda familiar, tanto a los funcionarios locales como a los pensionistas de la Mutualidad Nacional de Previsión de Administración Local, se determinará de conformidad a lo dispuesto en el Decreto 2184/1974, de 20 de julio, y, por lo tanto, queda fijada en las siguientes cantidades:

- Por razón de matrimonio: Trescientas setenta y cinco pesetas mensuales.
- Por cada hijo: Trescientas pesetas mensuales.

Segundo.—Quedan subsistentes las normas en vigor reguladoras de esta Ayuda en todo lo que las mismas no se hayan modificado por el mencionado Decreto 2184/1974, de 20 de julio.

Tercero.—Salvo lo que afecta a la modificación de la cuantía, debe aclararse expresamente que ésta se fijará con arreglo a la situación familiar que tenga el funcionario o pensionista en 1 de diciembre del año inmediato anterior, aplicando a la misma, y a partir de 1 de julio de 1974, los nuevos importes por razón de matrimonio y por hijo.

Cuarto.—Las Corporaciones Locales, en su caso, deberán proceder, de acuerdo con lo dispuesto en la vigente Ley de Régimen Local, en lo relativo a suplementar los créditos presupuestarios correspondientes para atender a las mayores obligaciones que resulten de la elevación de la cuantía de la Ayuda familiar.

Madrid, 11 de diciembre de 1974.—El Director general, Juan Díaz Ambrona.

MINISTERIO DE TRABAJO

25926 *ORDEN de 19 de diciembre de 1974 por la que se aprueba la Ordenanza de Trabajo para la pesca marítima en buques congeladores.*

Ilustrísimos señores:

Visto el proyecto de Ordenanza Laboral para el personal de buques congeladores, propuesto por la Dirección General de Trabajo, previos los asesoramientos correspondientes,

Este Ministerio, en uso de las facultades conferidas por la Ley de 16 de octubre de 1942, ha tenido a bien disponer:

Primero.—Aprobar la Ordenanza de Trabajo en buques congeladores.

Segundo.—Autorizar a la Dirección General de Trabajo para dictar cuantas disposiciones exija su aplicación o interpretación.

Tercero.—La vigencia de la presente Ordenanza a partir del día 1 de enero de 1975.

Cuarto.—Su inserción en el «Boletín Oficial del Estado».

Lo que comunico a VV. II. para su conocimiento y efectos. Dios guarde a VV. II.

Madrid, 19 de diciembre de 1974.

DE LA FUENTE

Ilmos. Sres. Subsecretario y Director general de Trabajo.

ORDENANZA DE TRABAJO EN BUQUES CONGELADORES

I

Ambito de aplicación

Artículo 1.º Ambito funcional.

La presente Ordenanza de Trabajo en Buques Congeladores establece las normas básicas y regula las condiciones mínimas de trabajo en las embarcaciones, cualquiera que sea su clase, de propiedad pública o privada, que, dedicadas a la pesca marítima, tengan instalaciones para la congelación de la pesca y las utilicen, y, asimismo, de las llamadas embarcaciones mixtas que efectúan transbordo de pesca congelada.

No comprende esta Ordenanza a los buques congeladores sardineros, atuneros y boniteros. Tampoco comprende a la flota congeladora del banco canario-sahariano que faene en dichas aguas, dedicada a la pesca del cefalópodo, cuyo personal sea remunerado «a la parte», entendiéndose que se da esta circunstancia cuando no existe salario inicial.

Art. 2.º Ambito personal.

La presente Ordenanza afecta a las Empresas que ostenten la titularidad de la explotación de buques a los que se refiere el artículo anterior y a los trabajadores que presten servicio como tales a aquéllas formando parte de la dotación de cualquiera de dichas embarcaciones.

Sin embargo, sus normas no serán de aplicación a las personas que desempeñen en las Empresas afectadas cargos de alta dirección, alto gobierno o alto consejo, en las que concurren las características y circunstancias contenidas en el artículo 7.º de la Ley de Contrato de Trabajo.

Art. 3.º Ambito territorial y temporal.

Las normas de esta Ordenanza serán de aplicación en los buques congeladores abanderados en España, y entrarán en vigor en la fecha que establezca la Orden aprobatoria.

II

Organización del trabajo

Art. 4.º Facultad, autoridad y mando.

La organización de los trabajos a bordo, en puerto y en la mar, corresponde al Empresario o Armador y, en su nombre, como máxima autoridad, en lo que al personal embarcado afecta, al que ejerza el mando de la nave. Dichá organización deberá estar asentada en principios de justicia, de conformidad con los preceptos de esta Ordenanza y demás normas legales de aplicación.

Art. 5.º Cumplimiento de órdenes a bordo.

El personal de a bordo, cualquiera que sea la categoría o departamento a que esté adscrito, habrá de cumplir cuantos servicios le sean ordenados por el Armador o sus legítimos representantes, por conducto del Capitán, relativos a las faenas relacionadas con la navegación o con el cometido asignado a cada departamento, sin que, en casos de fuerza mayor, pueda invocarse como motivo de excusa para el cumplimiento de aquéllos circunstancia alguna, tales como los de haber realizado la jornada legal o corresponder turno de descanso; mas, en tales casos, existirá obligación de retribuir los servicios encomendados como de carácter extraordinario, excepción hecha de aquellos que afecten de modo directo y esencial a la seguridad de la nave o vidas humanas.

Art. 6.º Mando de buque.

Corresponderá a la persona de nacionalidad española que, designada por el Armador y en posesión del título de Capitán,

Piloto de la Marina Mercante o Patrón, en sus diversos grados, ejerza el mando del barco, de acuerdo con lo que dispone el cuadro indicador y con las atribuciones que para cada caso establecen las disposiciones vigentes, con todos los derechos y obligaciones que al mando correspondan, que por sí o como representante del Armador le asignen normas legales de carácter general o especial, y las que en el aspecto laboral se le confieren por la presente Ordenanza.

Art. 7.º Cuadro de trabajo a bordo

En todo barco, y en el lugar adecuado para conocimiento de la dotación, se dispondrá de un «cuadro de organización de los trabajos a bordo», autorizado por el Delegado de Trabajo competente, que será el de la provincia donde radique el puerto donde el barco tenga su base.

Art. 8.º Carga y descarga

La dotación del barco, salvo casos de fuerza mayor o en lugares donde no exista censo de estibadores portuarios, queda exceptuada de cualquier operación material de desembarque y transbordo, así como de su estiba y desestiba, salvo en los supuestos que a continuación se indican:

1) Corresponderá al personal de a bordo las maniobras de preparación y arranchado de los elementos de que disponga el buque para su navegación y para la pesca, y para la carga y descarga del pescado, efectuando el manejo de los mismos cuando, a juicio del que ejerza el mando del barco, sus características aconsejen la adopción de tal medida o no haya estibadores portuarios especializados.

2) Las faenas de estiba y desestiba y transbordo de la pesca cuando por la clase de pesca, por el carácter familiar de los pescadores, por su escasa importancia, por práctica tradicional o por cualquiera otra circunstancia sea aconsejable la excepción en la forma que, a propuesta de los Delegados de Trabajo, se acuerde por la Dirección General de Trabajo.

3) El transporte de víveres para el consumo de la dotación, así como el de pertrechos desde almacenes o comercios hasta el muelle, sólo podrá imponerse a los tripulantes en casos de reconocida fuerza mayor.

4) El embarque de muelle a buques de víveres y pertrechos se realizará por los tripulantes, así como el de los llamados vulgarmente «víveres de fresco», que, según usos y costumbres, podrá verificarse por el personal, especialmente de cocina; así como la distribución en gambuzas, cocinas, cámaras frigoríficas, etcétera, de los llamados «víveres de fresco», depositados en los portales o sobrecubierta de la nave.

5) Aquellos otros no citados en los precedentes apartados que aparezcan incluidos en el Reglamento de Régimen Interior, autorizados expresamente por la Dirección General de Trabajo.

El trabajo efectuado por las tripulaciones en cualquiera de los casos citados en los apartados precedentes, estará sometido a la limitación, descanso y cómputo de la jornada, así como al abono de horas extraordinarias que se establece en esta Ordenanza.

Las obligaciones que por el presente artículo se imponen a los tripulantes podrán ser cumplidas por estibadores portuarios cuando el que ejerza el mando del barco así lo disponga.

Art. 9.º Movimiento de la pesca en la mar

En la mar, cuando a juicio del que ejerza el mando lo exija la seguridad del barco o el evitar que se averie la pesca, los tripulantes estarán obligados a dedicarse a los trabajos del movimiento de la pesca u otros que sean precisos.

III

Clasificación del personal

Art. 10. Enumeración enunciativa

La enumeración del personal consignada en la presente Ordenanza es meramente enunciativa, y no supone la obligación de tener provistas en todos los casos las plazas indicadas, si no lo exigiese la precedente observancia del cuadro indicador.

Art. 11. Facultad de encuadramiento

Sin perjuicio de la facultad que en orden a titulaciones y certificadas de competencia corresponden a otras Autoridades y las que pueda tener la Empresa dentro de su facultad de organización, al Director general de Trabajo, en el orden laboral, corresponde resolver cuantas dudas puedan surgir respecto a la inclusión o exclusión de determinadas actividades relacionadas con el personal vinculado por la presente Ordenanza.

Art. 12. Función y categoría

El trabajador recibirá los beneficios económicos y consideraciones correspondientes a la categoría profesional que tuviera atribuida, teniendo en cuenta, en lo que se refiere al personal titulado, las disposiciones contenidas en el cuadro indicador, asignándole el salario correspondiente al título o nombramiento profesional exigido para cada embarcación, aun cuando el personal que desempeñe el cargo posea título de superior categoría.

En aquellos casos en que las disposiciones dictadas prevean la posibilidad de que un determinado cargo pueda ser ejercido indistintamente por persona que posea título o nombramiento de distinta categoría, el salario a percibir será el correspondiente al del cargo que desempeña.

Art. 13. Principios básicos de permanencia.

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, resolviéndose los supuestos de duda interpretativa en favor de la mayor fijeza.

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

Art. 14. Clasificación del personal según la permanencia.

1. *Fijo*.—Es aquel que la Empresa precisa de modo permanente para realizar el trabajo exigido por la explotación pesquera normal.

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

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

2. *Interino*.—Es el que se admite de modo temporal para sustituir a un trabajador fijo que se halle ausente por prestación de servicio militar, incapacidad laboral transitoria, en excedencia especial, suspensión de empleo y sueldo, en disfrute de vacaciones o permisos o en otros casos análogos.

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

3. *De temporada o costera*.—Es aquel que se precisa para realizar los trabajos en las modalidades pesqueras que tienen estas características, en el periodo de tiempo en que aquella se desarrolla, y cuya duración viene determinada por sus circunstancias climatológicas o biológicas.

Art. 15. Grupos profesionales.

El personal vinculado por la presente Ordenanza queda clasificado en los siguientes grupos:

1. *Titulados*.—Pertenecen a este grupo todos los que para el desempeño de su misión profesional necesitan estar en posesión del título correspondiente, expedido por la Subsecretaría de la Marina Mercante o autoridades delegadas de la misma, con las atribuciones para cada caso establecidas.

Igualmente se incluye en él al personal con título facultativo o del rango, rama y especialidad que expresamente se consigna en esta Ordenanza, expedido por otros Organismos del Estado, que ejerzan a bordo cometidos correspondientes a sus títulos profesionales, en servicios especiales de la nave.

Este grupo está, a su vez, formado por dos subgrupos: El de Oficiales, integrado por quienes, en posesión del título, para cuya obtención es necesario superar los estudios equiparados a enseñanzas técnicas en sus diversos grados, y de formación profesional náutico-pesquera, a que pertenecen los que están en posesión del título correspondiente a dicha formación.

A efectos únicamente de trato a bordo, tendrán asimismo la consideración de Oficiales quienes, no formando parte de la plantilla del buque, realizan en éste las prácticas reglamentarias exigidas por las disposiciones vigentes como agregados o alumnos.

2. *Maestranza*.—Se considera como tal todo aquel personal que ejerce funciones o realiza trabajos a bordo que exigen una acusada competencia práctica o especialización.

3. *Subalternos*.—El constituido por los tripulantes que desempeñan a bordo cometido que requiere particulares conoci-

mientos, sin llegar a los exigidos por la Maestranza, o bien están encargados de ejecutar labores para cuya realización se requiere predominantemente la aportación de esfuerzo físico.

Este grupo está a su vez formado por dos subgrupos: El de especialistas, constituido por quienes con el certificado correspondiente ejercen a bordo destinos propios de aquél, y el de simples subalternos, integrado por quienes no lo precisan o sólo se le exige certificado de competencia como Marinero-Pescador.

4. *Inspección*.—Quienes en nombre del Armador ejercen funciones inspectoras en relación con la totalidad de la flota de una Empresa o de los departamentos o servicios de los buques de aquella que al efecto le hubiesen sido confiados, así como respecto al personal que constituye sus tripulaciones.

Art. 16. Categorías profesionales.**1. TITULADOS****1.1. OFICIALES****1.1.1. Puente y cubierta:**

Capitán.
Piloto.
Primer Oficial.
Oficial.

1.1.2. Máquinas:

Maquinista Naval Jefe.
Oficial de Máquinas de primera clase.
Oficial de Máquinas de segunda clase.

1.1.3. Radiotelegrafía:

Radiotelegrafista de primera.
Radiotelegrafista de segunda.

1.1.4. Fonda:

Sobrecargo.
Auxiliar de Sobrecargo.

1.1.5. Servicios especiales:

Médico.
Científico con título facultativo superior.
Ayudante Técnico Sanitario.

1.2. FORMACION PROFESIONAL NAUTICO-PESQUERA.**1.2.1. Puente y cubierta:**

Patrón de pesca de altura.
Patrón de pesca de litoral de primera clase.
Patrón de pesca de litoral de segunda clase.

1.2.2. Máquinas:

Mecánico naval mayor.
Mecánico naval de primera clase (vapor y motor).
Mecánico naval de segunda clase (vapor y motor).

1.2.3. Radiotelefonía:

Radiotelefonista naval.
Radiotelefonista naval restringido.

2. MAESTRIA**2.1. PUENTE Y CUBIERTA:**

Contramaestre:
Contramaestre de pesca.
Armador de arte.
Carpintero.
Cocinero.
Pañolero de cubierta.

2.2. MAQUINAS:

Contramaestre de máquinas o Calderero.
Contramaestre Electricista.
Pañolero de máquinas.

2.3. CAMARAS DE CONGELACION:

Contramaestre de congelación.
Frigorista.
Ayudante Frigorista.

3. SUBALTERNOS

3.1. ESPECIALISTAS:

Marinero pescador (pescamar),
Electricista,
Engrasador,
Cabo de agua,
Fontanero o Plomero,
Redero de mar.

3.2. SIMPLES SUBALTERNOS:

Pescador,
Carpintero ayudante,
Mozo,
Fogonero,
Palero,
Limpiador,
Marmitón,
Aprendiz.

