

334: 656.6

INSTITUTO DE REFORMAS SOCIALES

SECCIONES 1.^a Y 2.^a TÉCNICO-ADMINISTRATIVAS

REGLAMENTACION

DEL

TRABAJO A BORDO DE LOS BUQUES MERCANTES



R. 54.714

MADRID

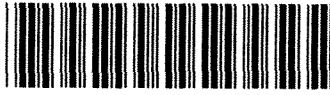
IMP. DE LA SOC. DE M. MINUESA DE LOS RÍOS

Miguel Servet, 18. — Teléfono 651.

1915



A-44125



1084017

MTAS. Biblioteca 1-41135-1

Este expediente ha sido enviado al Instituto por el Ministerio de la Gobernación para el oportuno informe:

Se refiere a un proyecto de Reglamento del trabajo a bordo de los buques mercantes, y procede del Ministerio de Marina. La iniciativa del proyecto pertenece a la Dirección general de Navegación y Pesca Marítima, la cual dice que le mueve a presentarlo el malestar y descontento hoy existentes entre el personal de la Marina mercante, y principalmente entre sus Oficiales, cuya causa predominante se encuentra, a su juicio y notoriamente, en la falta de limitación del trabajo a bordo de los buques de comercio, la escasez de los sueldos, al no ser remuneradas las horas extraordinarias, y la falta absoluta de licencias o permisos con sueldo para que el hombre de mar pueda reunirse con su familia, aunque sea de tarde en tarde, librándole así de la esclavitud que hoy constituye el servicio de mar.

Este proyecto ha sido sometido a la deliberación y acuerdo de la Junta Consultiva del Departamento del ramo, que ha introducido en él importantes modificaciones, modificaciones que dieron motivo a un voto particular de dos de sus miembros, que no es sino una reiteración del primitivo proyecto.

Esta circunstancia justifica que se limite este extracto a dar cuenta solamente de las diferencias entre el proyecto de la Dirección general de Navegación y el aprobado por la Junta Consultiva, puesto que, como ya se ha dicho, el voto particular no hace sino reafirmar los puntos de vista de aquél.

Naturalmente, se omite todo aquello que no afecta al aspecto social de la cuestión, es decir, todo aquello que tiene un carácter puramente técnico en orden a la navegación.

El método seguido consiste en extraer los preceptos de aquella naturaleza, contenidos en el Reglamento aprobado por la Junta Consultiva, que es, en definitiva, el que ha prevalecido, y en realidad el único proyecto que como tal subsiste hoy, consignando en las notas las disposiciones del que presentó la Dirección de Navegación y Pesca marítima solamente a título de elemento de juicio.

Aquel proyecto tiene dos partes, una sobre materia que no ha sido hasta hoy objeto de ninguna regulación legal (1), y otra la formada por los artículos que se relacionan con el régimen legal del trabajo, ya en vigor, en ciertos órdenes que han sido anteriormente objeto de reglamentación, con los cuales, por lo tanto, se establece contacto o rozamiento.

Proyecto aprobado por la Junta Consultiva, comparado con el presentado por la Dirección de Navegación y Pesca marítima, mediante notas expresivas de las diferencias.

La fijación de la jornada, organización y distribución del trabajo y su modificación en viaje incumbe al Capitán.

La jornada en la mar o rada abierta, para el personal de Oficiales de puente y el de máquinas, no podrá exceder de doce horas, distribuidas en guardias sucesivas, que no podrán durar más de seis horas, seguidas de un descanso mínimo de cuatro, salvo circunstancias de fuerza mayor, peligro del buque, su pasaje o carga (2).

En puerto o rada abrigada, ese mismo personal se hallará sujeto a igual jornada, salvo circunstancias de fuerza mayor (3).

(1) Lo único dispuesto acerca de la materia que nos ocupa consiste en el Reglamento de contratación de dotaciones de 18 de noviembre de 1909, en el cual se preceptúa que en los contratos se fije la duración de la jornada de trabajo, pero no se expresa cuál ha de ser esa duración.

(2) El proyecto primitivo establece para la oficialidad de máquinas las tres guardias, cuando el personal subalterno de las mismas baste para dicho reparto. Las indicaciones que van en las notas siguientes señalan las respectivas disposiciones del proyecto primitivo de la Dirección.

