

MINISTERIO DE TRABAJO

16193 ORDEN de 31 de julio de 1976 por la que se aprueba la Ordenanza de Trabajo para la pesca marítima en buques arrastreros al fresco.

Ilustrísimos señores:

Vista la Ordenanza de Trabajo para la pesca marítima en buques arrastreros al fresco, propuesta por la Dirección General de Trabajo, previos los asesoramientos correspondientes, y en uso de las facultades atribuidas a este Ministerio por Ley de 16 de octubre de 1942, he tenido a bien disponer:

Primero.—Aprobar la expresada Ordenanza de Trabajo para la pesca marítima en buques arrastreros al fresco.

Segundo.—Autorizar a la Dirección General de Trabajo para dictar cuantas disposiciones exija la aplicación e interpretación de la citada Ordenanza.

Tercero.—Disponer 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, 31 de julio de 1976.

RENGIFO CALDERON

Himos, Sres. Subsecretario de Trabajo y Director general de Trabajo.

ORDENANZA DE TRABAJO PARA LA PESCA MARÍTIMA EN BUQUES ARRASTREROS AL FRESCO

I. AMBITO DE APLICACION

Artículo 1.º *Ambito funcional.*—La presente Ordenanza de Trabajo establece las normas básicas y regula las condiciones mínimas de trabajo en las embarcaciones dedicadas a la pesca marítima en la modalidad de arrastre al fresco, cualquiera que sea su clase, de propiedad pública o privada.

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 aquellas, 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 arrastreros de pesca al fresco matriculados en España, y entrarán en vigor el primer día del mes siguiente al de la fecha de publicación en el Boletín Oficial del Estado.

II. ORGANIZACION 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. Dicha 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 o Patrón, 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 y de las 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 disponga 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, 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, etc., 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 o 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 deteriore la pesca, los tripulantes estarán obligados a dedicarse a los trabajos del movimiento de la pesca o otros que sean precisos.

III. CLASIFICACION 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 certificaciones de competencia corresponden a otras Autoridades y las que pueda tener la Empresa dentro de su facultad de organización, corresponde a la Dirección General de Trabajo, oída la Dirección General de Pesca Marítima, 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 desempeña 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 firmeza.

En todo caso, el personal interino 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.

Excepto en aquellos casos en que características especiales justifiquen un régimen distinto para el que se requiera la previa autorización de la Dirección General de Trabajo las relaciones jurídico-laborales con el personal fijo embarcado se referirán a todos los buques de una Empresa pesquera.

2. Interino.—Es aquel que se admite, de modo temporal, para sustituir a un trabajador fijo que se halla 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. Eventual.—Es el que se contrata para atenciones extraordinarias o circunstancias de duración limitada, extinguiéndose la relación laboral en cuanto cese la causa que motivó su admisión. En caso alguno las necesidades permanentes podrán ser atendidas con personal eventual.

Art. 15. *Grupos profesionales.*—El personal vinculado por la presente Ordenanza queda clasificado en los siguientes grupos:

1. Titulado.—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 que con título facultativo o del rango, rama y especialidad que expresamente se consigna en esta Ordenanza, expedido por otros Organismos del Estado, ejerza a bordo cometidos correspondientes a su título profesional en servicios especiales de la nave.

Este grupo está a su vez formado por dos subgrupos: el de Oficiales, integrados por quienes están en posesión del correspondiente título, para cuya obtención es necesario superar los estudios equiparados a enseñanzas técnicas en sus diversos grados, y de formación profesional náutico-pesquera al 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 alumnos de náutica y máquinas o radiotelegrafistas.

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 conocimientos, sin llegar a los exigidos para 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, integrados por quienes no lo precisan o sólo se le exige certificado de competencia como marinero, ayudante redero, aprovechante.

Art. 16. *Categorías profesionales:*

1. Titulados:

1.1. Oficiales:

1.1.1. Puente y cubierta:

Capitán.
Piloto con mando.
Primer Oficial.
Segundo Oficial.

1.1.2. Máquinas:

Maquinista naval Jefe.
Oficial de máquinas de 1.ª clase con jefatura.
Primer Oficial de máquinas.
Segundo Oficial de máquinas.

1.1.3. Radiotelegrafía:

Primer Radiotelegrafista.
Segundo Radiotelegrafista.

1.1.4. Fonda:

Sobrecargo.
Auxiliar de Sobrecargo.

1.1.5. Servicios especiales:

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

1.2. Formación profesional náutico-pesquera:

1.2.1. Puente y cubierta:

Patrón de pesca de altura con mando.
Patrón de pesca de altura sin mando.
Patrón de pesca de 1.ª clase de litoral con mando.
Patrón de pesca de 1.ª clase de litoral sin mando.
Patrón de pesca de 2.ª clase de litoral con mando.
Patrón de pesca de 2.ª clase de litoral sin mando.

1.2.2. Máquinas:

Mecánico naval mayor con jefatura.
Mecánico naval mayor sin jefatura.
Mecánico naval de 1.ª con jefatura.
Mecánico naval de 1.ª sin jefatura.
Mecánico naval de 2.ª

1.2.3. Radiotelefonía:

Radiotelefonista naval.
Radiotelefonista naval restringido.

2. Maestranza:

2.1. Puente y cubierta:

Contramaestre de pesca.
Contramaestre de 1.ª
Contramaestre de 2.ª
Jefe redero.
Cocinero.

2.2. Máquinas:

Calderero.

3. Subalternos:

3.1. Especialistas:

Marinero pescador (pescamar).
Marinero mecánico (mecamar).
Electricista.
Engrasador.
Redero.

3.2. Simples subalternos:

Marinero.
Ayudante redero.
Aprovechante.
Camarero.
Marmítón.

Art. 17. *Definiciones de las categorías.*—El contenido de las definiciones de las categorías profesionales figura en anexo número 1 y pretende tan sólo recoger los rasgos más fundamentales de las categorías definidas, sin agotar ni especificar todas las funciones asignadas, 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. Estar en posesión de la Libreta de Inscripción Marítima.
2. Aptitud proporcionada a la categoría y especialidad a que aspire.
3. Título, certificado de competencia o nombramiento correspondiente, cuando ello sea necesario.
4. 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 Maestranza 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 podrá celebrarse 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.

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 topes máximos de dos años en general y de uno si se trata de menores de veintinueve 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

de 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: Clausulas.*—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 está obligado a presentarse a bordo para comenzar su servicio.
- g) Para el personal retribuido en régimen de sueldo fijo y participación en la captura, importe del salario base y de sus complementos, con especificación del porcentaje para el de participación en la captura y determinación del salario garantizado, y para el remunerado en régimen «a la parte» el sistema adoptado para su cálculo y salario garantizado.
- h) Para el personal contratado con carácter interino o eventual 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 o Consulado en el extranjero.

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 correspondiera 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 en que aquél, debidamente autorizado, desembarque. En dicho momento se devolverá la libreta con las anotaciones que indica la misma, y la firma del que haga la entrega, legalizada por la Autoridad de Marina del puerto o del Consulado.

En caso de que el tripulante abandone el buque, el Capitán, 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 Consúl español del puerto nacional o extranjero en que se produzca el hecho o al primero de arribada en que existan estas Autoridades, cuya oficina la remitirá a la del puerto 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 éste sin su conformidad escrita, y de no constar ésta se tendrá por no puesta tal cláusula. Todo ello sin perjuicio de la sanción en que pueda incurrirse por violar esta disposición.

Art. 27. *Elección de personal.*—Corresponderá a los empresarios o armadores 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 también a abonar los gastos de regreso al punto de partida y dietas correspondientes, salvo que el contrato no se perfeccionase por causas imputables al trabajador.

Art. 28. *Admisión de personal.*—Teniendo en cuenta las modalidades específicas del trabajo en la pesca, la admisión de personal, con independencia de la petición a la Oficina de Colocación correspondiente, 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 estén 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 Contramaestre 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. *Periodo de prueba.*—Toda admisión de personal fijo se considerará provisional durante un periodo de prueba variable, con arreglo a la función que el trabajador realice, que no podrá ser superior al que a continuación se establece:

- a) Oficiales: Cuatro meses.
- b) Titulados: Tres meses.
- c) Maestranzas: Dos meses.
- d) Subalternos especializados: Dos meses.
- e) Simples subalternos: Dos semanas.

Estando el personal embarcado, si los citados periodos expiran en el curso de su permanencia en la mar, se considerarán aquellos prorrogados hasta la terminación de la marea.

Ahora bien, el tripulante que hubiese efectuado periodo de prueba como interino o eventual 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 periodos, 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 periodo de prueba, el salario y demás emolumentos correspondientes al trabajo realizado, siéndole de abono, asimismo, los gastos que pueda producir su reintegro al puerto de embarque, en caso de cese durante el periodo 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 periodo de prueba, el trabajador pasará a figurar en la plantilla de personal fijo de Empresa, y el tiempo servido durante dicha prueba le será computado a efectos de los aumentos periódicos por tiempo de servicio que establece la presente Ordenanza.

Los servicios prestados a una Empresa como personal interino serán estimados a los efectos del periodo 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.

VI. 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.

2. Las plantillas aludidas 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.

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

Art. 34. *Transbordos.*—Se entienda 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, siendo la diferencia compensada por el armador.

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

c) En los transbordos forzados 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 concurran las siguientes circunstancias.

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

b) Que reúnan ambos permutantes la aptitud necesaria para el nuevo destino, no tan sólo desde el punto de vista de su competencia profesional, sino también en razón a otras circunstancias que la Empresa pueda apreciar.

c) Que se funde en motivo justificado.

d) Que ninguno de los permutantes haya sido sancionado con la pérdida de este derecho.