4. INSPECCION

4.1. Jefe de Inspección.
4.2. Inspector.

Art. 17. Definiciones de las categorías.

El contenido de las definiciones de las categorías profesionales figura en anexo número I y pretende tan sólo recoger los rasgos más fundamentales de las categorías delanar, sin aclarar ni especificar las funciones todas 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 mar.

IV

Ingreso

Art. 18. Condiciones de ingreso.

Todo el personal que pretenda ingresar en una Empresa pesquera precisa:

1. Aptitud proporcionada a la categoría y especialidad a que aspire.
2. Título, certificado de competencia o nombramiento correspondiente, cuando ello sea necesario.
3. Saber nadar.

Art. 19. Edades mínimas.

Las edades mínimas para ingresar en los barcos de pesca serán las siguientes:

1. Los menores de dieciséis años no podrán prestar servicios a bordo de ningún barco de pesca.
2. Los menores de dieciocho años no podrán ser empleados ni trabajar en calidad de paleros, fogoneros o pañoleros de máquinas en barcos de pesca que utilicen carbón.
3. Los titulados tendrán la edad exigida por las disposiciones en relación con el título, certificado de competencia o nombramiento expedido por los Centros de Enseñanza o Autoridades de Marina correspondiente.
4. El personal de Macstranza y Subalternos deberá tener dieciocho años, salvo los aprendices y marmitones, que podrán tener dieciséis años cumplidos.

Art. 20. Permiso paterno.

Para el embarque de los menores de dieciocho años no emancipados se precisará el permiso de sus padres o tutores legalizado con la firma de la Autoridad de Marina.

Art. 21. Reconocimiento médico y certificado de aptitud.

1. No podrán celebrar contrato de embarco, ni por consiguiente ser enrolado en una embarcación pesquera, quien en el momento de celebrar aquél, o de enrolarse, no se halle en posesión del correspondiente certificado médico, con vigencia en dicha fecha, extendido en su libreta de inscripción marítima, practicado y autorizado por los Servicios Sanitarios del Instituto Social de la Marina, de acuerdo con las normas contenidas en las disposiciones legales y Orden de 1 de marzo de 1973 («Boletín Oficial del Estado» número 56, de 6 de marzo de 1973).
2. El certificado médico de aptitud para el trabajo a bordo de embarcaciones pesqueras a que se refiere el párrafo anterior implica en todo caso:

a) Que el tripulante tiene la capacidad psicofísica necesaria para trabajar a bordo de embarcaciones de pesca.

b) Que no sufre enfermedad alguna que pueda agravarse con el servicio de la mar, y

c) Que no padece enfermedad que constituya un peligro para la salud de las demás personas a bordo.

Si el trabajador reconocido fuera en general apto para el trabajo de la mar, excepción hecha de algunas tareas concretas, se expresará en el certificado para cuáles carece de aptitud, y no podrá ser contratado para puestos que exijan esa aptitud de que carece.

3. El tiempo de vigencia del certificado médico será determinado, en cada caso, por el Facultativo encargado del Centro donde se realice el reconocimiento, en función del grado de salud física y mental del reconocido, de su edad y de la clase de trabajo a efectuar, con los toyes máximos de dos años en general y de uno si se trata de menores de veintidós años o de mayores de cincuenta, contados desde la fecha de expedición del certificado. Si la vigencia de éste expirase encontrándose el buque en la mar, el certificado seguirá siendo válido hasta el regreso de la embarcación a puerto español.

4. En los casos en que se haya negado un certificado por el Centro correspondiente, o que el mismo sea contrario a los intereses del tripulante, podrá éste recurrir en queja ante la Inspección Provincial de Servicios Sanitarios que corresponda del Instituto Social de la Marina, y contra la resolución de ésta ante la Inspección General de Servicios Sanitarios de dicho Organismo.

Art. 22. Contrato de embarco: Exigencia del mismo.

Deberán figurar en contrato individual 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 Trabajo, la cual remitirá copia al Ministerio de Asuntos Exteriores y a la Subsecretaría de la Marina Mercante.

Art. 23. Contrato de embarco: Cláusulas.

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

- a) Nombre y apellidos del tripulante, fecha de nacimiento, lugar de residencia y número del documento nacional de identidad.
- b) Lugar y fecha de celebración del contrato.
- c) Nombre del barco o de los barcos de pesca en el cual o en los cuales se compromete a servir el interesado.
- d) Cuando se trate de personal interino, expresión del nombre, apellidos y puesto del fijo a quien sustituye y la causa de la sustitución.
- e) Servicio que va a desempeñar el interesado.
- f) Lugar y fecha en que el interesado esté obligado a presentarse a bordo para comenzar su servicio.
- g) Importe del salario base y de sus complementos, con especificación del porcentaje para el de participación en la captura y determinación del salario garantizado.
- h) Para el personal contratado con carácter interino o de costera o temporada se expresará con claridad en el contrato su duración.

Si se tratara de personal fijo, la extinción del contrato de trabajo se regulará por las normas legales de aplicación general.

Art. 24. Contrato de embarco: Requisitos formales.

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

Para la validez de dichos documentos será indispensable que los cinco ejemplares estén autorizados con el sello y firma de la Autoridad de Marina.

De los citados ejemplares, uno quedará en poder de la Autoridad de Marina; el segundo, tercero y cuarto se entregarán al tripulante, al Capitán o Patrón de la embarcación y al Armador, y el último se remitirá a la Cofradía o, en su defecto, al Sindicato de la Pesca que corresponda.

Como anexo al rol figurarán los contratos de enrolamiento, debidamente autorizados, de todos y cada uno de los tripulantes que integran la dotación, previo visado de la Organización Sindical.

Art. 25. Contrato de embarco: Carencia y presunción.

El que sea admitido a trabajar a bordo de un barco de pesca sin contrato escrito, se presumirá que es trabajador fijo de la Empresa y como tal podrá exigir de ésta durante todo el tiempo

de su estancia a bordo y durante tres meses después, que le extienda el oportuno contrato en las condiciones que dentro de ella le correspondería por el tipo de trabajo que tenía encomendado.

Art. 26. Libreta de Inscripción Marítima.

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

En caso de que el tripulante abandone el buque, el Capitán, Piloto o Patrón con mando de buque entregará la libreta de aquél, devengos y efectos personales, si los hubiere, a la Autoridad de Marina o al Cónsul español del puerto nacional o extranjero en que se produzca el hecho, cuya oficina la remitirá al de embarque del tripulante, siendo de cuenta de éste los gastos originados por el envío.

En la citada libreta no podrá figurar ninguna nota relativa a la apreciación de la calidad del trabajo del pescador ni indicación de su salario, así como tampoco el desenrole por voluntad de este sin su conformidad escrita; y de no constar ésta se tendrá por no puesta tal cláusula, sin perjuicio de la sanción en que pueda incurrirse por violar esta disposición.

Art. 27. Elección de persona.

Corresponderá a los empresarios o armadores de pesca o a sus representantes legales, la facultad de elegir a su personal entre los inscritos por razón de su especialidad, en las correspondientes Oficinas de Colocación, dejando siempre a salvo las preferencias establecidas en las disposiciones en vigor.

Serán abonados por el armador los gastos de locomoción y dietas correspondientes que puedan ocasionar el traslado del tripulante elegido desde la localidad en donde radique la Oficina de Colocación hasta el puerto en que aquél deba embarcar, pero sin que el pago de tales gastos y dietas signifique la existencia de una relación jurídico-laboral, ni el reconocimiento de derecho alguno derivado del contrato de embarco, el que únicamente se considera existente desde el momento en que quede perfeccionado, salvo que surgiese algún impedimento ajeno a la Empresa para el enrolamiento del contratado, en cuyo caso el contrato no producirá efectos.

El armador estará obligado a abonar los gastos de regreso al punto de partida y dietas correspondientes, si el contrato no se perfeccionase por causas imputadas a él o sus representantes legítimos.

Art. 28. Admisión de personal

Teniendo en cuenta las modalidades específicas del trabajo en la pesca, la admisión de personal, aun haciéndose siempre previa petición de las Oficinas de Colocación, podrá, en caso de urgencia, efectuarse de forma directa cuando en los mencionados organismos no existan inscritos en la especialidad que se solicite, no reúnan las adecuadas condiciones o no están dispuestos para su inmediato embarque. 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. Designación libre.

Lo dispuesto en los artículos anteriores no será aplicable cuando se trate del enrolamiento de aquellos a los que se vaya a encomendar el mando de la nave, al Jefe de Máquinas ni al 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.

Art. 30. Categorías de ingreso.

Como norma general, salvo lo que sobre esta materia pueda establecerse en el Reglamento de Régimen Interior, el ingreso en las Empresas de Pesca se podrá efectuar por cualquiera de las categorías profesionales enumeradas en esta Ordenanza, excepción de aquellas que deban reservarse al ascenso, cuando en este caso se reúnan las condiciones exigidas para el mismo.

Art. 31. Período de prueba.

Toda admisión de personal fijo 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: Cuatro meses.
- b) Titulados: Tres meses.
- c) Maestranzas: Dos meses.
- d) Tripulantes especializados: Dos meses.
- e) Tripulantes subalternos: Un mes.

Estando el personal embarcado, si los citados períodos expiran en el curso de su permanencia en la mar, se considerarán aquéllos prorrogados hasta la terminación de la misma.

Ahora bien, el tripulante que hubiese efectuado período de prueba como interino o de temporada o costera no podrá ser sometido por la misma Empresa a otro nuevo hasta pasados dos años de desembarco, y si fuera contratado antes de transcurrido ese tiempo por ella, adquirirá la cualidad de fijo por ese mismo hecho, a menos que hubiera desembarcado por voluntad propia.

Durante dichos períodos, tanto el trabajador 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 caso de cese durante el período de prueba por decisión de la Empresa.

Al rescindir voluntariamente el tripulante su contrato de trabajo, el importe de los gastos de repatriación serán por su propia cuenta.

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

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

Art. 32. Exhibición de la Ordenanza del Trabajo.

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 Ordenanza, sellado por la Delegación de Trabajo que corresponda, se colocará en lugar adecuado del buque, para conocimiento de la dotación.

V

Puestos de trabajo y ascensos

Art. 33. Plantillas.

1. Los Armadores están obligados a establecer la plantilla total de personal fijo de la Empresa que preste sus servicios 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 tripulantes de la dotación se apliquen efectivamente los beneficios de la legislación social en materia de jornada, descanso, vacaciones y demás condiciones laborales que afecten a la duración del trabajo.

2. Las plantillas atudidas en el número anterior no podrán ser inferiores a las exigidas en el cuadro indicador de tripulaciones mínimas para que la navegación se realice en las debidas condiciones de seguridad, o las que se establezcan en las disposiciones que sobre esta materia puedan dictarse en el futuro.

3. Por los Armadores se remitirán, en el término de tres meses, a contar de la fecha de aprobación de esta Ordenanza, a la Delegación de Trabajo y al Sindicato de la Pesca, y en ejemplares por duplicado, la plantilla del personal de la Empresa y de las correspondientes a cada uno de sus barcos. Uno de dichos ejemplares será devuelto, una vez consignada la diligencia de haber efectuado su presentación, y otro quedará archivado en el Organismo, y las Empresas que se constituyan con posterioridad a la entrada en vigor de esta Ordenanza cumplirán iguales normas y en idénticos plazos a lo que señalan en este artículo.

Art. 34. Transbordos.

Se entiende por transbordo el traslado o cambio de destino de los tripulantes de un barco pesquero a otro de la misma Empresa, pudiendo ser voluntario o forzoso.

1. **Voluntario.**—Es transbordo voluntario el concedido por la Empresa a instancia del interesado, cuando existe vacante que por su categoría pueda cubrir.

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

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

Cuando el transbordo, previa aceptación de la Empresa, se efectúe a solicitud de un tripulante, aquélla podrá modificar el salario, caso de que así proceda, advirtiéndose 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 Empresa y tripulante habrá de estarse a lo convenido por ambas partes.

2. **Forzoso.**—Es transbordo forzoso el que tiene lugar por exigencia del servicio de la Empresa, o como sanción en la forma fijada en esta Ordenanza.

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) Ningún tripulante podrá ser obligado a efectuar el transbordo acordado mientras el barco se encuentra en la mar, ni podrá imponerse a quien ostente cargo de representación sindical, salvo que proceda como sanción.

c) En los transbordos forzosos por sanción impuesta, a tenor de lo dispuesto en esta Ordenanza, se adoptarán aquellas medidas que como consecuencia de dicha sanción procedan.

Art. 35. Permutas.

Los tripulantes pertenecientes a la misma Empresa podrán solicitar de ésta la permuta de sus respectivos puestos, siempre que concurren las siguientes circunstancias:

a) Que desempeñen cargos o funciones de la misma categoría y especialidad, con idénticas características.

b) Que reúnan ambos permutantes la aptitud necesaria para el nuevo destino, no tan sólo desde el punto de vista de su competencia profesional, sino también 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 del armador acceder o no a dichas peticiones, si bien deberá notificar en forma a los interesados, dentro de los treinta días siguientes al recibo de la petición; la decisión que adoptare, debiéndose razonar ésta cuando fuera negativa.

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

Art. 36. Cambio de destino o función.

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

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

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

Art. 37. Trabajos de categoría superior.

Todo el personal, en caso de necesidad, podrá ser destinado a trabajos de categoría superior con los haberes que correspondan a la misma.

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

(Continuará.)

MINISTERIO DE AGRICULTURA

25927 RESOLUCION del F. O. R. P. P. A. en desarrollo del punto once, relativo al sistema de compensación de precios del algodón nacional, del Decreto 2309/1973, de 21 de septiembre, de regulación trianual de las campañas algodoneras 1973-74 a 1975-76.

Ilustrísimos señores

El Decreto 2309, 1973, de 21 de septiembre (Boletín Oficial del Estado de 1 de octubre), de regulación trianual de las campañas algodoneras 1973-74 a 1975-76, establece, en su punto 11, un sistema de compensación de precios a través de primas variables para el algodón fibra de tipo americano, al objeto de compensar a la industria desmotadora y a los cultivadores acogidos a la modalidad a) de contratación, las posibles diferencias de precios existentes entre el precio teórico del algodón fibra nacional, derivado del precio mínimo establecido cada campaña al productor para el algodón bruto y el precio teórico de la fibra importada, consecuencia de las cotizaciones registradas en el mercado internacional.

Establece asimismo que este sistema de primas variables será instrumentado por el F. O. R. P. P. A.

Esta Presidencia, de conformidad con el acuerdo adoptado por el Comité Ejecutivo y Financiero del F. O. R. P. P. A., en su reunión del día 3 de diciembre de 1974, tiene a bien dictar las siguientes normas para la puesta en marcha del aludido mecanismo de compensación.

Primera.—Primas de compensación.