(3) Diez horas por día.

Se establecen licencias, sin sueldo (1), de dos semanas, y otra, como máximo, para viajes de ida y retorno, a favor del personal con más de dos años de servicio del mismo naviero, al que se reserva la facultad de suprimir aquéllas por exigencias del servicio o dificultades en la sustitución.

Ningún Oficial, que haya servido durante la última guardia, del día podrá ser obligado a entrar en otra sin haber descansado cuatro horas (2).

Para la tripulación se dispone: respecto de la dotación de cubierta, en la mar o en rada abierta, doce horas como jornada máxima, lo mismo que para el de máquinas. En las navegaciones de altura (3), este personal se distribuirá en tres guardias, en vez de las dos. A este personal le son también exigibles dos (4) horas para conservación de las máquinas, y una hora cuando se halle distribuido en sólo dos guardias.

En puerto o rada abrigada se reduce la jornada a (5) diez horas (6). Esto aparte, el art. 6.º contiene el precepto general de que todo individuo de la tripulación del buque está obligado a prestar obediencia a las órdenes que para el servicio reciba del Capitán, Patrón, Oficiales y demás superiores, ejecutando a cualquier hora todos los trabajos que se le encomienden, tanto para el buque como para la carga, ya sea a bordo, en las embarcaciones o, en caso de absoluta necesidad, a juicio del Capitán, en tierra.

Nuevamente el art. 18 dispone que ningún individuo de la dotación de cubierta o máquinas puede rehuir sus servicios, cualquiera que sea la duración de las horas de trabajo que se le encomiende.

Este Reglamento reconoce derecho a remuneración suplementaria proporcional al jornal (7) en los casos siguientes:

-
- (1) Con sueldo, y al personal que lleve doce meses.
 - (2) En las primeras ocho horas del día siguiente.
 - (3) O de gran cabotaje, o cuando el buque se aparte más de 400 millas de puerto español, o su tonelaje bruto pase de 1.000 toneladas.
 - (4) Sólo una hora.
 - (5) En todo caso.
 - (6) Y no más de ocho al personal de máquinas.
 - (7) Retribución suplementaria proporcional que no podrá ser menor de una peseta por hora de servicio, fuera del normal.

1.º En los buques de tonelaje bruto de 25 a 200 toneladas que hagan navegación de cabotaje o pequeño cabotaje, salvo los casos de fuerza mayor, por las horas que excedan de setenta y dos en los seis días de la semana (1).

2.º En los buques en que el personal de máquinas esté repartido en dos guardias, respecto del tiempo de trabajo de conservación de aquéllas que exceda de una hora.

En todo caso, en cada guardia, el personal de máquinas, de acuerdo con el de cubierta, efectuará la elevación de las cenizas en los casos necesarios.

3.º Salvo en los casos de fuerza mayor o peligro del buque, pasaje o carga, a juicio del Capitán, respecto de toda hora de trabajo encomendado más allá de los límites fijados.

Se exceptúa el personal que participe en el tráfico.

Todos los puntos contenidos en esta parte del Reglamento, la cual comprende el núcleo de la reforma proyectada, constituyen una materia que no ha sido hasta hoy objeto de regulación.

Trata de resolver varios aspectos importantes del contrato de trabajo a bordo de los buques mercantes, y sus disposiciones, naturalmente, no pueden estar en pugna con ninguna de las Leyes vigentes.

He aquí ahora el examen somero de los preceptos del proyecto que se refieren a puntos que han sido objeto de regulación, tales como el trabajo de los menores y el descanso dominical.

Dice el art. 14 que los niños menores de diez y seis años tendrán derecho a un descanso de doce horas, de las cuales ocho han de ser continuadas.

Preceptúa también que desde las ocho de la noche a las cuatro de la mañana no podrán ocuparse en ningún trabajo, a excepción del de la pesca (2).

El art. 16 establece que, dentro de lo posible, se procu-

(1) Las horas extraordinarias se pagarán conforme a los contratos y usos: se fija en cincuenta y cuatro horas el trabajo del personal de máquinas.

(2) El trabajo nocturno no podrá prolongarse más de dos noches consecutivas, cuando se dediquen a la pesca litoral o costera, y tres, seguidas de cuatro de interrupción, en los demás casos.

rá que el domingo sea el día de descanso semanal. Sin embargo, el Capitán podrá elegir otro día para toda o parte de la dotación.