Será facultad del armador acceder o no a dichas peticiones, si bien deberán 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 personal enrolado de Maestranza y Subalterno podrá solicitar del armador, y éste acceder o no, el cambio de destino o función, siempre que se trate de análoga categoría, aunque sea de distinta especialidad y se reúna por el que aspira 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 considerar 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 corresponda 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.

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 correspondía en el momento en que desaparezcan las circunstancias especiales que motivaron el cambio.

Art. 38. 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 efectivos 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 disminu-

ción 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.

Art. 39. Trabajadores con 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, otorgándose preferencia a aquellos que carezcan de subsidio, pensión o medios propios para su sostenimiento.

Las plazas de Chavolero o Almacenero, Guarda, Pocero o Botero y Revisor se otorgarán, en la medida de lo posible, al personal a que este artículo se refiere, así como se reservarán al personal que deba ser desembarcado por los motivos antes expuestos, aquellos cargos en tierra, aunque no estén comprendidos en esta Ordenanza de Trabajo, que por su naturaleza puedan desempeñar.

Art. 40. Comisión de servicio.—Se entenderá por comisión de servicio la misión o cometidos especiales que circunstancialmente se han de desempeñar fuera 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 desempeña serán de cargo exclusivo del armador.

Art. 41. 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.

El cambio de base podrá tener lugar:

a) Con carácter temporal, y por un período 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 de Trabajo.

Art. 42. Variación en la modalidad de pesca.—Si por conveniencia de la Empresa pesquera ésta variara en alguna de sus embarcaciones la modalidad de pesca de arrastre al fresco 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. 43. 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 procurará 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 considerarán también como tal las vacantes de Contramaestre y de Calderetero o primer Engrasador, que exigen con-

diciones 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.

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

VI. FORMACION PROFESIONAL

Art. 41. *Campo*.—La formación profesional comprenderá:

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

- Promoción y extensión cultural del trabajador.
- Cualificación industrial, perfeccionamiento o readaptación profesional del trabajador, en cuanto miembro de la población activa del sector laboral pesquero.
- 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. 45. *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:

- 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.
- Otorgar préstamos para la compra de libros o instrumentos náuticos.
- 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.
- Organizar cursos por correspondencia.
- Radiodifundir programas especiales.

Art. 46. *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 y 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 requieren 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. 47. *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 categoría de entrada del grupo profesional correspondiente. Sin embargo, podrá reducirse a un año, siempre que se tenga al menos la edad de dieciocho años y se acredite su capacidad mediante los oportunos certificados de estudios, prácticas o trabajos, ya en Instituciones oficiales, ya en Empresas 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. 48. *Facultad para conceder licencias*.—La concesión de las licencias que se regulan en esta Ordenanza, que son independientes del periodo reglamentario de vacaciones, corresponde al armador, si bien en caso de urgencia reconocida podrán ser concedidas por el Capitán cuando afecten a personal embarcado.

Art. 49. *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. 50. *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) del artículo anterior 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. 51. *Licencias y remuneración*.—Durante el tiempo de duración de las licencias a que se refieren los apartados a), b), c) y d) del artículo 49, 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. 52. *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. 53. *Licencia y duración*:

- La licencia para contraer matrimonio tendrá una duración de quince días.
- La duración de las licencias basadas en las razones de índole familiar se considerará con sujeción a las siguientes normas:

Tres días en caso de fallecimiento de cónyuge hijo o padres, pudiéndose ampliar hasta diez días por razones de distancia.

Dos días por intervención quirúrgica o enfermedad grave de cónyuge o hijos.

Tres días, ampliables a cinco por razones de distancia, en caso de alumbramiento de la esposa, muerte de hermanos, abuelos o padres políticos.

Un día, ampliable a cinco por motivo de distancia, en caso de fallecimiento de familiares políticos o consanguíneos.

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. 54. *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 las Empresas, 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 Real Decreto para ocupar un cargo político o sindical; por enfermedad, una vez transcurrido el período de tiempo de la incapacidad laboral transitoria, por servicio militar, y por la subrogación parcial de la flota regulada en los números 2 y 4 del artículo 79. El tiempo en esta situación de excedencia especial será abonable, a efectos de antigüedad, a quienes desempeñen cargos de nombramiento de Real Decreto y durante el servicio militar, y en ningún caso producirá derecho a percibir remuneración.

Art. 55. *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 idónea para desempeñarla, con el salario que correspondiera a esta en espera de que se produzca una de su categoría.

Art. 56. *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. 57. *Enfermedad y excedencia.*—Los enfermos serán considerados en situación de excedencia por enfermedad, desde el día en que cesen de percibir la prestación 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. 58. *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 período 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.

Art. 59. *Excedencia por subrogación parcial de la flota.*—En la excedencia especial por subrogación parcial de la flota se estará a lo establecido en el artículo 79.

VIII. EXTINCIÓN, SUSPENSIÓN Y SUBROGACIÓN DEL CONTRATO

SECCIÓN I. DE LA EXTINCIÓN DE LA RELACION JURIDICO-LABORAL

Art. 60. *De la extinción.*—Las causas de extinción de la relación jurídico-laboral pueden tener su origen, en la decisión de la Empresa en la voluntad de los trabajadores, en el común acuerdo de Empresa y trabajador, por causas distintas de la voluntad de los mismos o por la naturaleza temporal o circunstancial de sus relaciones.

Art. 61. *Por decisión de la Empresa.*—La relación laboral del personal que merezca la consideración de fijo se extingue por voluntad de la Empresa naviera o armadora, en virtud de las causas siguientes:

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

b) Por cesación de industria o reducción de flota con suspensión indefinida de dotaciones debidamente autorizadas, con arreglo a lo que se determina en los artículos 66 y 67 del presente capítulo.

Art. 62. *Por voluntad de los trabajadores.*—El personal de Empresas pesqueras, cualquiera que sea su carácter, por razón de su permanencia al servicio de aquella, podrá por su voluntad dar por extinguida la relación laboral por cualquiera de las causas siguientes:

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

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

3. Si el buque cambiase de propietario.

4. Si sobreviniera y se declarase oficialmente una enfermedad epidémica en los puertos de escala.

5. Si el buque se dirige o hace escala en puerto de nación beligerante, o, sin serlo, están comprendidos en zona declarada de guerra, así como si la nave tiene que cruzar mares considerados como peligrosos en caso de conflicto internacional.

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

7. Por falta de pago o de puntualidad en el abono de las remuneraciones que correspondan.

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

9. Por incumplimiento de cualquier clase de obligaciones que la Empresa, y en su nombre el Capitán, hubiese asumido al efectuarse el enrolamiento.

10. Por cualquier otra causa análoga que revole una situación depresiva o vejatoria para la dignidad humana o el honor profesional del trabajador.

Sea cual fuere la causa de la extinción de la relación laboral, alegada por el tripulante, éste vendrá obligado a avisar al Capitán por escrito con ocho días de antelación como mínimo, debiendo justificar documentalmente, antes de su desenrolamiento en un puerto del país extranjero, que por parte de las Autoridades del mismo y por el Cónsul de España, en su caso, se autorice el desembarque.

Art. 63. *Por común acuerdo de Empresa y trabajadores.*—Asimismo se extingue la relación laboral, cualquiera que sea la clasificación del trabajador por razón de su permanencia al servicio de las empresas, por la voluntad coincidente de dichos elementos personales.

Art. 64. *Por causas distintas de la voluntad de los interesados.*—Produce igualmente el efecto de extinguir la relación laboral, respecto de los tripulantes de todas clases, las siguientes:

1. La muerte del trabajador.
2. La jubilación o retiro del tripulante por causa de edad o incapacidad permanente, ya proceda ésta de accidente de trabajo o de enfermedad.
3. Haber sido condenado el trabajador, en virtud de resolución firme, a pena de inhabilitación absoluta o suspensión de profesión u oficio por más de un año, como principal o accesoria, o a pena de privación de libertad, cualquiera que fuere su extensión, por delito o falta de robo, hurto, estafa o apropiación indebida.
4. La prohibición de embarque acordada por la Autoridad de Marina.
5. Por pérdida del buque o su inutilización absoluta para la navegación, así como desguace o amarre definitivo.
6. Por requisa de la nave, por el Estado, cuando la tripulación de aquélla debe estar constituida por personal del mismo.
7. Por cualquier otro acontecimiento extraordinario que imposibilite la navegación y que los interesados no hayan podido prever, o que, previsto, no se haya podido evitar.

Art. 65. *Por naturaleza temporal o circunstancial de las relaciones laborales.*

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

SECCION 2.ª DE LA SUSPENSION O MODIFICACION DE LA RELACION JURIDICO-LABORAL

Art. 66. *Autorización previa.*—Toda Empresa pesquera, para suspender o cesar total o parcialmente en sus actividades y, por consiguiente, para dar por suspendidas o extinguidas según los casos, sus relaciones laborales con el personal fijo que integra la plantilla total de su flota o la que pertenece a uno o varios buques de la misma, habrá de obtener previamente autorización de los Organismos competentes del Ministerio de Trabajo, salvo en el caso previsto en el artículo 61, a), y cuando se produzca por sustitución del empresario con subrogación de las obligaciones por los nuevos titulares.

Art. 67. *Casos en que es necesaria autorización previa.*—Sin perjuicio de aquellas otras causas que puedan alegarse para solventar la autorización que establece el artículo anterior, será obligado dicho trámite por alguno de los siguientes motivos:

1. Por cesación de industria o reducción de flota prevista en el apartado b) del artículo 61.
2. Por tener que sufrir el buque reparaciones o carena, cuando la duración de la misma exceda de un mes.
3. Para modificar por cualquier concepto las condiciones en que se desenvuelven las relaciones laborales entre armador y trabajador, tales como reducción de plantilla (tanto si afecta a la totalidad de la Empresa, dotación de un buque determinado), jornada de trabajo, establecimiento de turnos o cualquier otra que implique variación en las condiciones de trabajo.