La compensación por kilogramo de fibra, independientemente de su calidad, se establece como diferencia entre el precio teórico del algodón nacional, señalado con carácter único para cada campaña, y el precio teórico del algodón de importación correspondiente a la fecha fijada por el desmotador o cultivador en su solicitud al respecto, determinados ambos para cada campaña, en el correspondiente Decreto específico de normas complementarias, conforme a lo establecido en el Decreto 2309/1973, de regulación trianual, y sus anejos correspondientes.

Segunda.—Solicitudes de compensación.

Las entidades desmotadoras y los cultivadores o agrupaciones acogidos a la modalidad a) de contratación, con arreglo a las normas vigentes, podrán dirigir al F. O. R. P. P. A. solicitudes de compensación de precios desde el día 1 de abril de cada año al 30 de septiembre del año siguiente, fechas coincidentes, respectivamente, con el comienzo del período de producción y la terminación del período de comercialización de cada campaña algodонера.

En dichas solicitudes se deberá manifestar la fecha para la que desean se tenga en cuenta, a efectos de fijar la compensación, el índice «A» de Liverpool, que no podrá ser anterior a la de remisión de la solicitud al F. O. R. P. P. A., así como la cantidad de fibra que desea acogerse a la compensación, que no podrá ser inferior a 100 toneladas métricas por cada solicitud. No obstante, se entenderán aceptables, aun no alcanzando dicha cantidad, las correspondientes a los cultivadores acogidos a la modalidad a) de contratación, que en tal supuesto deberán hacer una sola solicitud.

Estas comunicaciones al F. O. R. P. P. A. deberán ser hechas fehacientemente por cualquiera de los medios previstos en la Ley de Procedimiento Administrativo.

Tercera.—Cálculo inicial de las compensaciones.

Recibidas en el F. O. R. P. P. A. las solicitudes a que se refiere la norma anterior, serán registradas por orden de presentación en su Servicio de Cultivos Industriales, dando lugar a la apertura del correspondiente expediente.

de disposiciones relativas a las funciones que se atribuyen a la misma, y

f) Las demás atribuciones a que se refiere el artículo dieciséis de la Ley de Régimen Jurídico de la Administración del Estado en los asuntos que son de su incumbencia.

Dos. Las funciones que se asignan a la Dirección General de Inspección Tributaria lo serán sin perjuicio de las de análogo carácter que correspondan a otros Centros directivos del Departamento.

Artículo sexto. La Subdirección General de Relaciones Fiscales Internacionales, con las funciones que tiene actualmente atribuidas, incluso la aplicación de las normas fiscales internas como consecuencia de convenios internacionales, se adscribe a la Secretaría General Técnica del Ministerio de Hacienda.

Artículo séptimo.—El Servicio de Informática Fiscal, con las funciones y cometidos que tiene asignados, pasará a integrarse, con su actual organización, en la Subsecretaría de Hacienda.

Artículo octavo.—El Servicio Nacional de Loterías, actualmente adscrito a la Subsecretaría de Hacienda, pasará a depender de la Dirección General de Patrimonio del Estado.

Artículo noveno.—La Comisión Nacional de Investigación Tributaria seguirá regulada por los apartados uno y dos del artículo séptimo del Decreto mil quinientos cuarenta y cinco/mil novecientos setenta y cuatro, de treinta y uno de mayo, con las siguientes modificaciones:

a) Las funciones de Vicepresidente serán desempeñadas por el Director general de Inspección Tributaria;

b) Del Pleno y del Comité Permanente formará parte el Director general de Tributos, y del Comité Permanente, el Subinspector general de Hacienda, y

c) La secretaría permanente dependerá del Director General de Inspección Tributaria.

Artículo décimo.—Uno. La Escuela de Inspección Financiera quedará adscrita al Instituto de Estudios Fiscales, en el que se crea una Comisión delegada de su Consejo Rector, que estará presidida por el Subsecretario de Hacienda y de la que formarán parte el Secretario general Técnico, los Directores generales de Tributos y de Inspección Tributaria, el Director del Instituto, el Director de la Escuela y el Subinspector general de Hacienda, actuando este último de Secretario.

Dos. A la Comisión Delegada se atribuyen, entre otros, los cometidos que se enumeran en el apartado tres del artículo séptimo del Decreto mil quinientos cuarenta y cinco/mil novecientos setenta y cuatro, de treinta y uno de mayo, así como las funciones descritas en el apartado dos, letra c), del artículo segundo de la misma disposición.

Tres. La Escuela de Inspección Financiera, además de llevar a cabo los tareas que actualmente tiene asignadas, podrá impartir cursos de adiestramiento, promoción y formación permanente de todo el personal al servicio de la Hacienda Pública.

Cuatro. El Director de la Escuela, de acuerdo con las líneas generales que establezca la Comisión Delegada del Consejo Rector, regirá sus actividades y ejercerá la Jefatura de su personal.

Artículo undécimo.—Se crea en la ciudad de Madrid, con categoría especial y con independencia de la hoy existente, una Delegación de Hacienda, conforme al proyecto a que se refiere la Orden del Ministerio de Hacienda de veintiuno de enero de mil novecientos setenta y cuatro. Su ámbito territorial y su puesta en funcionamiento se dispondrán por Orden de dicho Departamento, sin perjuicio de las labores de documentación, toma de datos y organización, que darán comienzo en el plazo más breve posible.

DISPOSICIONES FINALES

Primera.—El Ministro de Hacienda propondrá al Gobierno la organización de las Direcciones Generales de Tributos y de Inspección Tributaria, así como la reorganización de la Inspección General y de la Secretaría General Técnica del Departamento, conforma a lo dispuesto en el artículo dos, apartado uno, de la Ley de Procedimiento Administrativo, y previa aprobación de la Presidencia del Gobierno, según determina el artículo ciento treinta del mismo texto legal, siempre que el coste total de las unidades administrativas que se creen no sea superior al de las que se supriman.

Segunda.—Por el Ministro de Hacienda se dictarán las disposiciones pertinentes:

a) Para modificar la denominación y composición de los Comités, Juntas y Comisiones que resulten afectados por este Decreto;

b) Para establecer la estructura orgánica y funcional de la Inspección de los Tributos, según los criterios que confirma el Decreto mil quinientos cuarenta y cinco/mil novecientos setenta y cuatro, de treinta y uno de mayo, y

c) Para desarrollar el presente Decreto conforme a las Leyes de Régimen Jurídico de la Administración del Estado, de Procedimiento administrativo, General Tributaria y creación de la Inspección General del Departamento.

Tercera.—Quedan derogadas las disposiciones de igual o inferior rango que se opongan a lo prevenido en este Decreto.

Cuarta.—El presente Decreto entrará en vigor el mismo día de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a veintiuno de diciembre de mil novecientos setenta y cuatro.

FRANCISCO FRANCO

El Ministro de Hacienda,
RAFAEL CALSEJO DE ALBA Y GRACIA

MINISTERIO DE TRABAJO

25926 ORDENANZA de Trabajo en buques congeladores aprobada por Orden de 19 de diciembre de 1974. (Continuación.) (Continuación.)

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

Lo dispuesto en los párrafos anteriores no es aplicable a 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.

En aquellos casos en que por las circunstancias especiales en que la navegación se realice, motivadas por clima, elevadas temperaturas u otras razones, la Empresa conceda voluntariamente a los tripulantes de determinados buques categorías superiores a las que por razón de la función que tengan encomendadas establece esta Ordenanza, cesarán en el percibo de los beneficios inherentes a la categoría asignada y se reintegrarán a la que, según escalafón, les corresponda en el momento en que desaparezcan las circunstancias especiales que motivaron el cambio.

Art. 28 Trabajos de categoría inferior.

Si por conveniencia de la Empresa se destina de modo circunstancial a un tripulante a trabajos inferiores a los propios de su categoría, sin que por ello se perjudique su formación profesional ni tengan que efectuar funciones que impliquen vejación o menoscabo de su cometido laboral, se conservarán los haberes correspondientes a su cargo. No supondrán 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 asigne.

Las variaciones circunstanciales motivadas por causa de fuerza mayor no imputable a la Empresa, sin conveniencia ni beneficio alguno para ella, podrán 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 periodo 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 fines que procedan.

Art. 39. Trabajos de capacidad disminuida.

La Empresa procurará 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.

Art. 40. Comisión de servicio.

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

Ningún desplazamiento por comisión de servicios podrá durar más de cinco meses.

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

El pago de los gastos que origine la comisión y las remuneraciones que correspondan a quien la desempeñe serán de cargo exclusivo del armador.

Art. 41. Traslado.

Se entiende por traslado el cambio permanente de residencia de Inspectores.

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

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

Art. 42. Cambio de base.

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 interesados o actividades de la Empresa pesquera. El armador habrá de ponerlo en conocimiento de la Cofradía Sindical de Pescadores o del Sindicato de la Pesca correspondiente.

Este podrá tener lugar:

a) Con carácter temporal, y por un periodo que no podrá exceder de cinco meses, 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) Con carácter permanente y definitivo por conveniencia de la explotación pesquera.

En ambos casos, el personal afectado podrá resolver la relación laboral con derecho a percibir la indemnización que pueda fijar la Magistratura del Trabajo.

Art. 43. Variación en la modalidad de pesca.

Si por conveniencia de la Empresa pesquera ésta variara en algunas de sus embarcaciones la modalidad de pesca a que dedicaba su actividad laboral de un modo habitual a otra, 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 a percibir la indemnización que pueda fijar el Magistrado de Trabajo.

Art. 44. Provisión de puestos y ascensos.

1. *Vacantes que impliquen mando.*—Las vacantes producidas en la plantilla de personal fijo de las Empresas, si corresponden a puestos de trabajo que impliquen mando, o cuyo desempeño exija la especial confianza del armador, se cubrirán por el sistema de libre elección, hecha por éste, el cual pro-

curará siempre que la provisión de las mismas se lleve a efecto, si ello fuera posible, con personal de la propia Empresa que, estando en posesión de la titulación, certificación o aptitudes requeridas para ello, considere procedente para ocuparlas.

Se considerará también como tal la vacante de Contramaestre y de Calderetero o primer Engrasador, que exigen condiciones de competencia, sentido de la responsabilidad y habilidad; pudiendo ser provistas con personal ajeno a la Empresa, siempre que a juicio de ésta no exista ningún tripulante que reúna las condiciones exigidas para desempeñar los respectivos cometidos.

2. *Demás puestos de trabajo.*—Se cubrirán por antigüedad dentro de la Empresa entre los trabajadores fijos de ésta que reúnan las condiciones legales necesarias para poder desempeñarlos, siempre que sean aptos para ello.

3. *Designación libre.*—De no resultar cubiertos por el procedimiento dispuesto en los números anteriores, su provisión se efectuará por el sistema de libre designación.

No obstante, el personal de la Empresa que haya sido elegido para desempeñar un puesto de libre designación podrá ser sometido, antes de consolidar definitivamente su nueva categoría, al periodo de prueba que esta Ordenanza señala para personal de nuevo ingreso, y si la prueba resultase adversa, se le asignará puesto correspondiente a la categoría que tenía con anterioridad, computándose el tiempo que dura aquélla como servido en la categoría en que definitivamente quede a la vista del resultado de la prueba.

El personal de Inspección será siempre de libre elección de la Empresa, procedente del seno de su plantilla o ajeno a la misma.

4. *Ascenso y antigüedad.*—El ascendido conservará a todos efectos la antigüedad reconocida dentro de la Empresa.

VI**Formación profesional****Art. 45. Campo**

La formación profesional comprenderá:

1. La formación propiamente dicha en sus distintas fases de:

a) Promoción y extensión cultural del trabajador.

b) Cualificación industrial, perfeccionamiento o readaptación profesional del trabajador, en cuanto miembro de la población activa del sector laboral pesquero.

c) La reinserción dentro del sistema educativo reglado de quienes quedaron al margen del mismo por alguna circunstancia.

2. Perfeccionamiento del trabajador encaminado principalmente a la obtención de los sucesivos certificados o títulos de formación profesional náutico pesquera, cuidando especialmente el montaje de cursillos que le permitan acceder a distintas especialidades y al conocimiento de logros científicos y técnicos que correspondan a su profesión.

3. Aquella que se lleve a cabo a través de normas contenidas en el Reglamento de Régimen Interior en desarrollo de los números anteriores.

Art. 46. Cooperación empresarial.

Con el fin de fomentar la formación profesional, las Empresas cooperarán con los oportunos organismos oficiales o sindicales en la labor cultural que por los mismos pueda desarrollarse, y a tal fin deberán, en la medida de lo posible, establecer bien por propia iniciativa o a indicación de dichos organismos, los beneficios o servicios que, a título enunciativo, a continuación se citan:

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

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

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

d) Organizar cursos por correspondencia.

e) Radiodifundir programas especiales.

Art. 47. Obligación del mando del barco.

Será obligación especial de los capitanes, pilotos o patronos, dedicar una constante atención a los fines de formación y perfeccionamiento del personal al servicio del barco, y a tal fin tendrán en cuenta las siguientes prescripciones:

1. 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 vigentes, visado por la Autoridad de Marina correspondiente.

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

3. Dar certificado de idoneidad y conducta al tripulante que lo solicite a su desembarco.

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

Los citados certificados son independientes de 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; o bien de servicios prestados en los buques de la Armada.

Art. 48. Aprendizaje.

Para la formación profesional de aprendices se observarán las siguientes normas:

a) Los aprendices, a los dos años de permanencia en dicha categoría, pasarán automáticamente a la de mozo. Sin embargo, podrá reducirse a un año, siempre que se tenga el 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 aprendices deberán ser destinados a trabajos o funciones que pugnen con la finalidad primordial formativa que se señala al aprendizaje, ni podrán ser más de uno los enrolados en cada barco.

VII**Licencias y excedencias****Art. 49. Facultad para conceder licencias.**

La concesión de las licencias que se regulan en esta Ordenanza que son independientes del período reglamentario de vacaciones, corresponde al Armador, si bien en casos de urgencia reconocida podrán ser concedidas por el Capitán cuando afecten a personal embarcado.

Art. 50. Petición de licencias y causas.

La petición de licencia habrá de basarse en alguna de las siguientes causas:

- Contraer matrimonio el trabajador.
- Enfermedad grave, muerte o entierro del conyuge, de un ascendiente, descendiente, hijo adoptivo o hermano, o alumbramiento de la esposa.
- Cumplimiento de deberes públicos y los derivados de cargos de representación en la Organización Sindical o en el Instituto Social de la Marina.
- Efectuar exámenes para obtener títulos o certificados náutico-pesqueros que impliquen mayor cualificación profesional que la que se posee.
- Asistir a los cursos a que se refiere esta Ordenanza.
- Por asuntos propios.

Art. 51. Concesión y obligatoriedad de licencia.