A tenor de este mismo artículo, las condiciones del descanso varían, según que el buque se encuentre en puerto o en rada abrigada o en la mar.

En el primer caso, la dotación no se empleará el día de descanso dominical más de dos horas de la mañana en los trabajos del buque (1), a menos que éstos no puedan diferirse. En el segundo supuesto, esto es, cuando el buque se halle en la mar, salvo las circunstancias de fuerza mayor, no se obligará a la dotación, en el día de descanso, a efectuar más trabajos que aquellos indispensables para la seguridad o conducción del buque, servicio de máquinas y aquellos propios de la conservación de las mismas o de la carga, y el aprovisionamiento, limpieza y servicio de las personas embarcadas. Esos trabajos no podrán recargarse sobre la guardia más de dos horas de la mañana.

Salvo estos casos, las circunstancias de fuerza mayor y aquellas en que peligre la seguridad del buque, de las personas embarcadas o de la carga, y salvo también la necesidad de proveer al aprovisionamiento de las mismas, toda hora de trabajo ordenado el día de descanso semanal dará lugar a una remuneración suplementaria proporcional al importe del jornal.

Preceptos que sólo figuran en el primer Reglamento de la Dirección general de Pesca, y que no han sido incluidos en el aprobado por la Junta Consultiva.

Establece un plazo de quince días para el despedido por Oficiales o patronos, cuando el personal lleve tres meses seguidos en un buque, excepto en los casos de mala conducta, falta de pago de los sueldos o transbordo a otro buque de la misma Empresa.

Sustitución, en la primera escala española, de todo Oficial

(1) Sólo cuando no puedan diferirse.

de que, por fuerza mayor, se haya privado el buque, salvo juicio en contra del Comandante de Marina.

Cada guardia del personal de máquinas debe comprender, al menos, un hombre por cada tres hornos, menos en algunos casos que se especifican.

Las inscripciones en el registro de horas suplementarias las visará un representante del personal de cubierta o de máquinas, según el caso. •

La cuenta de la remuneración de esas horas se regulará según el contrato y los casos, y se hará constar en el rol del buque, así como en el registro especial del trabajo.

El armador o el Capitán están obligados a dar a conocer a las personas que fueran a embarcarse como dotación, además de las condiciones del contrato, la composición de la misma y el número de hornos existentes en las calderas.

INFORME

Del estudio de los

precubidos

En efecto

De la lectura de estos antecedentes resulta claramente que existe un grave problema ~~estudiar~~ resolver en punto a las relaciones entre los patronos navieros y el personal de la Marina mercante.

que

Los términos de este problema o conflicto de intereses y aspiraciones se acusan con líneas firmes y precisas por los documentos constitutivos del expediente, en los cuales se advierte que, si bien existen criterios muy distantes entre sí para resolverlo, no se difiere por nadie al apreciar la realidad y trascendencia de la cuestión, ni tampoco en cuanto a la necesidad de abordarla y solucionarla, siguiendo en este punto el ejemplo de otras legislaciones, pues como la Dirección general de Navegación advierte, se debe tener en cuenta «que otras naciones marítimas se han preocupado de este importantísimo problema social, dictando Leyes y Reglamentos reguladores del trabajo de los obreros marítimos»: bastará recordar el Código marítimo alemán de 2 de junio de 1902, en su título III; la Ley noruega de 9 de junio de 1903, y especialmente la Ley francesa de 17 de abril de 1907, en lo relativo a la reglamentación del trabajo a bordo de los buques mercantes, y otra, del mismo país, de 4 de agosto de 1910, sobre el trabajo a bordo de los buques mercantes, en lo referente a la pesca.

Es, por lo tanto, indispensable partir de este punto, ya que quienes así lo estiman y establecen son precisamente los órganos de la Administración pública que, por su naturaleza y situación peculiares, se hallan especialmente autorizados para conocer la materia.