En los casos primero y segundo, así como en aquellos otros que por su naturaleza lo requieran, será preceptivo el informe de la Dirección General de Pesca Marítima.

Art. 68. *Cuando no es necesaria la autorización previa.*—No será preciso la autorización que por el artículo anterior se establece en los casos señalados en los artículos 63 y 64, debiendo observarse en lo que a los apartados 5, 6 y 7, del artículo 64, se refiere, las siguientes normas:

1. El armador notificará el hecho a la Delegación de Trabajo competente, acompañando certificación, expedida por la Autoridad que corresponda, acreditativa de la causa que se invoque, así como la necesidad del desguace o amarre definitivo cuando ello motive la suspensión o modificación de la relación jurídico-laboral.

2. Cuando el hecho afecte tan sólo a uno o varios buques que no constituyan la totalidad de la flota de un armador, la Delegación de Trabajo instruirá el oportuno expediente al solo efecto de proceder a la determinación nominativa del personal que en la plantilla general de la Empresa debe causar baja, para eliminar el exceso que en ellas se producen como consecuencia del hecho invocado.

3. En la tramitación de los expedientes a que hace referencia el apartado anterior en orden de prolección para eliminar los excesos de plantilla, recursos contra los acuerdos de los Delegados de Trabajo, reclamaciones e indemnizaciones y cuantía de éstas se tendrá en cuenta en lo posible las normas generales de procedimiento.

Art. 69. *Procedimiento.*—En todos aquellos casos en que se precise la previa autorización de los Organismos competentes del Ministerio de Trabajo para que una Empresa pueda suspender o cesar total o parcialmente en sus actividades o modificar las condiciones jurídico-laborales con su personal, se tendrán en cuenta los trámites, plazos y recursos a que obligan las vigentes disposiciones en la materia.

SECCION 3.ª DE LA SUSPENSION DE LOS EFECTOS ECONOMICOS DE LA RELACION JURIDICO-LABORAL

Art. 70. *Casos en los que quedan en suspenso los efectos económicos.*—Quedan en suspenso los efectos económicos de la relación laboral, sin perjuicio de los derechos que puedan corresponder respecto a cada una de las situaciones que en este artículo se mencionan, por alguna de las siguientes causas:

1. Incapacidad laboral transitoria derivada de accidente laboral o enfermedad común, durante el tiempo en que deba respetarse el puesto de trabajo.
2. Prestación del servicio militar obligatorio o del voluntario anticipado, siempre que la ausencia del trabajador no exceda de dos meses contados desde la fecha en que haya obtenido su licencia militar.
3. Por excedencia especial o voluntaria de acuerdo con lo que se determina a estos efectos en esta Ordenanza.
4. Por el tiempo en que un tripulante esté privado de libertad o suspendido de embarque por la Autoridad de Marina, Gubernativa o Judicial, como consecuencia de procesamiento o sumario y en tanto no reciba sentencia o resolución, o cuando éstas no produzcan la extinción del vínculo laboral.
5. Por el tiempo que dure la suspensión de empleo y sueldo impuesta en expediente disciplinario.

Las causas de suspensión de los efectos económicos que se enumeran en el punto primero se entenderán sin menoscabo de los beneficios o prestaciones económicas que la Seguridad Social concede al personal afectado por dichas causas.

SECCION 4.ª DE LAS CONSECUENCIAS ECONOMICAS DE LA EXTINCION DE LA RELACION JURIDICO-LABORAL

Art. 71. *De la repatriación al puerto de embarque.*—Independiente de las indemnizaciones que se establecen en los artículos siguientes y cualquiera que sea la clase de trabajadores, por razón de su permanencia al servicio de la Empresa, o la causa de la extinción de la relación jurídico-laboral, con las lógicas excepciones que imposibilitan la adopción de tal medida y cuando la repatriación sea debida a cese por voluntad del trabajador durante el periodo de prueba previsto en el artículo 61, el armador vendrá obligado a sufragar al tripulante los gastos que ocasiona la repatriación a España y su restitución al puerto de embarque que se hubiere establecido o al punto de residencia.

Para la liquidación de los mencionados gastos, tanto en territorio nacional como extranjero, se aplicarán las normas que a efectos de viaje y dietas se contienen en esta Ordenanza.

Art. 72. *De las indemnizaciones.*—En los casos de autorizarse por la Autoridad laboral la suspensión o el cese en sus puestos de parte o totalidad de los trabajadores de una Empre-

sa o cualquier otra modificación de las relaciones laborales existentes, una vez firme la resolución, quedará a salvo el derecho de aquéllos a percibir la indemnización que pueda fijar el Magistrado de Trabajo y el subsiguiente Seguro de Desempleo, en su caso.

Art. 73. Preaviso al personal interino y eventual.—El personal interino o eventual que preste sus servicios durante tres meses al menos en una misma Empresa tendrá derecho a que se le avise su cese con diez días de antelación como mínimo, o se le indemnicen, en su defecto, con el importe de su salario por dicho número de días.

Art. 74. De las indemnizaciones en caso de extinción por voluntad del trabajador.—Cuando los trabajadores, cualquiera que sea su permanencia al servicio de la Empresa den por extinguida su relación laboral por alguna de las causas enumeradas en los apartados 6 y 10 del artículo 62, el Magistrado de Trabajo, atendida la naturaleza del caso, podrá acordar el abono al trabajador de la indemnización que corresponda por despido improcedente.

Art. 75. Extinción por mutuo acuerdo.—En los casos en que la relación laboral se extinga por la voluntad común de Empresa y trabajador a que se refiere el artículo 63, la extinción no implica como consecuencia indemnización alguna.

Art. 76. Abandono del buque por el tripulante.—Si un tripulante abandonara el buque sin dar previo aviso al Capitán, sin perjuicio de las responsabilidades penales en que pueda incurrir, el armador tendrá derecho a exigirle, como indemnización, el resarcimiento de los daños y perjuicios consiguientes, debiendo hacerse constar el abandono de trabajo en su respectiva libreta de inscripción marítima.

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, así como cuando en su libreta de inscripción marítima apareciese la nota de «abandono de trabajo», responderá subsidiariamente de la indemnización antes indicada.

Art. 77. Suspensión de actividades por sanción gubernativa.—Cuando las Autoridades competentes decreten como sanción la suspensión de las actividades de un buque, corresponderá al armador por el tiempo que dure aquélla el abono de los salarios que correspondan a los trabajadores, excepto cuando las mencionadas autoridades, a la vista de lo actuado, estimen procedente acordar igual suspensión respecto del pago de sueldos a aquellos tripulantes considerados como cómplices en la realización de los hechos que motiven el acuerdo.

SECCION 5.ª DE LA SUBROGACION DE LA RELACION JURIDICO-LABORAL

Art. 78. Efectos.—En todos los casos de sustitución o cambio de empresario, cualquiera que sea la causa que determine dicha sustitución, el nuevo armador queda sujeto a las consecuencias de las relaciones laborales a que estuviese vinculado el anterior empresario, sin que dicha sustitución produzca solución de continuidad alguna respecto a los efectos económicos y demás beneficios laborales que correspondan a los trabajadores.

Art. 79. Subrogación parcial de la flota.—Cuando la sustitución o cambio de armador no afecte a la totalidad de una flota, sino a alguno o algunos de sus buques por venta, cesión o cualquier otra causa, y sin perjuicio de que el nuevo armador quede obligado en la forma determinada en el artículo anterior, los componentes de las dotaciones del buque o buques afectados podrán optar por alguna de las soluciones siguientes:

1. Pasar a depender definitivamente de la nueva Empresa, con los derechos dimanantes de la aplicación de lo dispuesto en el artículo anterior.

2. Seguir formando parte de la dotación del mismo buque, con carácter transitorio en tanto no se produzcan vacantes de la categoría respectiva en la Empresa cedente, en la que quedará en situación de excedencia especial con derecho a ocupar las primeras vacantes que se produzcan.

En el caso previsto por el presente apartado, el nuevo armador vendrá obligado a reconocerles durante la transitoriedad de sus servicios, los efectos económicos que le hubieran correspondido de no haberse efectuado la venta o traspaso del buque.

3. Cubrir vacantes en los otros buques de la Empresa cedente, aun cuando ocupase destino de inferior categoría, en tanto no se produzcan vacantes 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.

4. 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 treinta días, a contar desde la fecha en que conociera o hubiese podido conocer la subrogación efectuada. Transcurrido dicho plazo, debe entenderse que el tripulante opta por depender definitivamente de la nueva Empresa.

SECCION 6.ª DE LA PRESCRIPCION Y DE LA CADUCIDAD DE LAS ACCIONES

Art. 80. Prescripción.—Las acciones derivadas del contrato de embarco que no tengan plazo especialmente señalado prescribirán a los tres años, a contar desde la fecha en que la acción hubiera podido ejercitarse.

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

Art. 81. Caducidad.—La acción por despido, deberá ejercitarse dentro del plazo de quince días hábiles, siguientes a aquel en que se hubiera producido, si tiene lugar en el puerto de embarco del tripulante despedido, y, cuando éste tenga que ser repatriado a España o restituido al citado puerto, dicho plazo comenzará a contarse a partir del día siguiente a aquel en que cese en el devengo de las dietas que debe percibir, a tenor de lo dispuesto en el párrafo segundo del artículo 71.

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

IX. REGIMEN ADMINISTRATIVO

Art. 82. 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. 83. 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 y que no fuese de la competencia exclusiva de otros Organismos.

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.