La concesión de licencia fundada en alguna de las causas enumeradas en los apartados a), b), c), d) y e) es obligatoria para la Empresa, con los efectos y dentro de los límites que se señalan en este artículo y en el siguiente, siempre que, por lo que respecta al personal embarcado, el barco se encuentre en puerto español, y sin perjuicio de las sanciones que procedan si no se justifica después debidamente la causa alegada al formular la petición.

Art. 52. Licencias y remuneración.

Durante el tiempo de duración de las licencias a que se refieren los apartados a), b), c) y d) de los dos artículos prece-

dentos, incluido en dicho tiempo la prórroga voluntaria concedida por el Armador, el trabajador tendrá derecho a percibir los haberes que les correspondan por su puesto de trabajo, salvo el caso en que no sea posible el reembarco a la terminación de la licencia, en cuyo supuesto no percibirá retribución alguna desde el fin de la licencia hasta su efectiva reincorporación al trabajo.

Durante el disfrute de las licencias para asistir a cursos de formación o perfeccionamiento profesional o de las concedidas por asuntos propios, no se tiene derecho a percibir remuneración alguna. La concesión de licencias por asuntos propios queda subordinada siempre al interés de la Empresa.

Art. 53. Licencias y gastos de desplazamiento.

En todo caso los gastos de desplazamiento que se produzcan con motivo de las licencias serán de cuenta del interesado.

Art. 54. Licencia y duración.

1. La licencia para contraer matrimonio tendrá una duración mínima de quince días.

2. La duración de las licencias basadas en las razones de índole familiar será de uno a quince días.

3. Las licencias para cumplimiento de deberes públicos tendrán la duración máxima que para cada caso fijen las disposiciones legales que resulten de aplicación.

4. Las licencias para exámenes se concederán por el tiempo necesario para asistir a los mismos, siendo requisito para obtenerlas haber sido admitido oficialmente a efectuarlos.

5. Las licencias para asistir a cursos de formación o perfeccionamiento profesional tendrán la duración máxima exigida en cada caso por la que tenga fijada el curso que se pretende realizar.

6. Las licencias por asuntos propios no podrán exceder de cuatro meses al año.

Art. 55. Excedencia: Clases.

Se reconocen dos clases de excedencia: Voluntaria y especial. La excedencia voluntaria es la que se declara a petición del trabajador y durante la misma quedan en suspenso los derechos y obligaciones de aquél en relación con la Empresa, no siéndole en consecuencia de abono el tiempo transcurrido en esta situación para su antigüedad ni percibiendo remuneración alguna.

La excedencia especial es la que se produce por haber sido nombrado el trabajador mediante Decreto para ocupar un cargo político o sindical; por enfermedad, una vez transcurrido el período de tiempo de la incapacidad laboral transitoria, y por Servicio Militar. El tiempo en esta situación de excedencia especial será abonable a efectos de antigüedad a quienes desempeñen cargos de nombramiento de Decreto y durante el Servicio Militar, y en ningún caso producirá derecho a percibir remuneración.

Art. 56. Excedencia voluntaria.

La excedencia voluntaria se concederá por el Armador a todo el personal que lleve al menos tres años a su servicio y tendrá una duración no inferior a un año ni superior a cinco. Para poder disfrutar una segunda o ulterior excedencia voluntaria será necesario que el productor haya trabajado en la Empresa un período de tiempo triple del que estuvo excedente la vez anterior.

Si el trabajador no solicitara su reingreso en la Empresa dentro de los quince días siguientes a la terminación de su excedencia, se entenderá extinguida la relación laboral, con pérdida de todos sus derechos en la Empresa. Si lo hubiera solicitado, tendrá derecho a ocupar la primera vacante que se produzca dentro de su categoría profesional, previo obligatorio aviso del Armador, pudiendo también optar por ocupar otra categoría inferior, siempre que fuera idóneo para desempeñarla, con el salario que corresponda a ésta, en espera de que se produzca una de su categoría.

Art. 57. Excedencia especial por cargo público.

En la excedencia especial por nombramiento para cargo público o sindical, el trabajador deberá solicitar su reingreso en la Empresa dentro del mes siguiente a la fecha de su cese en el cargo, teniendo derecho a ocupar la misma plaza que desempeñaba al producirse la excedencia. Se entenderá, de no hacerlo, extinguida la relación laboral.

Art. 58. Enfermedad y excedencia.

Los enfermos serán considerados en situación de excedencia por enfermedad desde el día en que cesen de percibir la pres-

tación económica que les correspondiera por incapacidad laboral transitoria y permanecerán en aquella durante todo el tiempo en que estén en situación de invalidez provisional.

En cualquier caso, el reingreso quedará supeditado a superar el oportuno reconocimiento médico de aptitud.

Art. 59. Excedencia y servicio militar.

El personal comprendido en la presente Ordenanza 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 reembarque del licenciado se llevará a cabo tan pronto como sea posible, sin que tenga derecho a percibir retribución alguna durante el periodo que transcurra desde la petición de reingreso 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.

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

VIII

Subrogación, ceses y extinción del contrato

Art. 60. Subrogación.

1. *Efectos.*—En todos los casos de subrogación o cambio de Empresario, 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 subrogación produzca solución de continuidad alguna respecto de los efectos económicos y demás condiciones laborales que correspondan a los trabajadores.

2. *Subrogación parcial de la flota.*—Cuando la subrogación o cambio de Empresario no afecte a la totalidad de la flota de una Empresa armadora, sino a uno o varios de sus buques, por venta, cesión o por cualquier otro negocio jurídico que determine la continuidad, los trabajadores componentes de las dotaciones del buque o buques cuya propiedad haya sido traspasada podrán optar por alguna de las soluciones siguientes:

a) Pasar a depender definitivamente de la nueva Empresa.
b) Cubrir vacantes en los otros buques de la Empresa cedente, aun cuando ocupase destino de inferior categoría, en tanto no se produzca vacante en los de su clase. En todo caso, continuará percibiendo el sueldo correspondiente a la categoría que ocupaba en el momento de la sustitución de Empresario.

c) Quedar en la Empresa cedente en situación de excedencia especial con los derechos reconocidos a la misma.

En todos los casos, la decisión por que opte el tripulante deberá ser puesta en conocimiento del Armador, en el plazo de quince días, a contar desde la fecha en que conociera o hubiese podido conocer la subrogación efectuada; y, transcurrido dicho plazo, debe entenderse que el tripulante opta por depender definitivamente de la nueva Empresa.

3) *Garantía.*—Cuando se produzca una subrogación o cambio de Empresa, excepto si tiene lugar por sucesión «mortis causa», se establecerá una garantía, en cualquiera de las formas admitidas en derecho, que asegure el cumplimiento durante el primer año de las obligaciones derivadas del contrato de embarco de los trabajadores que hubiesen estado al servicio de la Empresa anterior.

Dicha garantía se tendrá por efectiva y subsistente durante un año, a contar desde la fecha en que se llevó a cabo la transmisión del buque o buques, pudiendo procederse a su cancelación una vez transcurrido dicho plazo.

Art. 61. Cese de cargos de mando.

Por la naturaleza especial, y múltiple de la representación que ostentan y funciones encomendadas a los Capitanes, Pilotos y Patrones con mando de buque, el armador podrá libremente disponer el cese de aquéllos, con derecho por parte de los mismos a reintegrarse al cargo que dentro de la Empresa viniesen

desempeñando con anterioridad a su designación para el mando de la nave.

Una vez reintegrado a su anterior puesto la relación jurídico-laboral podrá extinguirse de acuerdo con las normas generales.

Lo preceptuado en este artículo será de aplicación también al Jefe de Máquinas y al Jefe de Inspección o Inspectores.

Art. 62. Extinción del contrato por voluntad del trabajador.

Los trabajadores que deseen cesar voluntariamente en el servicio de la Empresa vendrán obligados a ponerlo por escrito en conocimiento de la misma, cumpliendo los siguientes plazos de preaviso: Personal de los Grupos de Titulados e Inspección, dos meses; resto del personal, quince días.

El incumplimiento por parte del trabajador de la obligación de preavisar con la indicada antelación dará derecho a la Empresa a descontar de la liquidación del mismo el importe del salario de un día por cada día de retraso en el aviso.

No obstante lo establecido anteriormente, el tripulante, cuando desee terminar su contrato de enrolamiento en puerto extranjero, habrá de aportar prueba escrita de la autoridad correspondiente autorizando su entrada en el país, en el caso de que su legislación haga responsable al armador o Capitán del desembarque del tripulante, incluso después de haber dejado de formar parte de la dotación del buque por terminación del contrato.

Art. 63. Extinción del contrato por su naturaleza circunstancial.

1. *Personal interino.*—El personal interino cesará tan pronto como el tripulante a quien sustituya se reintegre a su puesto de trabajo.

2. *Personal de temporada o costera.*—Los tripulantes de temporada o costera cesarán al servicio de las Empresas a la llegada al puerto designado como término de arribada en el contrato estipulado.

Art. 64. Repatriación o reintegración al puerto de embarque.

Cualquiera que sea la clase de trabajadores por razón de su permanencia al servicio de la Empresa, o la causa de la extinción de la relación jurídico-laboral, con las lógicas excepciones que hacen innecesaria la adopción de tal medida, el armador vendrá obligado a sufragar al tripulante los gastos que ocasione la repatriación a España y su restitución al puerto de embarque, al que para ello se hubiera 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 esta Ordenanza.

Lo dispuesto en el presente artículo será igualmente aplicable a los tripulantes de cualquier nacionalidad embarcados en puertos extranjeros, respecto a su repatriación al país de su naturaleza, restitución al puerto de enrolamiento o al que para ello se hubiera establecido en el oportuno contrato. Se considerará garantizada la repatriación y restitución antes indicadas cuando se procure al tripulante empleo conveniente a bordo de un buque que se dirija al país o puerto correspondiente, considerándose repatriado una vez desembarcado en cualquier puerto de su propio país, en el que fué enrolado o en otro próximo al mismo.

Art. 65. Abandono del buque por el tripulante.

Si un tripulante, fijo o no, abandonara el buque sin dar previo aviso al Capitán, de acuerdo con lo al efecto establecido en esta Ordenanza y sin perjuicio de las responsabilidades penales en que pueda incurrir, el armador tendrá derecho a exigirle como indemnización e. 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, que sabiendo que un tripulante forma parte de la dotación de otro buque le admitiera a su servicio sin exigirle la correspondiente anotación, de su normal desembarco, en la Libreta de Inscripción Marítima, así como cuando en ésta apareciese la nota de «abandono del trabajo», responderá subsidiariamente de la indemnización antes indicada.

IX

Régimen administrativo

Art. 66. Delegaciones de Trabajo.

1. Se considerará como Delegación de Trabajo competente para entender en cuantas cuestiones se atribuyen al citado Organismo en diversos preceptos de esta Ordenanza, aquella

que corresponda a la provincia en que radique el puerto donde el barco tenga su base.

2. El Delegado de Trabajo competente solicitará de los Delegados de Trabajo de otras provincias todos aquellos datos, antecedentes e informes que estime pertinentes para la justa resolución de las cuestiones que ante su autoridad se hayan planteado.

3. No obstante lo dispuesto en los precedentes apartados, los trabajadores podrán plantear ante cualquier Delegación de Trabajo de provincia marítima las reclamaciones de tipo laboral a que se consideren con derecho, si bien el citado Organismo, una vez practicadas las visitas de inspección que procedan y de reunidos cuantos antecedentes e informes crea necesarios, se inhibirá en favor del Delegado de Trabajo administrativamente competente, el que resolverá a la vista del expediente incoado, dando cuenta del acuerdo recaído a la autoridad laboral que inicialmente interviniera.

Art. 67. Inspección de trabajo.

1. De acuerdo con las disposiciones relativas al Cuerpo Nacional de Inspección de Trabajo, corresponde a éste la vigilancia del cumplimiento de las disposiciones contenidas en la presente Ordenanza.

2. Dentro del ámbito de su competencia, la Inspección de Trabajo realizará a bordo de los buques cuantas visitas considere necesarias para el cumplimiento de la misión que tiene confiada.

3. El Ministerio de Trabajo, cuando lo estime oportuno, podrá disponer la inspección en viaje, ejercida a bordo por funcionarios del mencionado Cuerpo, bastando un aviso, dado con seis horas de antelación de la salida a la mar al Armador, para que el que ejerza el mando del buque venga obligado a facilitar al Inspector embarcado alojamiento adecuado y manutención, abonando su importe; todo ello siempre que haya camarote o litera disponible y que el número de personas a bordo no exceda del límite que fija el certificado de seguridad del buque.

Art. 68. Libro de visitas y cuadro de trabajo.

A bordo de todos y cada uno de los buques que constituyan la flota de una Empresa deberá existir el Libro de Visitas de la Inspección de Trabajo, establecido con carácter general, diligenciado por el Jefe de la Inspección Provincial de Trabajo de la provincia en que radique el puerto donde el barco tenga su base.

Art. 69. Notificaciones y plazos.

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

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

3. Para formular reclamaciones o interponer recursos administrativos que tienen señalado un plazo determinado, se observarán las siguientes normas:

a) Los citados plazos, computables en días hábiles, empezarán a contarse a partir del siguiente al de la notificación del acuerdo o resolución que motive la reclamación o recurso.

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

c) En el caso de que el personal afectado se encuentre embarcado, el plazo señalado para la interposición de la reclamación o recurso empezará a contarse a la terminación del viaje o arribada al puerto de base.

X

Regimen económico

SECCION 1.ª DISPOSICIONES GENERALES

Art. 70. Estructura salarial.

Las retribuciones del personal comprendido en el ámbito de aplicación de esta Ordenanza, estarán constituidas por el sa-

lario base y complementos del mismo y corresponden a la jornada normal a que se refiere el artículo 92.

Igualmente forman parte de las percepciones del personal las indemnizaciones de carácter no salarial.

Art. 71. Personal interino o de temporada o costera.

El salario del personal interino o de temporada o costera será, al menos, el fijado en esta Ordenanza, percibiendo además los demás complementos reconocidos o que se reconozcan para el personal fijo.

Art. 72. «Partes muertas».

Si por cualquier circunstancia imprevisible la dotación del buque se viera disminuida, las retribuciones totales de los ausentes, de carácter salarial, se distribuirán entre el resto de los tripulantes que pertenezcan a las secciones de los ausentes.

Art. 73. Anticipos.

1. El trabajador tendrá derecho a percibir anticipos a cuenta hasta el límite del 90 por 100 de las cantidades que tenga devengadas.

2. Todo tripulante podrá solicitar y el Armador deberá conceder un anticipo en el momento de embarcar y para dejarlo a su familia, en cuantía del 50 por 100 del salario base que pueda devengar durante los días de mar que se inviertan desde la salida del buque de puerto, correspondiente como máximo al período de un mes.

Para su efectividad, el Capitán, Piloto o Patrón que ejerza el mando dará al tripulante un vale a la hora de salida del barco, y dicho vale, presentado por la familia al Armador, será hecho efectivo de no tener aviso en contrario.