MINISTERIO DE TRABAJO Y PREVISIÓN SOCIAL

Esto aparte, viene a comprobar la exactitud de la visión y del concepto a que responde la iniciativa que nos ocupa, hechos notorios y públicos de gran resonancia y alcance, que, naturalmente, fueron, al ocurrir, por todos conocidos, y que, de seguro, nadie ha olvidado todavía: refiérense las Secciones a la última huelga general de los Oficiales y hombres de mar, acontecimiento con el que se enlaza íntimamente el proyecto de que se trata, cuyo fin primordial no es otro que el de evitar la reproducción, probablemente agravada, de aquella intensa perturbación económica y social. Ahora bien: la huelga general indicada—nos lo dice la voz autorizadísima de la Dirección general de Navegación y Pesca marítima, no contradicha por ninguno de los demás órganos oficiales—fué el efecto y la manifestación del malestar y el descontento existente entre el personal de la Marina mercante, y principalmente entre sus Oficiales, malestar cuya causa predominante era, y sigue siendo todavía, «la falta de limitación del trabajo a bordo de los buques de comercio, la escasez de los sueldos, el no ser remuneradas las horas extraordinarias, y la falta absoluta de licencias o permisos con sueldo para que el hombre de mar pueda reunirse con su familia, aunque sea de tarde en tarde, librándole así de la esclavitud que constituye el servicio de mar».

Sobre estos tres puntos descansa y gira la reforma que se propone; y, aunque ofrezca otros aspectos parciales, bien puede decirse que ellos constituyen su idea central.

Las Secciones asienten, pues, con lo dicho, a dos extremos: el que se refiere a la razón de ser o necesidad de la reforma, y el que afecta a sus elementos integrantes.

Antes de entrar en la consideración separada de cada uno de estos elementos, parece oportuno dejar sentada otra afirmación, que hace relación al criterio inicial o de conjunto con que las Secciones han estudiado los dos proyectos que obran en el expediente, o, lo que es igual, a la norma general con que han juzgado cada una de las opiniones divergentes que en el mismo se contienen.

Esa norma general, derivada lógicamente de los antecedentes y términos de la cuestión, no ha sido otra, ni podía ser, a juicio de las Secciones, que la necesidad absoluta de que la fórmula que se adopte lo sea realmente de plena armonía, o, por lo menos, de amplia transacción de los intere-

ses en conflicto, pues de otra suerte, no siendo la solución de éste, no merecería ser concertada, ni mucho menos promulgada.

¿Cuál de los dos proyectos, el de la Dirección o el de la Junta Consultiva, debe estimarse como expresivo de aquella fórmula?

En principio, esto es, de un modo general, las Secciones creen que el primitivo proyecto de la Dirección, reafirmado en sus bases por el voto particular al dictamen de la Junta Consultiva, parece responder más a los fines de armonía que en definitiva se persiguen; y se afirma esto, no ya porque sus términos sean más amplios y más liberales las concesiones que por él se hacen al personal marítimo mercante—puesto que, precisamente, el más y el menos de tales concesiones es lo que, hoy por hoy, no pueden calificar las Secciones, por falta de datos concretos sobre la materia—, sino porque su estructura corresponde más exactamente a todas y cada una de las causas originarias del conflicto, según se han enunciado por la Dirección general de Pesca y Navegación al plantear los términos esquemáticos del problema, y está más conforme con la orientación general que en manifestaciones análogas del trabajo sigue nuestra reforma social.

Se deben ahora considerar los varios aspectos que la cuestión ofrece.

Ante todo, conviene tener presente que la nueva disposición que se proyecta, como reguladora que es de un cierto orden de relaciones económico-sociales, ha de venir a formar parte del conjunto de las disposiciones que constituyen hoy la llamada legislación del trabajo, y, consiguientemente, ha de relacionarse con ella armónicamente.

En este respecto, si lo que se prepara fuese un mero Reglamento, claro es que sus preceptos no podrían en manera alguna traspasar el marco legal vigente, establecido a virtud de disposiciones de orden legislativo, cuya estructura general convendría en todo caso respetar, aun en el supuesto de que se trate de proyectar una Ley, en vez de una disposición emanada del Poder ejecutivo.

Como norma general, pues, que presida el estudio que proyecta la Junta Consultiva de la Dirección de Pesca y Navegación, ofrécese lógicamente la de no restringir, ni mucho

menos desvirtuar, ninguno de los preceptos tutelares que contienen las diferentes disposiciones legales hoy en vigor, en la parte que afecte al personal asalariado de que se trata.