La Autoridad marítima del puerto donde haya de verificarse la inspección, a la que dará noticia previa de ello, facilitará a los Inspectores de Trabajo la colaboración precisa para el ejercicio de su cometido: a su vez, la Inspección de Trabajo prestará su consenso a dicha Autoridad marítima y a las de cualquier otro orden sobre aquellas cuestiones que por su índole puedan afectar a la jurisdicción de éstas.

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 del seguridad del buque.

Art. 84. *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.

Sin menoscabo de la facultad que se atribuye al Delegado de Trabajo correspondiente, para visar el «Cuadro» que, referidos a cada buque, deben colocarse en lugar adecuado del mismo para conocimiento de su dotación, será sellado por cualquiera de las Inspecciones de Trabajo de las provincias marítimas, previa comprobación de que se ajusta al autorizado por la Delegación de Trabajo que sea competente.

Art. 85. *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. RÉGIMEN ECONÓMICO

SECCION 1.ª MODALIDADES DE RETRIBUCION

Art. 86. *Modalidades de retribución*.—Las retribuciones del personal comprendido en el ámbito de aplicación de esta Ordenanza adoptará cualquiera de estas modalidades:

- «Sueldo fijo y participación en la captura.»
- Régimen «a la parte».

SECCION 2.ª NORMAS COMUNES

Art. 87. *Ambito*.—Las normas contenidas en esta Sección son de aplicación tanto a las tripulaciones enroladas a «sueldo fijo y participación en la captura», como en régimen «a la parte».

Art. 88. *Condiciones mínimas.*

a) Las retribuciones establecidas en la presente Ordenanza tienen condición de mínimas.

En el Reglamento de Régimen Interior se consignarán las condiciones más favorables actualmente establecidas o que establezcan las Empresas, cuya situación económica lo permita.

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

c) La retribución del personal interino o eventual será al menos la fijada en la presente Ordenanza, percibiendo además todos los emolumentos reconocidos o que se reconozcan para el personal fijo.

Art. 89. *Partes muertas*.—Quienes causen baja en el trabajo por virtud de incapacidad laboral transitoria derivada de accidente o de enfermedad, o por otra causa justificada con arreglo a la legislación vigente, tendrán derecho:

a) Si se trata de personal enrolado «a sueldo fijo y participación en la captura», la Empresa le abonará, como complemento de la prestación económica a cargo de la Seguridad Social, la cantidad necesaria para completar el importe del salario base, participación en la captura y demás emolumentos que al beneficiario le hubieran correspondido, como retribución en su trabajo, en tanto en cuanto no sean sustituidos por otro trabajador. En dicho caso el personal embarcado no podrá exigir el reparto del salario del trabajador ausente.

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

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

Art. 90. *Acumulación de cargos*.—Respetando el supuesto del Patrón de Pesca con mando y Técnicos de Pesca, no podrán acumularse en la misma persona, salvo casos excepcionales, dos o más cargos de a bordo, y cuando en la práctica, y de manera continuada, se diera tal caso de acumulación, el interesado sólo podrá percibir del «Monte Menor», cuando se trate de pesca «a la parte», la participación que corresponda a uno de dichos cargos.

En la pesca «a sueldo fijo y participación en la captura», dichas primas se refieren a la participación establecida en el artículo 99 de esta Ordenanza.

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

Art. 91. *Anticipos.*

a) El trabajador que cobre por quincena o mes tendrá derecho a percibir anticipos a cuenta hasta el límite del 90 por 100 de las cantidades que tenga devengadas.

b) 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 buque, y dicho vale, presentado por la familia al armador, será hecho efectivo de no tener aviso en contrario.

c) 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.

d) 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. 92. *Salarios garantizados*.—Para la efectividad de los salarios garantizados en el artículo 99 para el personal a «sueldo fijo y participación en la captura» y en el artículo 113 para el personal «a la parte» se tendrá presente:

a) Las cantidades entregadas por el armador tendrán la consideración de anticipos a tener en cuenta en la liquidación definitiva que se efectúe dentro de la primera quincena de los meses de enero y julio, o dentro de los quince días siguientes al término de la «marca».

b) En el supuesto de que el tripulante a «sueldo fijo y participación en la captura» no cubriese con su salario base y la participación en las capturas el salario garantizado, y si en régimen «a la parte», el importe de las «partes» que correspondan a cada tripulante no cubriese la remuneración mensual

mínima, no podrá exigirse reintegro alguno, ni descontarse la diferencia en posteriores liquidaciones.

c) El salario garantizado tendrá efectividad en tanto que la embarcación se halle dedicada a la producción pesquera, pues en casos de paro, y previo desenrolamiento de la dotación, una vez cumplidas las disposiciones legales sobre el particular, cesará la obligación de su pago, sin perjuicio de que el trabajador conserve su derecho a ingresar nuevamente en la embarcación, cuando ésta reanude sus actividades pesqueras.

Art. 93. *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, una vez clasificada, en la lonja o lugar de venta, donde no exista ésta, sin deducción alguna, cualquiera que sea la naturaleza o denominación de ésta.

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., que, en caso de existir, gravitará exclusivamente sobre la porción del armador. Si se comercializase por el propio armador, se estará al precio que rija, para la misma clase de pescá, en el puerto de descarga donde se efectúe la venta.

El Enlace Sindical y, en su defecto, el tripulante elegido por los trabajadores, juntamente con el Capitán, Piloto o Patrón o armador o su representante, fiscalizarán las operaciones de pesaje de la pesca capturada, acreditando que el peso total es el que efectivamente se fija por el armador, y haciendo, en otro caso, las salvedades oportunas.

SECCION 3.ª RETRIBUCIONES MEDIANTE «SUELDO FIJO Y PARTICIPACION EN LA CAPTURA»

Art. 94. *Estructura salarial.*—Las retribuciones del personal, retribuido mediante «suelo fijo y participación en la captura», estarán constituidas por el salario base y complementos del mismo y corresponde a la jornada normal.

Art. 95. Normas generales:

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

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

Art. 96.—*Salarios base.*—El personal tiene derecho al percibo del salario base que figura en la tabla que, como anexo número II, contiene esta Ordenanza.

Anualmente 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 5 por 100, revisión que se efectuará por los trámites de la Ley de 16 de octubre de 1942.

Art. 97. *Salario garantizado.*—Para los supuestos que el salario base más el complemento por participación en las capturas no alcance el importe del salario base más el 100 por 100, todo tripulante, de Capitán a Aprendiz, tiene derecho a que la Empresa armadora le compense la diferencia hasta aquel importe.

Art. 98.º Complemento personal de antigüedad:

1. Los trabajadores fijos comprendidos en esta Ordenanza disfrutarán como complemento personal de antigüedad de un aumento periódico por el tiempo de servicios prestados a la misma Empresa, consistente en diez trienios del cinco por ciento.

2. Los trabajadores interinos o eventuales disfrutarán de igual beneficio, si bien para el reconocimiento de cada trienio deberán haber prestado mil noventa y cinco días de trabajo efectivo en la misma Empresa.

3. El módulo, para el cálculo y abono del complemento personal de antigüedad, será el último salario base percibido por el trabajador, sirviendo dicho módulo no sólo para el cálculo de los trienios de nuevo vencimiento, sino también para el de los ya perfeccionados.

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

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

6. El trabajador que cese definitivamente en la Empresa y posteriormente ingrese de nuevo en la misma, sólo tendrá derecho a que se cómpute 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 eventuales 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 eventualidad, no se presentaren.

Los trabajadores interinos o eventuales que no se reincorporen 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. 99. *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. 100. Complemento de puesto de trabajo:

a) En favor de los Capitanes, Pilotos o Patrones 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 eventual, no tendrán derecho a su percepción cuando 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 encomienda 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, 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 Maquinista o Mecánico en posesión del diploma de la especialidad de Electricista que, designado por el armador, tenga a su cargo la vigilancia y conservación de estas instalaciones, percibirá un complemento igual al 20 por 100 del salario base correspondiente a su categoría.

e) 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. 101. *Complemento de vencimiento periódico superior al mes: Gratificaciones de 18 de Julio y Navidad.*—En cada una de ambas festividades, el tripulante percibirá un complemento equivalente a una mensualidad del salario garantizado, más el complemento personal de antigüedad, si tuviera derecho a él.

Art. 102. *Manutención.*—El armador, aparte del pescado que se consuma a bordo, facilitará la manutención del personal hasta un límite de 70 pesetas, por hombre y día de mar.

Anualmente podrá procederse a la revisión de la cantidad indicada, en la forma y condiciones establecidas en el párrafo segundo del artículo 96.

SECCION 4.^a RETRIBUCIONES EN REGIMEN «A LA PARTE»

Art. 103. *Determinación del sistema a observar.*—El trabajo a bordo de las embarcaciones de pesca de arrastre podrá ser remunerado por el sistema denominado «a la parte», pudiendo efectuarse con arreglo a uno de los procedimientos que se expresan en el artículo 118, previo acuerdo entre el armador y la mayoría de los componentes de la dotación, sin que pueda modificarse posteriormente el sistema que se adopte, salvo que se autorice por la Delegación Provincial de Trabajo competente, a petición individual del armador o tripulación, o conjunta del armador y dotación del barco, una vez oídos todos los interesados e informe de la Organización Sindical y de la Cofradía Local de Pescadores, si la hubiese.

Art. 104. *Conceptos de «Monte Mayor», «Monte Menor» y «parte» o «quión».*—A los efectos de esta Ordenanza se estima:

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

b) Se denomina «Monte Menor» la parte que corresponde a la dotación del barco una vez restados del «Monte Mayor» los gastos que con cargo al mismo se abonen y la participación del armador. En el «Monte Menor» se considerará incluido el importe de las horas extraordinarias trabajadas, con exclusión de las realizadas en puerto, en que se estará a lo establecido en el artículo 106.