3. En las salidas a la mar de duración superior a un mes, las Empresas vendrán obligadas, previa solicitud escrita de los tripulantes interesados y la pertinente comprobación, a efectuar el pago a los familiares de los embarcados, mediante recibo, hasta el 75 por 100 del importe de los salarios devengados.

4. Cuando la estancia de un buque en puerto extranjero exceda de doce horas, los trabajadores de la dotación, cualquiera que sea el grupo a que pertenezcan, categoría que tengan reconocida o cargo que ostenten, tendrán derecho a que el armador o su representante les entregue, a cuenta de su salario, en moneda del país correspondiente, una cantidad mínima equivalente al importe del salario base que pueda devengarse durante los días de permanencia en el citado puerto.

Art. 74. Mensualidad y pago.

1. *Mensualidad.*—Todos los salarios se entenderán fijados por meses; cuando según el contrato deban pagarse servicios que hayan durado fracción de mes, se abonará proporcionalmente.

2. *Pago.*—Los salarios serán satisfechos mediante recibo individual justificativo del pago de salarios en las condiciones legalmente establecidas.

SECCION 2.ª SALARIO BASE

Art. 75. Salarios base.

El personal tiene derecho al percibo del salario base que figura en la tabla que como anexo número II contiene esta Ordenanza.

Art. 76. Revisión.

Periódicamente podrá procederse a la revisión de los salarios base de la presente Ordenanza, siempre que el crecimiento del índice del coste de la vida en el conjunto nacional, de acuerdo con los datos del Instituto Nacional de Estadística, sea igual o superior al cinco por ciento (5 por 100); revisión que se efectuará por los trámites de la Ley de 18 de octubre de 1942.

SECCION 3.ª COMPLEMENTOS SALARIALES

Art. 77. Complemento personal de antigüedad.

1. Los trabajadores fijos comprendidos en esta Ordenanza disfrutaran como complemento personal de antigüedad de un aumento periódico por el tiempo de servicios prestados a la misma Empresa, consistente en dos bienios y cinco quinquenios de la cuantía que después se expresa.

2. Los trabajadores interinos o de temporada o costera disfrutaran de igual beneficio, si bien para el reconocimiento de cada bienio deberán haber prestado setecientos treinta días de trabajo efectivo y para el de cada quinquenio mil ochocientos veinticinco días, en ambos casos, en la misma Empresa.

3. El módulo para el cálculo y abono al trabajador del complemento personal de antigüedad será su último salario base, sirviendo dicho módulo no sólo para el cálculo de los bienios o quinquenios de nuevo vencimiento, sino también para el de los ya perfeccionados.

4. La cuantía del complemento personal de antigüedad será del 5 por 100 para cada bienio y del 10 por 100 para cada quinquenio.

5. La fecha inicial del cómputo de antigüedad será la del ingreso del trabajador en la Empresa.

6. El importe de cada bienio o cada quinquenio comenzará a devengarse desde el día 1 del mes siguiente al de su cumplimiento.

7. El trabajador que cese definitivamente en la Empresa y posteriormente ingrese de nuevo en la misma, sólo tendrá derecho a que se compute la antigüedad a partir de la fecha de este nuevo ingreso, perdiendo todos los derechos de antigüedad anteriormente obtenidos. Del mismo modo, los trabajadores interinos o de temporada o costera perderán el complemento personal de antigüedad que tuvieren reconocido en la Empresa en que prestaren servicios si, al ser llamados para la realización de los trabajos de una interinidad o de temporada o costera, no se presentaren.

8. Los trabajadores interinos o de temporada o costera que no se incorporen al trabajo al ser llamados, por razón de enfermedad o por otra causa a ellos no imputable, conservarán su derecho de reincorporarse tan pronto sean dados de alta médica o una vez que hayan desaparecido las causas que en su momento le impidieron hacerlo, y siempre que subsista la necesidad de su embarque.

Art. 78. Participación en la captura.

Todo tripulante de la dotación del buque, desde Capitán hasta Aprendiz, tendrá derecho, en concepto de complemento de cantidad o calidad de trabajo, a una participación en la captura, en función del valor de la pesca, en el momento de su descarga, en el porcentaje que contractualmente se establezca.

Art. 79. Producto bruto y valor en venta de la pesca.

Por total o producto bruto de la pesca se entiende la cantidad que obtienen los Armadores por la venta de la misma, sin deducción alguna, cualquiera que sea la naturaleza o denominación de ésta y, en consecuencia, no podrán estimarse las tasas o impuestos, comisiones, cuotas o primas a la Seguridad Social, ni otro concepto.

En todo caso el armador vendrá obligado a facilitar, a la representación de los tripulantes de cada buque, certificación acreditativa del peso de la pesca, clasificación por especies y valor de la misma en el momento de la descarga; de dicha certificación, se enviará copia al Sindicato Provincial de la Pesca que corresponda.

Para determinar el valor en venta de la pesca capturada, a efectos de participación del personal, no procederá disminución o bonificación alguna en favor del Armador, intermediario, etc., en caso de existir, gravitará exclusivamente sobre la porción del Armador. Si se comercializase por el propio Armador, se estará al precio que rija de la misma clase de pesca el día de la descarga o, en su caso, en la fecha posterior más próxima.

Art. 80. Salarios garantizados.

Para el supuesto de que el tripulante, cualquiera que fuera su categoría profesional, desde Capitán a Aprendiz, no alcanzase con el salario base que le correspondiese, según lo establecido en el anexo número II de esta Ordenanza, más con el complemento por participación en captura, una cantidad equivalente al dicho salario base más el 150 por 100 del mismo, tendrá derecho a que la Empresa armadora le abone la diferencia existente hasta alcanzar el importe de dicho salario garantizado.

Art. 81. Complementos de puesto de trabajo.

a) En favor de los Capitanes, Pilotos o Patronos con mando de buque, o de los que transitoriamente los sustituyan, y mientras dure tal situación, se establece un complemento del 20 por 100 de su salario base.

Al corresponder las gratificaciones de mando y jefatura al personal embarcado que efectivamente desempeñe a bordo de cada buque los cargos correspondientes, cualquiera que sea su carácter de fijo, interino o de temporada o costera, no tendrán derecho a su percepción aquellos que se encuentren desembarcados por vacaciones, licencias, incapacidad laboral transitoria o cualquiera otra circunstancia.

b) Los Médicos, Ayudantes Técnicos Sanitarios 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 su salario base; considerándose, a estos efectos, como una unidad cada pareja de buques, y percibiendo el complemento por participación en las capturas sólo por 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 el complemento oportuno, aunque tales trabajos se efectúen dentro de la jornada.

d) El Patrón u otro tripulante que, en posesión del certificado de Radiotelefonista, y que, designado por el Armador, se haga cargo del manejo de los equipos radiotelefónicos, simultaneando tal función con la que deba efectuar según su contrato de enrolamiento, percibirá como complemento un 10 por 100 del salario base correspondiente a su categoría.

Art. 82. Complementos de vencimiento periódico superior al mes.

Los trabajadores comprendidos en el ámbito de aplicación de esta Ordenanza percibirán una paga extraordinaria por 18 de Julio y otra por Navidad, por importe, cada una de ellas, de una mensualidad del salario garantizado más antigüedad, que se harán efectivas en los días hábiles inmediatamente anteriores a las expresadas festividades.

Al personal que ingrese o cese en la Empresa en el transcurso del año, se les abonarán los complementos indicados, prorrateando su importe en razón al tiempo de servicios. Esta misma norma se aplicará a los trabajadores interinos y de temporada o costera.

Art. 83. Complemento en especie.

La manutención será de cuenta del Armador, pudiendo disponer, en la medida necesaria, del pescado que se consuma a bordo.

SECCION 4.ª INDEMNIZACIONES

Art. 84. Concepto.

En el concepto de indemnizaciones a percibir, se comprenden:

- Dietas y gastos de locomoción.
- Traslados de residencia.
- 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, no tendrán la consideración de salario.

Art. 85. Viajes y desplazamientos.

Durante los viajes o desplazamientos que el personal comprendido en esta Ordenanza tenga que realizar con motivo de comisiones de servicio u otros casos previstos en su texto, se devengarán las dietas y se percibirán los gastos de locomoción que se señalan en los artículos siguientes.

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 entregarse 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 esta Ordenanza.

Art. 86. Dietas en territorio nacional.

Dentro del territorio nacional se percibirá la dieta señalada a continuación:

a) Pernoctando fuera del barco de enrolamiento, la dieta diaria será igual al cociente que resulte de dividir por 30 el salario base mensual previsto para la categoría profesional del interesado.

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 la señalada en el apartado anterior.

Art. 87. Dietas en el extranjero.

En el extranjero, el importe de la dieta estará representado por el 300 por 100 de la dieta prevista para el supuesto del territorio nacional.

La dieta se valorará 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.

La dieta oro señalada en este artículo sólo se abonará 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 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. 88. Gastos de locomoción.

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

- a) Viajes en avión: Clase turista.
- b) Otros medios de transporte:

Inspectores, Capitanes, Patrones: Primera clase.
Resto del personal: Segunda clase.

Art. 89. Traslado de residencia.

En los casos de traslado forzoso de Inspectores, la Empresa armadora estará obligada a satisfacer como mínimo:

- 1.º Los gastos de transporte, tanto del interesado 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, 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.

Art. 90. Pérdida de equipaje.

En caso de pérdida de equipaje de la dotación de un buque por naufragio, incendio o cualquier otra causa no imputable al perjudicado, el Armador abonará una indemnización consistente para cada tripulante en el 100 por 100 del salario mensual garantizado en esta Ordenanza.

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.

XI**Jornada de trabajo****Art. 91. Seguridad y trabajos necesarios.**

Las disposiciones del presente capítulo se entenderán sin menoscabo del derecho y obligación que tiene el Jefe de la nave de exigir los trabajos que crea necesarios para la seguridad de la vida humana en la mar, la seguridad de la navegación y la obligación de todo tripulante a realizar aquéllos, cualquiera que sea la categoría profesional a que pertenezca.

Art. 92. Duración del trabajo efectivo en puerto y en la mar.

El tiempo máximo normal de permanencia ininterrumpida en la mar será de cinco meses, ampliable hasta siete meses por causa justificada de la explotación pesquera en Angola, Boston, Guinea, Mozambique, Sudáfrica y Terranova.

Para el personal embarcado comprendido en esta Ordenanza la jornada normal de trabajo será la de ocho horas diarias como

promedio, estando el barco en puerto y en la mar, sin que ningún día pueda exceder de doce horas salvo caso de reconocida fuerza mayor.

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

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 habitualmente desempeña.

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. 93. Aviso de salida.

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, fijando día y hora de las mismas, y el personal al Armador, con la adecuada anticipación también, cuando no pueda presentarse por causa justificada en el puesto de trabajo.

Art. 94. Horarios y turnos de trabajo.

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 esta Ordenanza y la de que a cada miembro de la dotación se le garantizará cada día, salvo casos de fuerza mayor, un descanso continuado de seis horas como mínimo.

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 día siguiente.

Art. 95. Recargo en las horas extraordinarias.

Las horas que deban considerarse como extraordinarias por exceder de la jornada se pagarán con el recargo sobre el salario tipo de la hora ordinaria establecido en las disposiciones vigentes.

Art. 96. Orden para realizar horas extraordinarias.

Dentro de los límites establecidos en esta Ordenanza 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 preciso la expresada orden en cada caso concreto cuando la realización de tales horas obedezca al cumplimiento del normal cometido que a cada tripulante corresponda.

Art. 97. Concierto de horas extraordinarias.

Ante la posible dificultad que en los buques pesqueros puede presentar la aplicación estricta de las precedentes disposiciones, los Delegados de Trabajo podrán autorizar, a petición conjunta de Empresas y tripulantes, el establecimiento de una forma supletoria de la legal general señalada para la liquidación de horas extraordinarias.

Art. 98. Tramitación para concierto de horas extraordinarias.

La tramitación y concesión de autorizaciones para implantar cualquier sistema de concierto de horas extraordinarias se ajustará a las reglas que se contienen en los apartados que siguen:

- 1) La petición, suscrita conjuntamente por el armador y tripulantes, se dirigirá a la Delegación de Trabajo competente debiendo exponerse las razones o fundamentos que justifiquen la adopción de la medida que se pretenda.
- 2) Será perceptivo, para resolver, el informe de la Organización Sindical y de la Inspección de Trabajo.
- 3) La autorización que se conceda por la Delegación de Trabajo, cuando sea procedente, determinará en su caso y con el fin de evitar posibles reclamaciones, la participación, derechos, cuantía, etcétera que a cada categoría profesional y cargo de a bordo corresponda.
- 4) Los acuerdos que adopten los Delegados de Trabajo serán notificados a las partes interesadas, y contra aquéllos podrán formularse los oportunos recursos ante la Dirección General de Trabajo.
- 5) 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.

6) 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. 99. Mando o jefatura y horas extraordinarias.

En favor de quienes ejerzan mando o jefatura, se establece el siguiente régimen especial:

a) El salario y complementos, 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 y Jefes de Máquinas.

b) Si como resultado de esta comparación se comprobare que la retribución del que ejerce el mando de la nave o del Jefe de máquinas no es superior en un 15 por 100 a la recibida por el tripulante, aquéllos tendrán 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) El suplemento de retribución que por diferencias de haberes se establece será igualmente aplicable en el caso de haberse adoptado un sistema de concierto para la liquidación de horas extraordinarias.

XII

Descansos

SECCION 1.ª DESCANSO DOMINICAL

Art. 100. Excepción y disfrute.

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 Ordenanza, con inclusión de Capitanes o Patronos 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 corresponde al citado período, se abonarán en metálico los días no descansados, en la forma que establece el artículo 102.

Art. 101. Cómputo.

Como días de descanso se computará todo aquel periodo de veinticuatro horas consecutivas, siempre que en el mismo concurren simultáneamente las siguientes circunstancias:

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

Art. 102. Liquidación días no disfrutados.

La liquidación en metálico de los días de descanso no disfrutados se llevará a cabo de acuerdo con las siguientes normas:

- El salario base mensual del trabajador, más el complemento de antigüedad del mismo, se dividirá por 30.
- Hallada de tal forma la remuneración diaria a los efectos de este artículo, se adicionará al cociente obtenido el recargo de un 40 por 100, representando dicha suma el importe de cada uno de los días que deban liquidarse en metálico.
- A 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. 103. Buque en puerto.

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. 104. Salida a la mar en domingo o festivo.

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. 105. Fiesta patronal.

El personal vinculado por esta Ordenanza celebrará su fiesta patronal el día 16 de julio, festividad de Nuestra Señora del Carmen, que tendrá la consideración de festivo no recuperable.

SECCION 2.ª VACACIONES

Art. 106. Duración.

Todo el personal comprendido en la presente Ordenanza, por su permanencia a bordo, adquirirá el derecho al disfrute efectivo de vacaciones retribuidas, de treinta días naturales por cada cinco meses de servicios, que se aumentarán o reducirán proporcionalmente en el supuesto de campaña que prolongue o reduzca tal plazo, y sin que en ningún caso pueda aquella exceder de siete meses.