El art. 14 del proyecto que se comenta dispone que los niños menores de diez y seis años tendrán derecho a un descanso de doce horas, de las cuales ocho han de ser continuadas. Preceptúa también que desde las ocho de la noche hasta las cuatro de la mañana no podrán ocuparse en ningún trabajo, a excepción del de la pesca.

Este artículo justifica algunas observaciones.

En efecto, no determina el límite mínimo: pudiera, pues, contradecir el art. 1.º de la Ley de Mujeres y Niños, prohibitivo, en absoluto, de toda clase de trabajo para los menores de ambos sexos que no hayan cumplido diez años.

Por lo que afecta al trabajo nocturno de los menores, la Ley citada lo prohíbe en su art. 4.º, en todos los casos, para los menores de catorce años, y también para los mayores de catorce y menores de diez y ocho en determinadas industrias. Análogamente, es más restringido el proyecto en la definición del trabajo nocturno, pues considera como tal al que se efectúa desde las ocho de la noche hasta las cuatro de la mañana, al paso que la Ley hace empezar dicho trabajo a las siete y termina a las cinco de la mañana; disminuye, pues, el lapso del trabajo nocturno en dos horas. También excluye de la excepción el trabajo de pesca.

Por otra parte, contradice, de una manera tácita al menos, dos Reales decretos emanados del propio Ministerio de Marina: el de 18 de noviembre de 1908 y el del mismo día de 1909.

El art. 3.º de dicho Real decreto de 1908 prohíbe el trabajo de los niños menores de catorce años en las embarcaciones de todas clases que hagan la navegación costera fuera de las tres millas, el gran cabotaje y la de altura, sea cual fuere su objeto.

A mayor abundamiento, el art. 9.º del segundo de los Reales decretos citados sobre contratación de las dotaciones para los buques mercantes establece, confirmando el precepto anterior, que no podrán figurar en el rol los menores de catorce años; y añade que desde esa edad hasta los veintitrés necesitarán tener el permiso de sus padres o tutores para ser enrolados en embarcaciones de aquellas condiciones.

Ahora bien: estos preceptos pudieran sufrir lesión por el Reglamento que comentamos, pues al hablar de los menores de diez y seis años y no fijar el límite inferior de la edad, incluye tácitamente los menores de catorce años, los cuales, ya, en la actualidad, por un precepto reiterado del propio Ministerio de Marina, no pueden formar en ningún caso parte de las tripulaciones de los buques que hagan la navegación costera fuera de las tres millas, la de gran cabotaje o la de altura.

No cabe tampoco olvidar que los menores de diez y seis años no pueden emplearse en trabajos de limpieza de motores y piezas de transmisión, mientras esté funcionando la maquinaria.

Otra discrepancia se refiere a la jornada de los menores. Del art. 16 que comentamos resulta implícitamente que los menores de diez y seis años a que se refiere pueden trabajar doce horas diarias, puesto que deben descansar las otras doce; de ello resulta un trabajo semanal que excede al máximo fijado por el art. 7.º del Reglamento de mujeres y niños, el cual dice que los mayores de catorce años y menores de diez y seis no podrán trabajar más de sesenta y seis horas semanales.

Por último, en este respecto es preciso no perder de vista lo dispuesto en los artículos 15 y 16 del Reglamento acerca de las condiciones que hay que acreditar para que un menor de edad pueda ser admitido al trabajo.

Lo preceptuado en la enmienda al art. 15, incorporada al Reglamento, por la que se dispone que todo individuo deberá tener en los buques de pesca, cuando se encuentren en el ejercicio de su industria, un descanso mínimo de ocho horas, que podrá reducirse a seis durante seis días, a lo más, en cuanto indirectamente autoriza jornadas de diez y seis y diez y ocho horas, pudiera también en ciertos casos dar lugar a infracciones de la Ley que protege el trabajo de los menores.

Otra disposición protectora de los menores es el Real decreto de 25 de enero de 1908 clasificando las industrias que se prohíben a los niños y mujeres menores de edad.