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

Art. 105. *Variación de Asentador o Subastador.*—Por lo que se refiere a su participación en la venta de la pesca, las tripulaciones podrán proponer al armador el cambio de Asentador o Subastador de aquella en un determinado puerto, si se considera que la actuación de los mismos no fuese correcta y perjudicase los intereses de cualquiera de las partes en los precios, medida o pesos.

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

Art. 106. *Trabajos en puerto.*—El personal de las embarcaciones de pesca de arrastre contratado en régimen «a la parte» que se dedique en puerto a trabajos de reparación, pintura, etcétera, cobrará en cada día de trabajo el salario que le correspondiera de acuerdo con los sueldos base y trienios establecidos en el anexo II y en el artículo 98 de esta Ordenanza, así como las horas extraordinarias que efectúe (artículo 134), puesto que la participación del interesado en el «Monte Menor» comprende solamente la actividad desarrollada en funciones pesqueras, tanto en la mar como en tierra, estimándose como tales funciones las admitidas en cada puerto por usos y costumbres.

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

Art. 107. *Deducción importe bebidas alcohólicas.*—En todas las embarcaciones en que las bebidas alcohólicas que consume la tripulación se paguen del «Monte Mayor» o del «Monte Menor», todo tripulante que no desee participar en las mismas tendrá derecho a percibir en metálico su valor e importe en la adecuada proporción, lo que se concretará en el Reglamento de Régimen Interior de cada Empresa.

Art. 108. *Participaciones, porcentajes y procedimiento para establecerlos.*—Los Delegados de Trabajo para resolver las puestas que se formulen referentes a los gastos que deben deducirse del importe del «Monte Mayor», fijación de los porcentajes a percibir por el armador y por la tripulación y determinación del número de «partes» o fracción de «parte» que en el «Monte Menor» se asigne a cada individuo, cumplirán los siguientes preceptos:

a) Serán necesarios los informes de la Autoridad de Marina, de la Organización Sindical y de la Cofradía respectiva, caso de existir, y aquellos otros que se juzguen precisos.

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

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

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

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

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

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

Para la resolución de estos recursos se solicitará informe de las Uniones, de Empresarios y de la de Trabajadores y Técnicos, del Sindicato Nacional de la Pesca.

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

g) Para cualquier modificación que con posterioridad a la vigencia del indicado Reglamento de Régimen Interior pretenda introducirse, respecto al régimen de remuneración «a la parte», se seguirán los trámites establecidos en el presente artículo, sin perjuicio de los que se señalan en el capítulo XVI de esta Ordenanza.

Art. 109. *Normas de reparto.*—En el reparto de participaciones que del «Monte Menor» correspondan a cada tripulante se observarán las siguientes normas:

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

2. El régimen de distribución a que se refiere el artículo anterior es de aplicación incluso a los armadores cuando trabajen a bordo, y a sus próximos parientes, siempre que concurren, a los efectos de la distribución, con personal extraño.

Art. 110. *Documento de liquidación.*—La participación o «partes» del personal se hará constar en documentos que firmará el armador y el Capitán, Piloto o Patrón, en unión del Enla sindical y, en su defecto, del tripulante elegido por sus compañeros para verificar la función que se alude en el artículo 112.

Dicha liquidación expresará, con el debido detalle, los conceptos que han servido de base para determinar las cuotas o participaciones de cada uno de los interesados, debiendo presentarse por el armador los justificantes de los gastos e ingresos que figuren en la liquidación, y que estarán a disposición de los tripulantes para su comprobación.

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

Art. 111. *Presentaciones de la liquidación.*—Una copia exacta de la liquidación a que se refiere el artículo anterior, firmada por las personas que se citan en el mismo, se presentará dentro de las cuarenta y ocho horas siguientes de haberse practicado, en la Cofradía de Pescadores a la que pertenezca la dotación del buque, y en caso de que aquella no existiera o no tuviera a dicho personal encuadrado, en el Sindicato Provincial de Pesca. La entrega en las Oficinas de Correos, en sobre abierto para ser fechado y sellado dicho documento por el funcionario de Correos, justificará la fecha de cumplimiento.

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

a poner a disposición de la Cofradía o Sindicato la aludida liquidación, cuando por cualquiera de estas Entidades se solicite.

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

Art. 112. Control de la liquidación.—El Enlace sindical y, en su defecto, el tripulante elegido por los trabajadores, juntamente con el Capitán, Piloto o Patrón o armador o su representante, fiscalizarán en el régimen «a la parte» las operaciones de venta de la pesca en lonja o lugar de venta, o directamente, cuando se efectúe por este medio, debiendo tomar parte, asimismo, en la distribución del «Monte Mayor», acreditando que las ventas totales son las que efectivamente se fijan por el armador, y haciendo, en otro caso, las salvedades oportunas.

Art. 113. Salario garantizado.—El armador vendrá obligado a entregar en todo caso y por mensualidades vencidas la cantidad necesaria para que cada tripulante reciba o complete el importe de la remuneración mínima señalada a cada categoría profesional por el anexo II de esta Ordenanza, con un incremento de un 35 por 100.

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

Art. 114. Gratificaciones especiales.—El personal de la pesca de arrastre «a la parte», que a continuación se enumera, percibirá, con cargo al armador en todo caso e independientemente de las participaciones que les correspondan en el «Monte Menor», las gratificaciones siguientes:

	Pesetas mensuales
Capitán	2.270
Piloto	2.270
Patrón de pesca de 1.ª	2.270
Patrón de pesca de 2.ª	1.890
Maquinista	2.070
Mecánico naval Mayor o de 1.ª	2.070
Mecánico naval de 2.ª	1.890
Fogonero simple	1.890

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

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

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

4. Estas gratificaciones podrán revisarse anualmente en la forma y condiciones establecidas en el párrafo segundo del artículo 96.

Art. 115. Aplicación y liquidación de diversas percepciones. Al personal enrolado en el régimen «a la parte» le serán aplicables las percepciones reguladas en esta Ordenanza, que a continuación se relacionan, las que se liquidarán en la forma que se indica:

I. Sobre el sueldo base inicial fijado en el anexo II de esta Ordenanza.

a) Aumentos periódicos por tiempo de servicio (artículo 98).

II. Sobre el sueldo base inicial, anexo II, con un incremento de un 35 por 100.

a) La indemnización, caso de que así proceda, al personal interino y eventual, en el supuesto que se contiene en el artículo 73.

III. Sobre el sueldo base inicial, anexo II, y aumentos periódicos por el tiempo de servicio (artículo 98).

a) Licencias con sueldo (artículo 51).

b) Los sueldos que corresponda abonar al personal que se dedique en puerto a trabajos de reparación, pintura, etc. (artículo 106).

c) Pagas extraordinarias de 18 de Julio y Navidad (artículo 101).

IV. Sobre el sueldo base inicial, anexo II, con aumentos periódicos por tiempo de servicio (artículo 98).

a) Vacaciones remuneradas (artículo 145).

V. Sobre el sueldo base inicial, anexo II, aumentos periódicos por antigüedad (artículo 98), todo ello incrementado en un 35 por 100.

a) Liquidación en metálico de los días no descansados (artículo 141).

Art. 116. Sistema de retribución «a la parte».—Para la distribución entre el armador y el personal embarcado en régimen «a la parte», se establece, a título enunciativo, las tres modalidades fundamentales siguientes:

I. Sistema clásico o tradicional (artículos 118 a 121).

II. De participación sobre el importe líquido de la pesca (artículo 122).

III. De participación sobre el importe bruto de la pesca (artículo 123).

Art. 117. Determinación del sistema a seguir.—Para determinar el sistema a seguir en cada caso particular, será preciso el acuerdo de los miembros de la dotación con el armador, y la conformidad de la Cofradía de Pescadores de que se trate y de la Organización Sindical, a fin de procurar que en cada uno de los sistemas descritos exista la necesaria uniformidad en las provincias, en cuanto a principios y normas reguladoras en los medios similares de producción, pudiendo efectuarse los oportunos acuerdos mediante convenios colectivos, locales o provinciales, cuando así se estime conveniente, y siguiendo las directrices actualmente vigentes para la celebración de dichos convenios colectivos.

Art. 118. Del sistema clásico o tradicional.—En el sistema tradicional de deducción del «Monte Mayor» de determinados gastos o costos de producción, participando el armador y la tripulación «Monte Menor» en la diferencia restante, se tendrán en cuenta los preceptos que se contienen en los tres artículos siguientes.

Art. 119. Deducciones del «Monte Mayor».—Del «Monte Mayor» o «Montón» sólo podrán deducirse, antes de efectuar las particiones para armador y «Monte Menor», los gastos correspondientes a los conceptos que a continuación se enumeran:

A. De explotación:

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

2. Transportes de la pesca desde embarcación a la lonja.

3. Alquiler de cajas o reposición de éstas.

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

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

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

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

B. Que dimanen de la aplicación de esta Ordenanza:

1. Los gastos de dietas y locomoción y pago de remuneración que se produzcan con motivo de comisiones de servicio que redunden en interés conjunto de Empresa y dotación (artículo 40).

2. Las licencias con sueldo, en los casos expresamente establecidos en el artículo 51.

3) Aumentos periódicos por tiempo de servicios (artículo 98).

4) Pagas extraordinarias de 18 de Julio y Navidad (artículo 101).

5) La manutención a bordo, en el supuesto de que por usos y costumbres esté así establecido (artículo 102).

6) Seguro de equipaje que garantiza la indemnización que se establece en el artículo 120.

7) Liquidación en metálico de los domingos y días festivos no descansados (artículo 141).