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 incapacidad laboral transitoria.

Art. 107. Importe.

Durante las vacaciones, el personal tendrá derecho al percibo del salario real referido al trimestre anterior, sin que en ningún caso pueda ser inferior al garantizado que le correspondiera, más los complementos de antigüedad y puestos de trabajo.

El importe de las vacaciones será abonado por la Empresa al empezar el disfrute de las mismas.

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

XIII

Asistencia sanitaria a bordo

Art. 108. Normas generales.

Todo tripulante que enferme o se lesione a bordo, cualquiera que sea la causa de la dolencia, deberá ser alimentado y asistido durante la navegación, de acuerdo con los elementos de que, según la legislación vigente sobre personal facultativo y sanitario, enfermerías, farmacias y botiquines, deba disponer el buque.

Si el armador fuera culpable de la enfermedad o lesión de sus tripulantes o de la agravación de aquéllas por infracción de las normas sobre seguridad e higiene en el trabajo o por insuficiencia o mal estado de los medios sanitarios que viene obligado a mantener a bordo, su responsabilidad se extenderá a lo que de aquéllas resultase.

Para todas las demás cuestiones relacionadas con la asistencia sanitaria de los trabajadores de las Empresas pesqueras no reguladas expresamente en esta Ordenanza, se estará a lo dispuesto en la Ley de Seguridad Social de los Trabajadores del Mar y demás disposiciones que la desarrollen.

Art. 109. Condiciones en la asistencia y restitución al domicilio.

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 Ayudante Técnico Sanitario y la instalación de servicios 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.

(Continuará)

I. Disposiciones generales

PRESIDENCIA DEL GOBIERNO

26021 ORDEN de 17 de diciembre de 1974 por la que se fijan los mercados testigos y las normas para la elaboración del precio testigo de la carne.

Excelentísimos señores:

El Decreto 688/1974, de 14 de marzo, por el que se regula la campaña de carnes de 1974-75, establece en sus artículos segundo y 13 que por los Ministerios de Agricultura y Comercio, oída la Organización Sindical, se fijarán los mercados testigos y las normas para la recogida y elaboración del precio de referencia de un producto a nivel mayorista, considerándose éste como el precio medio ponderado percibido por el ganadero por la canal limpia descrita en dicho Decreto, con independencia del valor de piel y despojos; primas establecidas, en su caso, expresado en pesetas/kilo canal de los practicados durante la semana en los mercados testigos para el producto tipo. Se determina, asimismo, en el citado Decreto que los precios de mercado mayorista no incluirán los gastos de matadero, por lo que en la obtención de los precios de referencia se habrán de descontar los mismos de las cotizaciones recogidas en los mataderos municipales.

En su virtud, a propuesta de los Ministros de Agricultura y Comercio, oída la Organización Sindical, esta Presidencia del Gobierno dispone:

Primero.—Para cada uno de los productos tipo se fijarán como mercados testigo para la determinación de los precios de referencia de la carne los siguientes mataderos:

Bovino: Mataderos Municipales de Madrid, Barcelona, Valencia, Zaragoza, Sevilla y Bilbao.

Ovino: Mataderos Municipales de Madrid, Barcelona, Valencia y Zaragoza y Mataderos Generales Frigoríficos Giresa, Fricuena y Mabresa.

Porcino.—Mataderos Municipales de Madrid, Barcelona, Málaga, Zaragoza y Valencia y Mataderos Generales Frigoríficos Campofrío, Mabresa, Roig y Frigsa.

Segundo.—Para cada uno de los productos tipo se obtendrán los precios medios semanales en base a los precios reales practicados en cada matadero, obtenidos diariamente de los precios de venta y los pesos de las canales sacrificadas. Para el ganado bovino dichos precios se certificarán por las Juntas de Precios, establecidas al amparo del Decreto 1348/1970, de 30 de abril, y para los ganados ovino y porcino los precios se recogerán y contrastarán por personal especializado de la Delegación de Agricultura de la provincia correspondiente.

Tercero.—Cuando en el precio medio semanal estén incluidos los gastos de mataderos, éstos se le restarán a cada producto tipo con objeto de determinar el precio de referencia. Trimestralmente el FORPPA fijará y revisará los mencionados gastos para obtener la máxima adecuación a la realidad, teniendo en cuenta en todo momento el punto del circuito en que se realiza la toma de datos y la posición de la mercancía. En los gastos de matadero se incluirán todos aquellos que se producen entre la posición de venta considerada en la toma de datos y la situación del ganado en los canales del matadero para su sacrificio, incluyendo la comisión del entrador.

Cuarto.—La elaboración del citado precio de referencia será realizada por la Secretaría General Técnica del Ministerio de Agricultura para cada producto tipo y semanalmente lo comunicará al FORPPA y a la Dirección General de Comercio Alimentario (Comisaría General de Abastecimientos y Transportes).

Lo digo a VV. EE. a los precedentes efectos.

Dios guarde a VV. EE.

Madrid, 17 de diciembre de 1974.

CARRO

Excmos. Sres. Ministros de Agricultura y de Comercio.

MINISTERIO DE LA GOBERNACION

26022 ORDEN de 17 de diciembre de 1974 por la que se da nueva redacción al apartado 2.º del artículo 8.º del vigente Reglamento para el Servicio de Giro Telegráfico.

Ilustrísimo señor:

Vista la conveniencia de modificar la redacción actual del apartado segundo del artículo octavo del vigente Reglamento para el Servicio de Giro Telegráfico, con el fin de garantizar en el curso de dicho Servicio la verdadera cantidad girada,

Este Ministerio, a propuesta de esa Dirección General y de conformidad con el dictamen de su Consejo de Dirección, ha dispuesto que el citado párrafo quede redactado como sigue:

«Para garantizar la exactitud del importe que se hubiere depositado, la transmisión de la cantidad girada —así en el texto como en la colocación de los giros telegráficos— se efectuará en letra y, a continuación, entre paréntesis, en cifra.»

La presente modificación entrará en vigor el día 15 de enero de 1975.

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

Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 17 de diciembre de 1974.

GARCIA HERNANDEZ

Ilmo. Sr. Director general de Correos y Telecomunicación.

MINISTERIO DE TRABAJO

25926 ORDENANZA de Trabajo en buques congeladores aprobada por Orden de 19 de diciembre de 1974. (Conclusión.)

Si la enfermedad fuera perjudicial para la salud de los que van a bordo, o en el caso de que el Médico de la dotación, caso de existir, o las autoridades sanitarias lo estimen conveniente, el enfermo será desembarcado al llegar al puerto nacional o extranjero, siendo de cuenta del Armador los siguientes gastos:

- Los de asistencia médica, quirúrgica y farmacéutica.
- Los de hospitalización o alojamiento en un sanatorio u hospedaje adecuado a la dolencia y categoría del enfermo.
- Los de locomoción y dietas que puedan ocasionarse hasta la restitución a su domicilio, cuando el enfermo se halle en condiciones de emprender el viaje.
- El abono del salario base y el complemento personal por antigüedad.

Las obligaciones que se establecen por los apartados a), b) y d) se consideraran sustituidas por las prestaciones de la Seguridad Social cuando en un puerto nacional se haya hecho cargo del tripulante enfermo Entidad que la practique.

En caso de no aceptación por los tripulantes de los servicios médico-farmacéuticos, hospitalización o alojamiento que facilite la Empresa, estará 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; y a estos efectos deben entenderse como de plena garantía las Entidades u hospitales de carácter oficial, cualquiera que sea el puerto donde se encuentre.

Art. 110. Reembarque del personal.

El personal de la Empresa, incluído los interinos, salvo que para estos últimos se hubiera extinguido su relación laboral por haber desaparecido en el intermedio la causa que motivó su contratación, al ser dados de alta en su incapacidad laboral transitoria tendrá derecho a volver al barco en que estaba embarcado, 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 derecho del trabajador a reincorporarse a su puesto lleva consigo el derecho a cobrar su salario desde que, dado de alta, ofreció sus servicios a la Empresa.

XIV**Premios, faltas y sanciones****Art. 111. Premios.**

Los Armadores vinculados por esta Ordenanza deberán establecer un sistema de recompensas especiales respecto de los trabajadores que revelen una conducta heroica o meritoria en alto grado, que denoten un espíritu de hermandad, fidelidad y lealtad muy descolantes o especial actuación en materia de seguridad e higiene en el trabajo u otros méritos que deban premiarse para satisfacción del interesado y para estímulo del resto del personal.

Art. 112. Concesión de premios.

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.

Art. 113. Clases de premios.

Las recompensas o premios, que podrán ser individuales o colectivos, según sean uno o varios trabajadores los que se hubiesen hecho acreedores a ello, consistirán en cantidades en metálico, becas o pensiones de estudios y perfeccionamiento profesional, ampliación del período de vacaciones retribuidas, distinciones o menciones honoríficas, viajes y cualesquiera otros semejantes, lo que además se hará constar en todo caso en los expedientes personales de los interesados, llevando anexa la concesión de precedencia a los efectos de ascenso.

Art. 114. Faltas: Concepto.

Se considerarán faltas, a efectos laborales, las acciones u omisiones sancionables previstas en esta Ordenanza y en que puedan incurrir los trabajadores vinculados por la misma.

Art. 115. Faltas: Clases.

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 podrá imponerse cualquiera de las sanciones, incluso la de despido, y en las del segundo, que por su naturaleza, dadas las especiales características de la disciplina exigida por las condiciones de trabajo en la pesca marítima, serán sancionadas únicamente con el despido.

Art. 116. Faltas leves.

Son faltas leves:

- a) Las de error, demora o negligencia en la ejecución de cualquier trabajo que no produzca perturbación en el servicio encomendado.
- b) Las de puntualidad inferior a quince minutos, siempre que del retraso no se derive 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. 117. Faltas graves.

Se consideran faltas graves:

- a) Mas 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 la Seguridad Social. La falta maliciosa de estos datos se considerará como falta muy grave.
- c) Entrégarse 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. 118. Faltas muy graves.

Son faltas muy graves, en las que podrán imponerse cualquiera de las sanciones que se enumeran en el artículo 124 de esta Ordenanza:

- 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 requiere, ocasionándose con ello perjuicio al personal embarcado.
 - c) Hacer desaparecer, inutilizar, destrozarse o causar defectos 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 o de sus compañeros de trabajo, 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 esta Ordenanza alegando causas no existentes o excederse del tiempo concedido para los mismos.
 - m) La ausencia de a bordo no estando franco de servicio sin permiso del Jefe respectivo.
- 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 cámaras de congelación, o en cualquier otro servicio del barco o útiles de la pesca, así como el no comunicarle con la debida frecuen-

cia 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 inexcusables.

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. 119. Faltas muy graves, sancionables con despido.

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 a persona, 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 cualquier 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 concurran no llegue a constituir delito o falta sancionable por la legislación vigente sobre la materia.

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

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

Art. 120. Normas para imposición de sanciones.

Podrán imponerse las sanciones que esta Ordenanza determina, según las normas 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 en el orden laboral puedan imponerse se entenderán sin menoscabo de la indemnización de daños y perjuicios a que hubiere lugar.

Art. 121. Sanciones no laborales.

Las sanciones acordadas en el orden laboral por faltas en el trabajo no excluyen la imposición de aquellas que, por la Autoridad de Marina u otras competentes puedan acordarse gubernativamente o en virtud de sentencia, por constituir falta, delito o contravención sancionables.

Art. 122. Sanciones por faltas leves.

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. 123. Sanciones por faltas graves.

Por faltas graves podrá imponerse alguna de las siguientes sanciones:

- Transbordo de buque.
- Inhabilitación, por período no superior a cinco años, para ascenso de categoría.
- Prohibición temporal o definitiva para solicitar permuta o cambio de destino o buque.
- Pérdida de haber hasta la séptima parte de la retribución de un mes.

Art. 124. Sanciones por faltas muy graves.

Las sanciones correspondientes a faltas muy graves son:

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

Art. 125. Competencia para sancionar.

Corresponde al Armador o personal que le represente la facultad de imponer sanciones leves, graves y muy graves, debiendo observarse en todo caso las disposiciones contenidas en el texto refundido del Procedimiento Laboral.

Art. 126. Prescripción de faltas.

Las faltas leves prescribirán a los tres meses, a contar desde la fecha en que fueron cometidas; 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.

Art. 127. Cancelación.

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, 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.

Art. 128. Abuso de autoridad.

El abuso de autoridad, por parte de los superiores, será siempre considerado como falta muy grave.

Se estimará abuso de autoridad siempre que un superior cometa un hecho arbitrario con infracción manifiesta y deliberada de un precepto legal, en perjuicio de un inferior; en este caso, el trabajador perjudicado lo advertirá a su Jefe inmediato, teniendo todos la obligación de tramitar la queja para que llegue a conocimiento del Armador. Si cualquiera de ellos no lo hiciera o, a pesar de hacerlo, se insistiera en la ilegalidad cometida, el así perjudicado dará cuenta por escrito, en cuanto llegue a puerto español, y en plazo no superior a cinco días, a la Delegación de Trabajo; y si ésta creyese que existía infracción, ordenará al Armador el envío de los antecedentes del asunto, y, si previos los asesoramientos que estime oportunos, resultara probado el hecho, resolverá lo que proceda.

Art. 129. Sanciones a Empresas.

Las infracciones a la presente Ordenanza, cometidas por el Armador o persona que le represente, podrán ser sancionadas por los Delegados de Trabajo con multas de 100 a 25.000 pesetas o proponiendo a la Dirección General de Trabajo otras de mayor cuantía, cuando la naturaleza o circunstancias de la falta o de los infractores o la reincidencia así lo aconsejen.

XV

Seguridad e higiene

Art. 130. Ordenanza y Reglamento de aplicación.

Sin perjuicio del cumplimiento de las normas en materia de bienestar, seguridad e higiene en el trabajo previstas en esta Ordenanza, serán de aplicación aquellas contenidas en la Ordenanza General de Seguridad e Higiene en el Trabajo, que deberán observarse rigurosamente.

Art. 131. Medidas de carácter general.

En las embarcaciones dedicadas a la pesca deberán adoptarse todas las medidas necesarias para garantizar la seguridad e higiene en el trabajo de las dotaciones, comprendiendo estas medidas, entre otras, 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. 132. Medidas especiales.

Como complemento de las normas de carácter general, se tendrá en cuenta:

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 con-

diciones de uso inmediato, debiendo hacerse cargo de aquél, cuando a bordo no exista Médico o Ayudante Técnico Sanitario, 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 buques pesqueros, dicho facultativo podrá disponer, cuando la asistencia del tripulante así lo requiera, que la embarcación vaya a puerto para desembarcar al enfermo o accidentado.