Entre ellos figuran varios que pueden realizarse, y se realizan, a bordo, tales, por ejemplo, como el engrasado, limpieza, examen o reparación de las máquinas o mecanis-

mos en marcha; la carga de fardos cuyo peso exceda de 10 kilogramos, así como el arrastrar o empujar cargas que representen un esfuerzo superior al necesario para mover, en rasante de nivel, determinados pesos, pues no cabe duda que tales trabajos, y otros que es ocioso citar, se prohíben, no en razón del lugar en que se efectúan, circunstancia en absoluto indiferente, sino a causa del daño que pueden inferir al organismo de los obreros tutelados.

El trabajo a bordo de los buques mercantes pertenece indudablemente al grupo establecido por el precepto de la letra B, número 1.º, art. 7.º del Reglamento para la aplicación de la Ley de 3 de marzo de 1904 sobre el descanso en domingo, bajo el concepto general de comunicaciones fluviales y marítimas, las cuales, así como las reparaciones que exija su material fijo o móvil, se hallan exceptuadas del descanso por virtud de las disposiciones que acabamos de citar. Trátase, pues, de una materia comprendida dentro de la Ley del Descanso, pero solamente en las condiciones limitadas que son propias y especiales de todo trabajo que disfruta de excepción.

El punto de vista de compenetración con el legal vigente basta enunciarlo de un modo general, sin descender al detalle de todas las disposiciones con que pueda rozarse la que se proyecta, la cual no debe nunca desvirtuar, ni siquiera restringir, las medidas protectoras ya en vigor respecto de los obreros a que afecta.

Aparte de las consideraciones generales que anteceden, por la complejidad del asunto, por la índole peculiarísima de la industria a que afecta y de los intereses en juego, creen las Secciones que, para entrar en el fondo del problema que con el proyecto se pretende resolver, son necesarios muy diversos elementos de juicio; y si bien es cierto que las Secciones pudieran disponer de algunos datos relacionados con aspectos técnicos y jurídicos de la cuestión, sería preciso aportar al estudio de la misma otros—indudablemente conocidos por el Ministerio de Marina, puesto que sin ellos no hubiera podido formular el proyecto presentado a informe—, tales como la actitud de las partes interesadas, la medida justa de sus aspiraciones, el estado económico o financiero de la industria, la repercusión en ésta de las circunstancias actuales, y cuantos son realmente de la competencia más

especial del ramo de la Administración de donde el proyecto procede.

En virtud de lo expuesto, las Secciones resumen su informe en los siguientes términos:

1.º Estiman, en líneas generales, más aceptable el proyecto formulado por la Dirección general y el contenido en el voto particular, por creer que responde mejor a las aspiraciones manifestadas por los elementos principalmente interesados y a la orientación que en España sigue la legislación tutelar del trabajo.

2.º Consideran indispensable que, si se trata de un Reglamento, se acomoden sus disposiciones con toda fidelidad a la legislación vigente protectora de los niños, del descanso dominical, y, aun tratándose de un proyecto de Ley, no sería discreto formular preceptos que implicaran un retroceso en lo ya legislado.

3.º Para entrar en el fondo del asunto y poder manifestar una opinión razonada sobre el detalle de las disposiciones propuestas, sería preciso disponer de elementos de información directa en relación con los problemas planteados, y de los cuales carecen las Secciones.

Esto no obstante, el Instituto acordará, como siempre, lo que estime más oportuno.

Madrid 10 de mayo de 1915.

El Jefe de la Sección 2.ª,

José Marvá.

El Jefe de la Sección 1.ª,

Adolfo G. Forada.

DOCUMENTOS

I

Moción redactada por la Dirección general de Navegación y Pesca Marítima razonando su iniciativa de presentar un proyecto de reglamentación del trabajo a bordo de los buques mercantes.

Ministerio de Marina: Dirección general de Navegación y Pesca marítima.—Excmo. Sr.: Al estudiar la causa del malestar y descontento hoy existentes entre el personal de la Marina mercante, y principalmente entre sus Oficiales, salta a la vista, como factor predominante de ella, la falta de limitación del trabajo a bordo de los buques del comercio, la escasez de los sueldos, al no ser remuneradas las horas extraordinarias, y la falta absoluta de licencias o permisos con sueldo, para que el hombre de mar pueda reunirse con su familia, aunque sea de tarde en tarde, librándole así de la esclavitud que hoy constituye el servicio de mar.