8) Importe de las vacaciones remuneradas (artículo 145).

9) Primas de Seguro y Accidentes de Trabajo.

10) Los que produzcan los tripulantes enfermos, en tanto no se haga cargo de éstos la Seguridad Social (artículo 148).

11) Cualquier otro gasto que por la Dirección General de Trabajo, previo informe del Sindicato Nacional de la Pesca, pueda establecerse con carácter nacional, regional, provincial o local, o se encuentren establecidos por usos o costumbres, siempre que estas deducciones se compensen con beneficios concedidos por el armador que excedan de las condiciones mínimas de esta Ordenanza.

Art. 120. *Gastos a cargo exclusivo del armador.*—Corresponderá satisfacer exclusivamente al propietario o armador los siguientes gastos:

A. De explotación:

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

2) Reparación y renovación de aparatos para la pesca y de aquellos otros elementos necesarios para la misma, excepción hecha de los que, según el número 8 del apartado A, del artículo anterior, se abonen con cargo al «Monte Mayor».

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

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

B. Que dimanen de la aplicación de la Ordenanza:

1) Los de locomoción y dietas que puedan producirse por reintegro al puerto de embarque de los tripulantes que carezcan de la Libreta de Inscripción Marítima (artículo 26).

2) Los de locomoción y dietas que puedan ocasionar los transbordos forzados (artículo 34.2).

3) El pago de la remuneración correspondiente en los casos de licencia con sueldo otorgada libremente por el armador, así como en las licencias para exámenes, si procede, según el artículo 51.

4) Las dietas, gastos de locomoción y retribución que proceda en las comisiones de servicio dispuesto por el armador, en interés exclusivo de la Empresa (artículo 40).

5) Concesión de becas, préstamos, organización de bibliotecas, etc., que con fines de formación profesional se señalan en el artículo 45.

6) Los de locomoción y dietas que, con cargo al armador, pueda ocasionar la reintegración de un tripulante al puerto de embarque, según el artículo 71.

7) Las indemnizaciones que por la Magistratura de Trabajo puedan acordarse, a tenor de lo dispuesto en los artículos 72 y 74 de esta Ordenanza.

8) La indemnización, caso de que así proceda, al personal interino y eventual, en el supuesto que contiene el artículo 73.

9) El resarcimiento de daños y perjuicios a que se contrae el párrafo segundo del artículo 76.

10) Gratificaciones especiales a Médicos, Practicantes, etcétera, caso de que así proceda (artículo 100).

11) Los salarios que corresponda abonar al personal que se dedique en puerto a trabajos de reparaciones, pintura, etc. (artículo 100).

12) Las gratificaciones mensuales que para determinado personal se fijan en el artículo 114.

13) Las cuotas de la Seguridad Social, en la parte que corresponda abonar a las Empresas, salvo que proceda aplicar lo que establece el artículo 119.11 de esta Ordenanza.

Art. 121. *Deducciones del «Monte Menor».*—Del «Monte Menor» o participación de las tripulaciones se deducirán los siguientes gastos:

1) Los de dietas y locomoción, así como las remuneraciones de los tripulantes desembarcados en comisión de servicio que redunde en interés exclusivo de la dotación (artículo 40).

2) Los de manutención a cargo de los tripulantes cuando por usos y costumbres, o por acuerdo de la dotación, este gasto se abone del «Monte Menor» (artículo 102).

3) Las cuotas de los regímenes de la Seguridad Social, en la parte que corresponde abonar a los trabajadores.

Art. 122. *Sistema de participación sobre el importe líquido de la pesca.*—De participación sobre el importe líquido de la

pesca. En el sistema de abono con cargo al «Monte Mayor» todos los gastos y costos de producción, participando en el excedente de la dotación en el tanto por ciento que se determine, se abonarán por el citado fondo común todos los gastos que, según se enumeran en los artículos 119, 120 y 121, se satisfacen por el susodicho «Monte Mayor», por el propietario o armador, y por el «Monte Menor».

Art. 123. *Sistema de participación sobre el importe bruto de la pesca.*—De participación sobre el importe bruto de la pesca. Por este sistema constituirá el «Monte Menor» un tanto por ciento sobre el importe bruto de la pesca, según el concepto definido en el artículo 93 de esta Ordenanza, corriendo a cargo del armador, en su totalidad, todos los gastos, con inclusión de los que, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 121, se abonan con cargo al citado «Monte Menor».

SECCION 5.ª INDEMNIZACIONES

Art. 124. *Concepto.*—En el concepto de indemnizaciones a percibir, se comprende:

a) Dietas y gastos de locomoción.

b) 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. 125. *Viajes o 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 señala 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 entregárselo 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. 126. *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. 127. *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 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 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 de la frontera o desembarque 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 abonará 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 debida justificación posterior de los gastos realizados.

Art. 128. *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:

Capitanes, Patrones y Técnicos, primera clase.

Reso del personal, segunda clase.

Art. 129. *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.

La garantía de la indemnización señalada en este artículo se establece como obligatorio el concertar el oportuno seguro.

XI. JORNADA DE TRABAJO

Art. 130. *Seguridad y trabajos necesarios.*—Las disposiciones del presente capítulo se entenderán sin menoscabo del derecho y obligación que tiene el Capitán o Patrón del buque 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. 131. *Duración del trabajo efectivo en puerto y en la mar.*—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 aquélla 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. 132. *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. Asimismo el personal, cuando no pueda presentarse por causa justificada en el puesto de trabajo, avisará al armador con la adecuada anticipación.

Art. 133. *Horarios y turnos de trabajo.*—Será facultad privativa del Capitán o Patrón del buque 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. 134. *Recargo en las horas extraordinarias.*—Las horas que deban considerarse como extraordinarias, por exceder de la jornada, se pagarán con el recargo del 50 por 100 sobre el salario que correspondería a cada hora ordinaria.

No procederá este sistema cuando, mediante concierto entre las partes, se incremente en compensación el importe de la participación en la captura regulado en el artículo 99 de esta Ordenanza.

Art. 135. *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 precisa 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. 136. *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. 137. *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 autorización podrá formularse mediante petición, suscrita conjuntamente por el armador y tripulantes, o por solicitud conjunta de las representaciones sindicales de los armadores y tripulación, dirigida a la Delegación de Trabajo competente, debiendo exponerse las razones o fundamentos que justifiquen la adopción de la medida que se pretenda.

2. Será preceptivo, 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, etc., 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. 138. *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 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

SECCIÓN 1.ª DESCANSO DOMINICAL

Art. 139. *Excepción y disfrute.*—El trabajo a bordo de los barcos pesqueros, exceptuado del régimen general establecido por las disposiciones vigentes sobre descanso dominical, estará afectado por las normas especiales que se contienen en la legislación de descanso dominical.

Si al finalizar el correspondiente período 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 141.

Art. 140. *Cómputo.*—Como días de descanso se computará todo aquel período de veinticuatro horas consecutivas, siempre que en el mismo concurren simultáneamente las siguientes circunstancias:

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

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

Art. 141. *Liquidación de días no disfrutados.*—La liquidación en metálico de los días de descanso no disfrutados se llevará a cabo de acuerdo con las siguientes normas:

a) El salario base mensual del trabajador, más el complemento de antigüedad del mismo, se dividirá por 30.

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

cargo de un 50 por 100, representando dicha suma el importe de cada uno de los días que deban liquidarse en metálico.

c) A los tripulantes que ingresen o cesen en el curso de cada trimestre natural se liquidará en metálico, caso de que así proceda, en la parte proporcional que corresponda.

Art. 142. *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. 143. *Salida a la mar en domingo o festivo*.—Ninguna embarcación de pesca que se encuentre en puerto podrá hacerse a la mar en domingo. Las Autoridades de Marina prohibirán su despacho y salida en dicho día.

Cuando el buque entre en puerto en sábado o víspera de día festivo no recuperable después de las veintidós horas, o a cualquier hora de domingo o festivo no recuperable, deberán cesar, con carácter obligatorio, los trabajos de reparación de máquinas, pertrechar el buque y análogos. Se exceptúan a estos efectos, todos aquellos trabajos de carácter ineludible, como son los de fonda, asistencia a generadores eléctricos, etc.

Los trabajos interrumpidos por aplicación de este artículo deberán reanudarse el primer día laborable que siga.

Art. 144. *Fiesta patronal*.—El personal vinculado por esta Ordenanza celebrará su fiesta patronal el día 18 de julio, festividad de Nuestra Señora del Carmen, que tendrá la consideración de festivo no recuperable.

SECCION 2.ª VACACIONES

Art. 145. *Duración*.—Dentro de cada año, todo el personal comprendido en la presente Ordenanza, adquirirá el derecho al disfrute de vacaciones retribuidas durante treinta días naturales.

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

Art. 146. *Importe*.—Durante las vacaciones, el personal tendrá derecho al percibo del salario real en jornada ordinaria y 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. 147. *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. 148. *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 del 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.

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 y 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 considerarán 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-farmacéutico, hospitalización o alojamiento que facilite la Empresa, ésta 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. 149. *Reembarque del personal*.—El personal de la Empresa, incluido 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 base desde que, dado de alta, ofreció sus servicios a la Empresa, sin perjuicio de que pueda trabajar, conservando este derecho hasta que regrese.

XIV. PREMIOS, FALTAS Y SANCIONES

Art. 150. *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. 151. *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 las prestación de servicios extraordinarios.

Art. 152. *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 periodo de vacaciones retribuidas, distinciones o menciones honoríficas, viajes y cualesquiera otras semejantes, lo que además se hará constar en todo caso en los expedientes personales de los interesados, llevando anexa la concesión de preferencia a los efectos de ascenso.