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.

e) Facilitarán por su cuenta al personal de a bordo equipo de agua, frío, calzado especial, guantes, etc., en número equivalente al de tripulantes que de manera normal prestan servicio en las faenas de pesca, o en frigoríficos, neveras o cámaras de congelación.

Art. 133. Departamentos de producción de frío.

1) Los departamentos en donde se encuentren las máquinas y aparatos para la producción del frío deben ser suficientemente amplios y dispondrán de una salida, si es posible directamente al aire libre, que permita la evacuación del local por los trabajadores en forma rápida y fácil, en caso de accidentes por escapes de gases.

2) Estos departamentos o locales deberán disponer de una buena y eficaz ventilación, de modo que en caso de accidente en la instalación no tenga lugar el paso de gases a los locales inmediatos, pasillos o cajas de escalera.

3) Según se empleen agentes frigorígenos cuyos gases o vapores son más o menos ligeros que el aire, la evacuación de éstos deberá efectuarse a la altura del techo o a nivel del suelo, respectivamente.

4) Es de aconsejar que en estos locales se disponga de una eficiente instalación mecánica aspiradora, con accionamiento desde fuera, que en tales casos evacúe al exterior los gases producidos accidentalmente.

5) La Dirección General de Trabajo podrá acordar, a propuesta de la Inspección de Trabajo, que se monten dichas instalaciones, teniendo presente a tal fin la peligrosidad de los posibles escapes de gases y demás condiciones o circunstancias dignas de tenerse en consideración.

Art. 134. Máquinas y aparatos de la instalación frigorífica.

1) Las máquinas, aparatos, etc., que integran las instalaciones productoras de frío, así como los recipientes o botellas que contienen los fluidos a presión empleados, deberán cumplir cuantos preceptos reglamentarios les sean de aplicación, contando con los dispositivos de seguridad que eviten los excesos de presión peligrosos.

2) Estos dispositivos, en los casos en que se trate de escapes de gases nocivos o combustibles, deberán disponer de un conducto de evacuación que salga al exterior o que conduzca aquéllos a una instalación de absorción o destrucción adecuada.

3) Las botellas a presión que contengan los agentes o fluidos frigorígenos se almacenarán en locales especiales, separados de los de trabajo, y sólo en la cantidad requerida para la explotación.

4) Dichas botellas deberán protegerse contra la acción de las temperaturas extremas, así como contra toda clase de golpes o choques, efectuándose su transporte y manipulación por medios que garanticen tales prevenciones, con sumo cuidado y atendiendo a las normas reglamentariamente establecidas.

Art. 135. Cámaras de congelación.

1) En las cámaras frigoríficas se tendrán presentes todas aquellas medidas de seguridad de aplicación general al almacenamiento y depósito que hacen referencia a la carga y descarga, o manipulación, forma de hacer los apilamientos, anchura de los caminos interiores de acceso y tránsito, montacargas y demás elementos.

2) El mecanismo de cierre de las puertas de las cámaras frigoríficas permitirá que éstas puedan siempre ser abiertas desde el interior, siendo de aconsejar que se disponga a la entrada de las mismas de una señal luminosa que indique la existencia del personal en su interior.

3) Para la manipulación de las mercancías a almacenar se adoptarán cuantas medidas tiendan a disminuir el esfuerzo físico de los trabajadores, empleando en lo que sea posible medios adecuados.

4) Queda prohibido el transporte a brazo de cualquier peso, que sea superior a 80 kilogramos por individuo.

5) Cuando el sistema empleado sea el de circulación del propio fluido frigorígeno, serán de aplicación en la medida que la instalación y características de la explotación lo aconsejen, aquellas prescripciones señaladas para las salas de máquinas, en casos de fuga o escapes de gases.

Art. 136. Fugas o escapes de las instalaciones de frío.

1) Las fugas o escapes de las máquinas, aparatos, tuberías, etcétera, de las instalaciones de refrigeración, se localizarán, en cada caso, mediante el procedimiento adecuado y exento de peligro, según la naturaleza de los gases.

2) Cuando se trate de grandes escapes, una vez evacuado el local de máquinas por el personal, deberá aislarse éste de los locales inmediatos, poniendo en servicio la ventilación forzada y parando la marcha de la instalación, siendo de aconsejar pueda esto efectuarse desde el exterior.

Art. 137. Permanencia del personal en las cámaras de congelación.

1) Al personal que haya de permanecer prolongadamente en las cámaras de congelación, se le proveerá de prendas de abrigo impermeables, tales como chaquetones o chalecos de lona o cuero, forrados de abrigo, mandiles, cubrecabezas, calzado de cuero de suela aislante, así como de cualquiera otra protección adecuada a tal fin.

2) A aquellos trabajadores que tengan que maniobrar llaves, grifos, etc., o cuyas manos hayan de entrar en contacto con parte metálica muy fría de la instalación, se les facilitarán guantes o manoplas de cualquier material aislante del frío.

3) En el Reglamento de Régimen Interior, caso de existir, se fijarán los periodos de duración de las prendas, sin que puedan exceder de seis meses las manoplas; un año, las botas, y de dos o tres años, las prendas impermeables.

Art. 138. Aparatos protectores respiratorios.

1) En toda instalación frigorífica industrial se dispondrá de aparatos protectores respiratorios contra los posibles escapes de gases, eligiéndose el tipo de éstos de acuerdo con la naturaleza de dichos gases.

2) En las instalaciones que utilicen amoníaco, anhídrido sulfuroso, cloruro de metilo u otros agentes frigoríficos que actúen de forma análoga sobre el órgano de la visión, deberán emplearse máscaras que protejan también los ojos o mascarillas y gafas protectoras de ajuste hermético.

3) En las instalaciones, a base de anhídrido carbónico, se emplearán aparatos respiratorios de aire fresco o aislante de «ciclo cerrado», no siendo adecuados los de tipo filtrante.

4) Los aparatos respiratorios y, en su caso, las gafas y guantes protectores, se emplearán cuando en los grandes escapes sea ineludible entrar en el local por razón de la explosión, así como en los trabajos en que se tema un escape o fuga de gases, tales como los de reparaciones, cambio de elementos de la instalación, carga, etc.

5) Los aparatos respiratorios deberán conservarse en perfecto estado y en forma y lugar adecuados, fácilmente accesible, en caso de accidente. Periódicamente se comprobará su estado de eficacia, ejercitando al personal en su empleo.

Art. 139. Instrucciones al personal.

Por lo menos cada seis meses, y siempre al ser admitido al trabajo, deberán darse al personal correspondiente instrucciones o explicaciones adecuadas sobre las propiedades de los fluidos frigorígenos, su nocividad o la peligrosidad, protecciones a tener presentes contra tales riesgos, e instrucciones sobre la conducta a seguir, en caso de escapes o fugas de gases. Todo esto debe hacerse figurar extractadamente en carteles colocados al efecto en los lugares de trabajo.

Art. 140. Prohibición de menores en cámaras de congelación.

Queda prohibido el empleo de los muchachos menores de dieciocho años en los trabajos que exijan permanencia en cámaras donde reinen temperaturas bajas.

Art. 141. Vestuario.

Las Empresas dotarán con carácter obligatorio de ropa adecuada al personal de producción de frío o que actúe en cámaras de frío.

Existirán, como mínimo, en cada Empresa tantos equipos de abrigos e impermeables de los reseñados como plazas trabajen en régimen de frigorías, debiendo, en este caso, conservarse siempre dichas prendas en estado de eficacia por cuenta de la Empresa. En la sala de máquinas de producción de frío existirá un equipo cuando se precise el desplazamiento a cámaras para confrontar la temperatura.

Las prendas serán siempre propiedad de la Empresa.

Art. 142. Medidas sanitarias.

a) Se adoptarán las disposiciones convenientes para proteger los alojamientos de las tripulaciones en los buques que toquen regularmente puertos infectados de mosquitos, colocando medios adecuados de defensa en los portillos, aberturas de ventilación y puertas que den a la cubierta.

b) Todos los buques que regularmente faenen en los trópicos estarán provistos de toldos para cubrir las cubiertas abiertas situadas sobre el alojamiento de la tripulación y sobre la parte o partes de cubierta que sirvan de descanso de los tripulantes.

Art. 143. Alimentación.

a) El Armador, y a su exclusivo cargo, ha de proporcionar a la tripulación desayuno y dos comidas al día; variada, abundante, sana, bien condimentada y apropiada, en cada caso, a la zona en que el buque faene.

b) Cada tripulante, cualquiera que sea el grupo profesional a que pertenezca o categoría que ostente, deberá recibir, como ración normal, una alimentación diaria, que suponga de 3.000 a 3.500 calorías, cantidad que será incrementada hasta 4.000 calorías para los tripulantes que realicen trabajos excepcionalmente pesados, que deberán indicarse en el Reglamento de Régimen Interior, caso de existir.

c) La ración calórica será, como mínimo, calculada, teniendo en cuenta que de un 10 a 15 por 100 de las calorías totales deben darse en proteínas (albuminoides), un 30 a 40 por 100 de grasas y un 50 a 60 por 100 en hidratos de carbono (hidrocarbonados). La aportación de las sustancias minerales y vitaminas necesarias quedan aseguradas por el suministro de leche, verduras y frutas frescas, que no deben faltar en la dieta del tripulante.

d) Los artículos alimenticios que se utilicen deberán ser de buena calidad y no se admitirán sucedáneos de café.

e) Tanto en el almuerzo como en la comida, los tripulantes tendrán derecho a una ración de vino, y al suministro de café solo o con leche, durante las guardias de noche, tanto en la mar como en puerto.

f) El Capitán o Patrón exigirá la responsabilidad de todo cuanto afecte a las condiciones en que se han de servir las comidas a la tripulación.

g) El agua de beber se conservará en tanques, que deberán ajustarse a las condiciones que a tal efecto se fijan en los Reglamentos de Sanidad Exterior, prohibiéndose terminantemente el uso de boquillas para extraer el agua por succión, en evitación de lo cual se dispondrá de instalación de grifos o surtidores en forma adecuada para evitar riesgos de contaminación.

h) Todos los buques mayores de 1.000 toneladas de registro bruto (T. R. B.) dispondrán de un servicio de refrigeración del agua de beber.

XVI

Reglamento de Régimen Interior

Art. 144. Obligación de formularlo.

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 esta Ordenanza en el «Boletín Oficial del Estado», a presentar, por triplicado, en la Delegación de Trabajo competente un proyecto del Reglamento de Régimen 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 Régimen de la Empresa mejore, complete o precise la presente Ordenanza, 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 adoptado en esta Ordenanza nacional.

Art. 145. Resolución.

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 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 Trabajo.

Art. 146. Conocimiento del Reglamento Interior.

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. 147. Incumplimiento.

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.

DISPOSICIONES VARIAS

Primera.—Superación de condiciones mínimas.

Los beneficios de carácter económico y de toda índole que la presente Ordenanza dispone son mínimos, pudiendo establecerse por Convenios Colectivos o por las propias Empresas condiciones más beneficiosas de carácter general aplicables a todo o parte de su personal, ello sin perjuicio de las mejoras que individualmente puedan concertarse.

Segunda.—Absorción.

En los salarios bases y en sus complementos contenidos en la presente Ordenanza se absorben todas las percepciones salariales que viniesen rigiendo con anterioridad a su entrada en vigor, estimadas en conjunto y cómputo anual, referidas a la jornada normal de trabajo que esta misma Ordenanza señala. Por consiguiente, su aplicación sólo da derecho a diferencias económicas a favor de los trabajadores cuando lo percibido con anterioridad a la aludida fecha fuese inferior en conjunto y cómputo anual a lo que les correspondiera percibir, según esta Ordenanza.

Tercera.—Respeto a derechos adquiridos.

Por ser condiciones mínimas las establecidas en esta Ordenanza se respetarán las superiores implantadas con anterioridad, examinadas en su conjunto y en cómputo anual.

Cuarta.—Incompatibilidades.

Se prohíbe al personal la realización de cualquier trabajo, servicio u operación de índole lucrativa o no que justificadamente se hubiese declarado incompatible por la Empresa en su Reglamento de Régimen Interior, caso de existir, o en el contrato de embarco.

Quinta.—Aplicación de disposiciones de carácter general.

En lo no especialmente dispuesto en esta Ordenanza son aplicables las disposiciones legales de carácter general.

ANEXO NUMERO I

Definiciones de las categorías profesionales

1. TITULADOS

1.1. Oficiales.

1.1.1. PUENTE Y CUBIERTA.

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

Piloto: El que, con título de tal, ostenta la jefatura del barco.

Primer Oficial: El que, con título de Capitán o Piloto y por delegación del Capitán de la nave, ejerce la jefatura del servicio de puente y cubierta, siendo el encargado de distribuir el trabajo entre él y los demás Oficiales de puente y cubierta, dirigiendo el de todo el personal de cubierta de Contramaestre a Aprendiz, sin perjuicio de las atribuciones que respecto de los demás servicios del buque le correspondan en su condición de segundo Jefe del mismo y Jefe de la seguridad interior.

Oficial: Es el que, con título de Capitán o Piloto, se halla a las inmediatas órdenes del que ejerza el mando del buque, efectúa las guardias de mar y de puerto y ejerce todas aquellas funciones o cometidos que, por la legislación o normas consuetudinarias, se le atribuyan en razón del título profesional que posea, por delegación o representación del que ejerce el mando del buque.

1.1.2. MAQUINAS.

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 tonelaje, ni distancia a la costa.

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

Oficial de Máquinas de primera clase: Es el que, en posesión del título de Oficial de Máquinas de primera clase, desempeña el cargo de Jefe de Máquinas en buques de potencia efectiva, hasta 4.000 CV.

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

Oficial de Máquinas de segunda clase: Es el que, en posesión del título de Oficial de Máquinas de segunda clase, puede enrolarse como Oficial de Máquinas, en sus distintas categorías, en buques, sin limitación de potencia.

1.1.3. RADIOTELEGRAFIA.

Radiotelegrafista de primera: Es el que, estando en posesión del título de Radiotelegrafista de primera clase, expedido por la Escuela Oficial de Telecomunicación, ejerce a bordo las funciones propias de su profesión.

Radiotelegrafista de segunda: Es el que, estando en posesión del título de Radiotelegrafista de segunda clase, expedido por la Escuela Oficial de Telecomunicación, ejerce a bordo las funciones propias de su profesión.

1.1.4. FONDA.

Sobrecargo: Es el que, en posesión del título correspondiente a la formación técnica en la Marina u otro, expedido por Organismo del Estado, apto para el ejercicio del cargo, desempeña a bordo las funciones administrativas que se le hayan atribuido por el Armador o por el Capitán, llevando a tal efecto la cuenta y razón de las operaciones contables en los libros y demás documentos legales establecidos y ejerciendo los cometidos en este orden que le confieren las disposiciones vigentes.

Será el Jefe del Servicio de Fonda y, por tanto, responsable, de su buen orden y funcionamiento ante el Capitán del buque.