Art. 153. *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. 154. *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. 155. 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. 156. Faltas graves.—Se considerarán faltas graves:

- a) Más de tres faltas de puntualidad en la presentación en el puesto de trabajo no justificadas y cometidas en el período de tres meses. Cuando tuviese que relevar a un compañero bastará con 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) Entregarse a juegos o distracciones, cualquiera que sean, estando de servicio.
- d) Negligencia o descuido en el trabajo que afecte sensiblemente a la buena marcha del mismo.
- e) La imprudencia grave en actos de servicio; si implicase riesgo de accidente para él o para sus compañeros o peligro de avería para las instalaciones, podrá ser considerada como falta muy grave.
- f) La embriaguez habitual no estando de servicio.
- g) Ausentarse del buque, no hallándose de servicio, sin permiso del Jefe correspondiente.
- h) La mera desobediencia a sus superiores en cualquier materia de servicio; si implicase quebranto de disciplina o de ella se derivase perjuicio para la Empresa o para los compañeros de trabajo, podrá ser considerada como muy grave.
- i) Las faltas de aseo y limpieza que produzcan quejas justificadas de los compañeros de trabajo.
- j) No fumar, 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. 157. Faltas muy graves.—Son faltas muy graves, en las que podrán imponerse cualquiera de las sanciones que se enumeran en el artículo 163 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 personal 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, destrozar 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 declarados 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 ella 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 de servicio, sea requerido para sustituir al ausente.

n) 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 frecuencia el consumo y existencias de combustible, materias lubricantes y agua dulce.

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

p) Causar accidentes graves por negligencia o imprudencia inexcusable.

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

r) Cualesquiera otras análogas que se incluyan al efecto en el Reglamento de Régimen Interior, caso de existir.

Art. 158. 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 al personal que le esté subordinado.
- d) El abandono del servicio de guardia.
- e) La estafa, robo o hurto, cometidos dentro o fuera del buque o la comisión de 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. 159. Normas para imposición de sanciones.—Podrán imponerse las sanciones, que est 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. 160. 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 sentencias, por constituir falta, delito o contravención sancionables.

Art. 161. 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. 162. *Sanciones por faltas graves.*—Por faltas graves podrá imponerse alguna de las siguientes sanciones:

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

Art. 163. *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. 164. *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. 165. *Prescripción de faltas.*—Las faltas leves prescribirán a los diez días; las graves a los veinte días y las muy graves a los sesenta días, a partir de la fecha en que la Empresa tuvo conocimiento de su comisión, y en todo caso a los seis meses de haberse cometido.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo anterior, la deslealtad o el abuso de confianza prescribirá a los dieciocho meses de la comisión del hecho.

Art. 166. *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. 167. *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. 168. *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 hasta de 100.000 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. 169. *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. 170. *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, tanto los mecanismos y aparatos preventivos de las máquinas y útiles de pesca, como los medios de protección personal, completándose unos y otros con la adecuada enseñanza sobre esta materia.

Se extremarán las precauciones en los trabajos y faenas que resulten peligrosos por su propia índole o por el lugar en que se realicen, correspondiendo al Capitán o Patrón establecer las normas especiales para estos casos, asumiendo la responsabilidad de la ejecución de dichas operaciones.

Art. 171. *Medidas especiales.*—Como complemento de las normas de carácter general se tendrán 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 encontrará en todo momento en condiciones 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 establecen en el artículo siguiente.

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

Art. 172. *Trajes de trabajo.*—Al personal embarcado en buques arrastreros, en régimen de sueldo fijo y participación en la captura, se abonará por el armador 15 pesetas por día y mar, para la adquisición de los siguientes equipos o trajes de trabajo:

a) Un traje interior de abrigo, un jersey, un par de guantes de abrigo y un gorro de punto de lana a todo el personal.

b) Un par de monos al personal de máquinas.

c) Trajes impermeables, chubasqueros, calzado especial, guantes de goma, etc., a todos aquellos tripulantes que por la naturaleza de su trabajo lo precisen.

d) Delantales, mandiles, chaquetillas y gorros blancos a los Cocineros y Marmitones.

e) Las batas necesarias, para el servicio que tienen encomendado, a los Médicos y Practicantes.

El periodo de duración de las prendas o trajes de trabajo, que se citan en los anteriores apartados, se fijará en los Reglamentos de Régimen Interior, siendo obligatorio su uso y pudiendo la Empresa sancionar al trabajador que incumpliere tal obligación.

Anualmente, podrá revisarse la asignación fijada en el párrafo primero del presente artículo, en la forma y condiciones establecidas en el párrafo segundo del artículo 96.

Art. 173. *Servicio de camas.*—En el caso de que el servicio de camas del personal subalterno sea propiedad de éste, las Empresas indemnizarán a cada uno de los mencionados tripulantes con la cantidad de 300 pesetas mensuales, siendo potestativo del armador suministrar a dicho personal, en las debidas condiciones de aseo, el servicio de camas completo, estimándose como tal el que por uso y costumbre es admitido, quedando obligado, en caso contrario, a abonar íntegramente la indemnización que en este párrafo se establece. Dicha indemnización podrá revisarse anualmente, en la forma y condiciones establecidas en el párrafo segundo del artículo 96 de la presente Ordenanza.

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

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

Los Reglamentos de Régimen Interior desarrollarán con la debida amplitud lo preceptuado en el presente artículo.

Art. 174. *Alimentación:*

a) La manutención que el armador ha de facilitar a la tripulación consistirá en 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.

XVI. REGLAMENTO DE REGIMEN INTERIOR

Art. 175. *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, ante la Autoridad Laboral competente, un proyecto de Reglamento de Régimen Interior, cuya confección se ajustará a lo establecido en las Ordenes de 6 de febrero y 26 de octubre de 1961 y a las siguientes reglas:

a) Deberán 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 dehan figurar en el mencionado Reglamento, se seguirá el orden de materias adoptado en esta Ordenanza nacional.

Art. 176. *Resolución.*—Una vez recibido en la Autoridad Laboral competente el proyecto de Reglamento de Régimen Interior, se procederá a la solicitud de los informes y tramitación conforme a lo determinado en las Ordenes de 6 de febrero y 26 de octubre de 1961.

Contra la decisión que se adopte por la Autoridad Laboral cabrá la interposición de recurso de alzada con sujeción a lo establecido en las Ordenes mencionadas en el párrafo anterior.

Art. 177. *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 Autoridad Laboral 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. 178. *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 Conve-

nios 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 correspondería 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. *Respeto al percibo de salario en especie.*—Se respetarán los usos y costumbres, sobre el derecho de los trabajadores a «sueldo fijo y participación en la captura» al percibo en especie, que se valorará al precio promedio de la pesca de que se trate, cuyo importe se deducirá del que corresponda obtener por la participación en la captura, según lo establecido en el artículo 99 de esta Ordenanza.

Este derecho de percibir parte de salario en especie, puede ser renunciado por los tripulantes.

Quinta. *Incompatibilidades.*—Se prohíbe al personal la realización de cualquier trabajo, servicio u operación de índole lucrativo 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.

Sexta. *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 del título de Capitán de Pesca o de Capitán de la Marina Mercante expedido con anterioridad al 26 de abril de 1963, ejerce el mando del buque sin limitación de tonelaje ni distancia a la costa.

Piloto con mando.—Es el que, en posesión del título de Piloto de la Marina Mercante de primera clase, expedido con anterioridad al 26 de abril de 1963, ejerce el mando de buque de hasta 700 TRB sin limitación de distancia a la costa.

Primer Oficial.—El que con título de Capitán de Pesca, Capitán de la Marina Mercante o Piloto de Primera o de Segunda Clase de la Marina Mercante, 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 Aprovechante, 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.

Segundo Oficial.—El que, en posesión de los títulos enumerados en el apartado anterior, se halla a las inmediatas órdenes del que ejerce 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. *Máquinas.*

Maquinista Naval Jefe.—Es el que en posesión de este título, desempeña el cargo de Jefe de Máquinas del buque sin limitación de potencia.

Oficial de Máquinas de primera clase con jefatura.—Es el que en posesión del título de Oficial de Máquinas de primera clase de la Marina Mercante, desempeña el cargo de Jefe de Máquinas en buques de hasta 4.000 CV de potencia.

Primer Oficial de Máquinas.—Es el que con el título de Maquinista Naval Jefe u Oficial de Máquinas de primera o segunda clase de la Marina Mercante se halla a las órdenes del

Jefe de Máquinas ejerciendo las funciones de carácter técnico inherentes a su título y desempeña en el Departamento de Máquinas similares funciones a las que se asignan al Primer Oficial de Puente.

Segundo Oficial de Máquinas.—Es el que, en posesión de alguno de los títulos indicados anteriormente, se halla a las órdenes del Jefe de Máquinas ejerciendo todas aquellas funciones o cometidos de carácter técnico inherentes a su título.

1.1.3. Radiotelegrafía.

Primer Radiotelegrafista.—Es el que estando en posesión del título de Oficial Radiotelegrafista de primera clase de la Marina Mercante ejerce a bordo las funciones propias de su profesión.

Segundo Radiotelegrafista.—Es el que estando en posesión del título anterior o el de Oficial Radiotelegrafista de segunda clase de la Marina Mercante está a las órdenes del Primer Radiotelegrafista y ejerce 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 Mercante 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.

Auxiliares de Sobrecargo.—Es el que, en posesión del 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.—El Doctor o Licenciado en Medicina y Cirugía 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 al de otras unidades pesqueras de la misma Empresa que se encuentran 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 encomendada, presta a bordo los servicios profesionales inherentes a su especialidad y para los cuales está facultado.

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 o 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 náutica-pesquera.

1.2.1. Puente y cubierta.

Patrón de Pesca de Altura con mando.—Es el que, en posesión del título de Patrón de Pesca de Altura, ejerce el mando de buques de hasta 700 TRB dedicados a la pesca litoral y de altura dentro de los límites para los que le faculta su título, y las funciones de carácter técnico que dimanen de la naturaleza y jerarquía del título que ostentan y como persona especializada en la pesca de arrastre, le corresponde determinar los caladeros y dirigir las faenas de pesca.

Puede mandar el segundo barco de las parejas de arrastre de Gran Altura, siempre que no rebase las 700 TRB.

Patrón de Pesca de Altura sin mando.—Es el que con el correspondiente título ejerce las funciones de Patrón subalterno en cualquier buque dedicado a la pesca.

Patrón de primera clase de Pesca Litoral, con mando.—Es el que, en posesión de dicho título, ejerce el mando de bu-

ques de hasta 200 TRB dedicados a la pesca costera o litoral, dentro de los límites para los que le faculta su título y las funciones de carácter que dimanen de la naturaleza y jerarquía del título que ostentan y como persona especializada en la pesca de Arrastre le corresponde determinar los caladeros y dirigir las faenas de pesca.

Patrón de primera clase de Pesca Litoral, sin mando.—Es el que, con el correspondiente título, ejerce las funciones de Patrón subalterno en buques dedicados a la pesca de Altura o de Litoral.

Patrón de segunda clase de Pesca Litoral, con mando.—Es el que, en posesión de dicho título, ejerce el mando de buques de hasta 75 TRB dedicados a la pesca costera o litoral, dentro de los límites de la región para la cual le faculta su título, y las funciones de carácter técnico que dimanen de la naturaleza y jerarquía del título que ostentan, y como persona especializada en la pesca de Arrastre le corresponde determinar los caladeros y dirigir las faenas de pesca.

Patrón de segunda clase de Pesca Litoral, sin mando.—Es el que, con el correspondiente título, ejerce las funciones de Patrón subalterno en buques dedicados a la pesca litoral.

1.2.2. Máquinas.

Mecánico Naval Mayor, con jefatura.—Es el que, en posesión del título de Mecánico Naval Mayor, desempeña el cargo de Jefe de Máquinas en buques de cualquier sistema de propulsión de potencia de hasta 2.000 CV.

Mecánico Naval Mayor, sin jefatura.—Es el que, con el correspondiente título, ejerce las funciones de Mecánico en buques de cualquier sistema de propulsión, cuya jefatura de Máquinas corresponda a Mecánico Naval Mayor, o el de Auxiliar de Máquinas en barcos cuya jefatura de Máquinas corresponda a Maquinista Naval Jefe u Oficial de Máquinas de primera clase de la Marina Mercante.

Mecánico Naval de primera clase, con jefatura.—Es el que, en posesión de dicho título, desempeña el cargo de Jefe de Máquinas en barcos de hasta 900 CV de cualquier sistema de propulsión.

Mecánico Naval de primera clase, sin jefatura.—Es el que, con el correspondiente título, ejerce las funciones de Mecánico en buques de cualquier sistema de propulsión cuya jefatura de Máquinas corresponda a Mecánico Naval Mayor o Mecánico Naval de primera clase, o el de Auxiliar de Máquinas en barcos cuya jefatura de Máquinas corresponda a Maquinista Naval Jefe u Oficial de Máquinas de primera clase de la Marina Mercante.

Mecánico Naval de segunda clase, con jefatura.—Es el que, en posesión de dicho título, desempeña el cargo de Jefe de Máquinas en barcos de hasta 290 CV, de cualquier sistema de propulsión.

Mecánico Naval de segunda clase, sin jefatura.—Es el que, con el correspondiente título, ejerce las funciones de Mecánico en buques de cualquier sistema de propulsión cuya jefatura de Máquinas corresponda a Mecánico Naval Mayor, de primera o segunda clase.

1.2.3.—Radiotelefonía.

Radiotelefonista Naval.—Es el que, en posesión del título oficial correspondiente, desempeña el servicio de cualquier estación radiotelefónica en cualquier tipo de buques arrastreros.

Radiotelefonista Naval restringido.—Es el que, en posesión del título oficial correspondiente, desempeña el servicio radiotelefónico del buque de acuerdo con las facultades que le concede su titulación.

2. MAESTRANZA

2.1. Puente y cubierta.

Contramaestre de pesca.—Es el hombre de mar, hábil y experimentado en la pesca, que bajo las órdenes del Capitán o Patrón dirige las faenas de pesca del buque.

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 personal de cubierta y, como tal, dispone, con arreglo a las instrucciones recibidas, los pormenores para practicar las labores y trabajos mecánicos de a bordo que corresponde a la sección de cubierta, repartiendo equitativamente las faenas y vigilando personalmente la rápida y exacta ejecución de las órdenes de los especialistas o subalternos que de él dependan, teniendo siempre presente quienes son los de mejor conducta, mayores conocimientos y más aptos para en cualquier momento poder aprovechar acertadamente los servicios de todos.

Se clasifican en Contramaestre de primera y de segunda.

Jefe Redero.—Es el encargado de confeccionar los aparejos y apañar las redes, así como llevar a cabo su reparación a bordo, dirigiendo el trabajo de los rederos a su cargo.

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

2.2. Máquinas.

Calderetero o Contramaestre de Máquinas.—Es el que, a las órdenes del Jefe de Máquinas, ejerce en el departamento de máquinas análogas funciones a las que respecto al departamento de cubierta se atribuyen al Contramaestre.

3. SUBALTERNOS

3.1. Especialistas.

Marinero Pescador (Pescamar).—Es el Marinero especialista, en posesión del certificado de competencia correspondiente, dedicado a las faenas de mar y que por sus conocimientos en la pesca y manejo de sus artes o aparejos se denominan de oficio pescador, y tiene, naturalmente, los conocimientos indispensables para la navegación y demás faenas propias a bordo de los buques.

Marinero Mecánico (Mecamar).—El Marinero especialista, en posesión del certificado de competencia correspondiente, que está en condiciones de desempeñar indistintamente servicios de cubierta y máquinas y llevar a cabo los que como tal se le ordenen.

Electricista.—Es el que bajo la inmediata dependencia del Jefe de Máquinas 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 del buque y las demás operaciones, complementarias o auxiliares, que le ordenen sus superiores del departamento de máquinas.

Redero.—Es aquel que a las órdenes del Jefe Redero compone y enmienda a bordo de los barcos las artes de pesca.

3.2. Simples subalternos.

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

Ayudante Redero.—Es el que realiza cometidos auxiliares a las órdenes del Jefe Redero o Rederos.

Aprovechante.—Es el que se inicia en los trabajos propios del Redero para alcanzar en su día esta categoría.

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

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

ANEXO NUMERO II

Salario base

	Pesetas
7. TITULADOS	
1.1. Oficiales.	
1.1.1. Puente y Cubierta:	
Capitán	22.470
Piloto con mando	20.470
Primer Oficial	19.470
Segundo Oficial	18.470
1.1.2. Máquinas:	
Maquinista Naval Jefe	22.850
Oficial de Máquinas de 1.ª clase con jefatura	21.470
Primer Oficial de Máquinas	20.470
Segundo Oficial de Máquinas	19.470

	Pesetas
1.1.3. Radiotelegrafía:	
Primer Radiotelegrafista	19.470
Segundo Radiotelegrafista	18.470
1.1.4. Fonda:	
Sobrecargo	19.470
Auxiliar de Sobrecargo	18.470
1.1.5. Servicios especiales:	
Médico	19.470
Científico con título facultativo superior	19.470
Ayudante Técnico Sanitario	17.470
1.2. Formación Profesional Náutico-Pesquera.	
1.2.1. Puente y Cubierta:	
Patrón de pesca de altura con mando	17.470
Patrón de pesca de altura sin mando	16.470
Patrón de 1.ª clase de pesca de litoral con mando	16.470
Patrón de 1.ª clase de pesca de litoral sin mando	15.470
Patrón de 2.ª clase de pesca de litoral con mando	15.470
Patrón de 2.ª clase de pesca de litoral sin mando	14.470
1.2.2. Máquinas:	
Mecánico Naval Mayor con jefatura	16.470
Mecánico Naval Mayor sin jefatura	15.470
Mecánico Naval de 1.ª con jefatura	15.470
Mecánico Naval de 1.ª sin jefatura	14.470
Mecánico Naval de 2.ª	13.470
1.2.3. Radiotelefonía:	
Radiotelefonista Naval	13.470
Radiotelefonista Naval restringido	12.470
2. MAESTRANZA	
2.1. Puente y Cubierta:	
Contramaestre de pesca	17.370
Contramaestre de 1.ª	13.470
Contramaestre de 2.ª	12.470
Jefe Redero	13.470
Cocinero	13.470
2.2. Máquinas:	
Calderetero	13.470
3. SUBALTERNOS	
3.1. Especialistas:	
Marinero Pescador (Pescamar)	11.470
Marinero Mecánico (Mecamar)	11.470
Electricista	11.470
Engrasador	11.470
Redero	11.470
3.2. Simples subalternos:	
Marinero	10.970
Ayudante Redero	11.470
Aprovechante	10.470
Camarero	11.970
Marmitón	10.470

MINISTERIO DE COMERCIO

16194 RESOLUCION de la Dirección General de Exportación sobre la exportación de tomate fresco.

A tenor de lo previsto en la disposición complementaria de la Orden ministerial de 20 de julio de 1976 por la que se regula la exportación de tomate fresco, tengo a bien resolver lo siguiente:

I. Régimen para el tomate liso de invierno

1. Se atribuye al Sindicato Nacional de Frutos y Productos Hortícolas la elaboración de las correspondientes propuestas so-