Auxiliar de Sobrecargo: Es el que, en posesión de título profesional, superior o de grado medio, desempeña a bordo a las inmediatas órdenes del Sobrecargo o del Oficial de puente, en defecto de aquél, las funciones auxiliares y administrativas que se le confien.

1.1.5. SERVICIOS ESPECIALES.

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 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 Empresa que se encuentren dentro de la zona pesquera.

Científico con título facultativo superior: Es el que, estando en posesión del título universitario idóneo para la misión que tiene confiada, presta a bordo los servicios profesionales inherentes a su especialidad y para los cuales esté facultado por las disposiciones en vigor.

Ayudante Técnico Sanitario: Es el que, estando en posesión de dicho título o del de Practicante en Medicina o Cirugía, equivalente al de Grado Medio, ejerce a bordo del buque los cometidos de su profesión.

Estará siempre a las órdenes del Médico, si lo hubiere.

Cuando el buque no vaya dotado de Médico será encargado de los servicios de sanidad e higiene, con análogas obligaciones y responsabilidades que aquél, ejerciendo su cometido con arreglo a las limitaciones que le confiere su título en el ejercicio de su profesión.

1.2. Formación profesional náutico-pesquera.

1.2.1. PUENTE Y CUBIERTA.

Patrón de pesca de altura: Es el que, en posesión del título correspondiente, ejerce mando de buques pesqueros, hasta 700 toneladas T. R. B., dedicados a la pesca litoral o a la de altura.

Es el que ejerce también el mando del segundo barco de pareja de pesca de gran altura, siempre que no rebasen las 700 toneladas T. R. B.

También es el titulado que va enrolado como Patrón subalterno en buques dedicados a cualquier clase de pesca.

Patrón de pesca litoral de primera clase: Es el que, en posesión del título correspondiente, ejerce mando de buques pesqueros, hasta 200 toneladas T. R. B., dedicados a la pesca costera o litoral, dentro de las zonas señaladas a su titulación.

También es el titulado que va enrolado como Patrón subalterno en buques dedicados a la pesca de altura o de litoral.

Patrón de pesca de litoral de segunda clase: Es el que en posesión del título correspondiente, ejerce mando de buques pesqueros hasta setenta toneladas T. R. B., dedicados a la pesca costera o de litoral, dentro de una de las regiones pesqueras señaladas a su titulación.

También es el titulado que va enrolado como Patrón subalterno en buques dedicados a la pesca de litoral.

1.2.2. MAQUINAS.

Mecánico naval mayor: Es el que en posesión del título correspondiente, desempeña el cargo de Jefe de máquinas en buques de pesca de cualquier sistema de propulsión, de potencia efectiva hasta dos mil CV.

También es el que con tal título va enrolado como Mecánico en buques de motor o vapor de potencia efectiva hasta dos mil CV.

Mecánico naval de primera clase (vapor y motor): Es el que, en posesión de este título, desempeña el cargo de Jefe de máquinas en buques de vapor o motor, de potencia efectiva hasta novecientos CV.

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

Mecánico naval de segunda clase (vapor y motor): Es el que, en posesión de este título, desempeña el cargo de Jefe de máquinas en buques de vapor o motor de potencia efectiva hasta doscientos noventa CV.

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

1.2.3. RADIOTELEFONIA.

Radiotelefonista naval: Es el que, en posesión del título oficial correspondiente, desempeña el servicio de cualquier estación radiotelefónica en el buque.

Radiotelefonista naval restringido: Es el que, en posesión del título oficial correspondiente, desempeña el servicio radiotelefónico de buque en que la potencia de onda portadora del transmisor no exceda de 250 vatios, siempre que el transmisor requiera únicamente la manipulación de órganos de conmutación sencillos y externos, sin que sea necesario ajuste manual alguno de los elementos que determinan la frecuencia y que la estabilidad de las frecuencias sea mantenida por el propio transmisor, dentro de los límites de tolerancia establecidos.

También es el que desempeña el servicio radiotelefónico de estación de buques que funcione en las frecuencias atribuidas en que la potencia de onda portadora del transmisor no sea superior a 50 vatios.

2. MAESTRANZA

2.1. Puente y cubierta.

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 de puente, cubierta y pesca, 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.

Contramaestre de pesca: Es el práctico en técnica de pesca, conocedor de los caladeros y especializado en las faenas de pesca que, bajo la autoridad del Capitán de la embarcación, tiene por misión, cuando ésta no sea ejercida por un titulado de puente, indicar los lugares en que, a su juicio, han de efectuarse los lances y dirigir las faenas y trabajos de la pesca.

Armador de arte: Es el encargado de confeccionar aparejos y apañar las redes, así como de llevar a cabo su reparación a bordo, dirigiendo también el trabajo de los rederos.

Carpintero: Es el profesional de oficio que realiza trabajos de carpintería a bordo del buque de pesca congelador, o del factoría.

Pañolero de cubierta: Es el hombre de mar que, a las órdenes directas del Contramaestre, tiene a su cargo el pañol de cubierta, cuidando que el reparto de los efectos entre la marinería, así como la limpieza, se efectúe con el debido orden.

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

2.2. Máquinas.

Contramaestre de máquinas o calderero: 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.

Contramaestre electricista: Es el que, a las órdenes del Jefe de máquinas u Oficial de máquinas dirige al personal subalterno del servicio de electricidad del buque, vigilando los trabajos y distribuyéndolos de acuerdo con las órdenes recibidas.

Pañolero de máquinas: Es el que tiene a su cargo el pañol de máquinas, cuidado y custodia del mismo, así como de la buena conservación de las herramientas, pinturas y demás pertrechos que en él se encuentren amacénados.

2.3. Cámaras de congelación.

Contramaestre de congelación: Es el que a las órdenes del Jefe de máquinas u Oficial de máquinas y con título de Frigorista Naval dirige al personal subalterno al servicio de instalaciones de producción de frío y cámaras de congelación del buque, vigilando los trabajos y distribuyéndolos de acuerdo con las órdenes recibidas.

Frigorista: Es el que en posesión del título de Frigorista Naval y bajo las órdenes directas del Contramaestre de congelación cuida de las instalaciones de producción de frío y cámaras de congelación del buque, llevando a cabo cuantos trabajos se le encomiendan a tal efecto.

Ayudante frigorista: Es el profesional que sin haber obtenido el título de Frigorista Naval auxilia a éste en el cuidado de las instalaciones congeladoras y realiza además aquellas labores de estiba y desestiba de la pesca capturada en las cámaras de congelación bajo la dirección del mando para la seguridad, entre otras, de la navegación.

3. SUBALTERNOS

3.1. Especialistas.

Marinero pescador (Pescamar): Es el tripulante polivalente, marinero-pescador, que está en posesión del certificado de competencia correspondiente, con aptitud y condiciones para desempeñar indistinta y simultáneamente servicios de cubierta y máquinas, participar en la pesca y manejar sus artes o aparejos, así como las demás faenas propias y características de los barcos pesqueros, a nivel de subalterno especialista.

Electricista: Es el que, bajo la inmediata dependencia del Contramaestre electricista, si lo hubiere, o del Jefe de máquinas, en su caso, efectúa los trabajos propios de su oficio en las instalaciones y conducciones eléctricas del buque.

Engrasador: Es el que efectúa las faenas de engrase de máquinas o motores de buque, y las demás operaciones, comple-

mentarias o auxiliares, que le ordenen sus superiores del departamento de máquinas.

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

Fontanero o plomero: Es aquel que repara las averías que en las distintas tuberías del buque se originen.

Rodero de mar: Es aquel que a las órdenes del Maestro rodero, si lo hubiera, compone y remienda a bordo de los barcos las artes de pesca.

3.2. Simples subalternos.

Pescador: Es el hombre dedicado a las faenas de la mar que por sus conocimientos en la pesca, manejo de sus artes o aparejos y práctica, se denomina de oficio pescador, conoce lo indispensable para la navegación y las faenas propias del barco pesquero.

Carpintero ayudante: Como su nombre indica, es el que ayuda al Carpintero en las faenas propias de éste.

Mozo: Es el tripulante, mayor de edad a efectos laborales, que se inicia en las faenas propias de la marinería, pesca y congelación, realizando a bordo trabajos de todo orden de carácter auxiliar bajo las órdenes del Contramaestre.

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 servicio de máquinas.

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

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

Marmitón: Tiene por misión el fregado y lavado de la batería de cocina, placas, utensilios y demás menaje propio de aquella, contribuyendo además a la limpieza general de la cocina y el buen orden del menaje que le está encomendado. Será también su cometido lavar verduras, limpieza de pescado, etc., y cualquier otro servicio que se le encomiende, poniendo singular empeño en el perfeccionamiento de su educación profesional.

Aprendiz: Es el tripulante de quince años de edad cumplidos y menor de dieciocho que a bordo de los buques realiza aprendizaje para dedicarse a actividades profesionales de la marina de pesca, de carácter subalterno, para aspirar a plaza de Mozo o Pescador, y realizar los cometidos propios de las funciones de éstos con las limitaciones que dimanen de su edad y de su incompleta formación profesional.

4. INSPECCION

4.1. **Jefe de Inspección:** Es el que en posesión del título profesional de categoría superior en la Marina civil ejerce la Jefatura del Servicio de Inspección, dirigiendo y coordinando la actuación de los Inspectores adscritos al mismo, transmitiéndoles órdenes e instrucciones que reciba del Armador, y ejerciendo, en su caso, directa y personalmente funciones inspectoras en todos los departamentos y servicios de los buques propiedad de la Empresa.

4.2. **Inspector:** Es el que a las órdenes directas del Jefe de la Inspección, si lo hubiere, está 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 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 que se le encomienden.

ANEXO NUMERO II

Salarios base

1. TITULADOS

	Pesetas
1.1. Oficiales.	
1.1.1. PUENTE Y CUBIERTA.	
Capitán	20.000
Piloto	18.000
Primer Oficial	17.000
Oficial	18.000

	Pesetas		Pesetas
1.1.2. MAQUINAS:		Armador de arte	10.000
Maquinista naval Jefe	19.500	Carpintero	9.000
Oficial de máquinas de 1.ª clase	17.000	Pañolero de cubierta	9.000
Oficial de máquinas de 2.ª clase	16.000	Cocinero	8.500
1.1.3. RADIOTELEGRAFIA:		2.2. Máquinas:	
Radiotelegrafista de 1.ª	16.000	Contramaestre de máquinas o calderetero	10.000
Radiotelegrafista de 2.ª	15.000	Contramaestre electricista	10.000
1.1.4. FONDA:		Pañolero de máquinas	9.000
Sobrecargo	17.000	2.3. Cámaras de congelación:	
Auxiliar de sobrecargo	13.000	Contramaestre de congelación	10.000
1.1.5. SERVICIOS ESPECIALES:		Frigorista	9.000
Médico	18.000	Ayudante frigorista	8.500
Científico con título facultativo superior	17.000	3. SUBALTERNOS	
Ayudante Técnico Sanitario	13.000	3.1. Especialistas:	
1.2. Formación profesional náutico-pesquera.		Marinero pescador (Pescamar)	8.500
1.2.1. PUENTE Y CUBIERTA:		Electricista	8.500
Patrón de pesca de altura	14.000	Engrasador	8.500
Patrón de pesca de litoral de 1.ª clase	13.000	Cabo de agua	8.500
Patrón de pesca de litoral de 2.ª clase	12.000	Fontanero o plomero	8.500
1.2.2. MAQUINAS:		Redero de mar	8.500
Mecánico naval mayor	13.650	3.2. Simples subalternos:	
Mecánico naval de 1.ª clase (vapor y motor)	12.300	Pescador	8.000
Mecánico naval de 2.ª clase (vapor y motor)	11.300	Carpintero ayudante	8.000
1.2.3. RADIOTELEFONIA:		Mozo	8.000
Radiotelefonista naval	11.000	Fogonero	8.000
Radiotelefonista naval restringido	10.000	Palero	8.000
2. MAESTRANZA		Limpiador	8.000
2.1. Puente y cubierta:		Marmitón	8.000
Contramaestre de pesca	14.000	Aprendiz	6.000
Contramaestre	10.000	4. INSPECCION	
		4.1. Jefe de Inspección	24.000
		4.2. Inspector	20.000

II. Autoridades y personal

NOMBRAMIENTOS, SITUACIONES E INCIDENCIAS

PRESIDENCIA DEL GOBIERNO

26023 ORDEN de 5 de diciembre de 1974 por la que se dispone el cese del Teniente de Infantería, E. A., don Porfirio Laguna Asensi en el Gobierno General de Sahara.

Ilmo. Sr.: Esta Presidencia del Gobierno, de conformidad con la propuesta de V. I., y en uso de las facultades conferidas por las disposiciones vigentes, ha tenido a bien disponer que con fecha 31 de diciembre en curso cese el Teniente de Infantería, E. A., don Porfirio Laguna Asensi en el Gobierno General de Sahara.

Lo que participo a V. I. para su conocimiento y efectos procedentes.

Dios guarde a V. I.

Madrid, 5 de diciembre de 1974.

CARRO

Ilmo. Sr. Director general de Promoción de Sahara.

26024 ORDEN de 5 de diciembre de 1974 por la que se dispone el cese del funcionario de la Escala Auxiliar Mixta de Telecomunicación don Pascual Rodríguez Moreno en el Servicio de Telecomunicación de Sahara.

Ilmo. Sr.: Accediendo a la petición formulada por el funcionario de la Escala Auxiliar Mixta de Telecomunicación don Pascual Rodríguez Moreno —A21GO4587—,

Esta Presidencia del Gobierno, de conformidad con la propuesta de V. I., y en uso de las facultades conferidas por las disposiciones vigentes, ha tenido a bien disponer que con fecha 18 de diciembre del año en curso cese en el Servicio de Telecomunicación del Gobierno General de Sahara.

Lo que participo a V. I. para su conocimiento y efectos procedentes.

Dios guarde a V. I.

Madrid, 5 de diciembre de 1974.

CARRO

Ilmo. Sr. Director general de Promoción de Sahara.

26025 ORDEN de 5 de diciembre de 1974 por la que se dispone el cese del funcionario del Cuerpo de Carteros Urbanos don Santiago García Becares en el Servicio de Correos de Sahara.

Ilmo. Sr.: En aplicación del artículo 12 de la Ley 60/1967, de 22 de julio,

Esta Presidencia del Gobierno ha tenido a bien disponer que el funcionario del Cuerpo de Carteros Urbanos don Santiago García Becares —A16GO12420— cese con carácter forzoso en el Servicio de Correos del Gobierno General de Sahara, pasando a disposición del Ministerio de la Gobernación para que le asigne destino en las condiciones establecidas en el segundo párrafo del expresado artículo 12.

Lo que participo a V. I. para su conocimiento y efectos procedentes.

Dios guarde a V. I.

Madrid, 5 de diciembre de 1974.

CARRO

Ilmo. Sr. Director general de Promoción de Sahara.