Todas las Leyes sociales dictadas (asunto de la mayor preferencia de los Gobiernos) tienden a la mejora del obrero terrestre, ora concediéndole aumento en los salarios, ya disminuyendo la jornada de trabajo, ya otorgándole pensiones de retiro en su ancianidad; y así como, sin solución de continuidad, se legisla ampliamente en ese sentido, estableciendo aquellas mejoras en todos los oficios y en todas las industrias, es lo cierto, por triste que sea confesarlo, que ninguna de ellas se ha hecho para los obreros de mar, como si el trabajo, obscuro porque no se ve, pero penosísimo, de aquellos hombres

no fuera digno de que se hubiera incluido en alguna de esas Leyes. No: es que, por hallarse diseminados, peleando constantemente con elementos que no se ven desde el interior de la nación, pero que ponen en constante peligro sus vidas y los cuantiosísimos intereses confiados a su custodia, es que, por no llegar jamás a poder reunirse en tierra, como se reúnen los otros elementos obreros a quienes atienden esas Leyes, sin medios de agruparse y constituirse en Asociaciones de resistencia por las cuales pudieran hacer oír sus justísimas quejas, los Gobiernos no se dieron cuenta de la perentoria necesidad de atender debidamente a esta honrada clase—la más sufrida y expuesta de todas las sociales—, esperando, sin duda, a que la paciencia, que tiene, como todas las cosas, su límite, se agote, y esa gente trabajadora llegue, de un modo elocuente y tumultuoso, a hacerse oír de quienes la tienen injustificadamente olvidada.

Por estas mismas razones, por esa actitud de prudencia, no observada por ningún otro elemento obrero, no se debe ni se puede esperar más a que el malestar y el desaliento lleguen a exteriorizarse y manifestarse ilícitamente, y es llegado el momento de regular el trabajo a bordo de los buques de comercio.

Labores hay en las industrias terrestres que son muy penosas, pero no lo son ciertamente menos las que se ejecutan sobre la cubierta o en las máquinas y calderas de los buques. Son aquí las horas del trabajo siempre, o casi siempre, excesivas; no tienen limitación ni de día ni de noche; son muchas veces verdaderamente intolerables, y lo son por falta de disposiciones que lo regulen, en perjuicio siempre, claro está, de la salud del obrero y de la seguridad del buque y de los intereses que a bordo conduce; porque pretender, como está sucediendo, que un hombre falto de descanso, y excesivamente fatigado por la rudeza del trabajo, responda debidamente a aquellas seguridades, aparte de ser inhumano, es sencillamente pretender un imposible.

Es preciso, pues, asegurar a las dotaciones de los buques el descanso compatible con los riesgos de la navegación; es preciso facilitarles la existencia a bordo, dictando disposiciones, estableciendo horas de trabajo y horas de descanso y reposo, que permitan reponer las energías gastadas en el trabajo a que el obrero de mar está entregado; es, en fin, necesario fijar remuneraciones equitativas para premiar el esfuerzo anormal que en horas extraordinarias, y por necesidades perentorias, tiene que exigírsele.

El Reglamento de contratación de dotaciones de 18 de noviembre de 1909 quito; en su art. 17, remediar el lamentable olvido de las

Leyes sociales en cuanto con el marino mercante se relacionan, y, al efecto, previene que en los contratos se fije la duración de la jornada de trabajo, pero lo cierto es, y esto es lo importante, que no expresa cuál ha de ser la duración de aquélla, ni tampoco cómo ni en qué cuantía deben satisfacerse los servicios que por extraordinario se presten al buque, en beneficio de los que con él negocian.

Estima, pues, el Jefe que suscribe que no debe aplazarse por más tiempo en nuestra nación la reglamentación del trabajo de las dotaciones de los buques del comercio marítimo, estableciendo horas de trabajo en cubierta y en máquinas, fijando horas de descanso, distribución de guardias, permisos temporales para descanso de aquéllas, con la consiguiente remuneración, y, en fin, estableciendo el pago proporcional y equitativo de las horas de trabajo extraordinarias, y fijarse también lo que se entiende por causas de fuerza mayor, en las cuales cesan las horas establecidas y se exige el concurso personal de todos los tripulantes del buque, en aras de la seguridad de los pasajeros del propio buque, de la misma dotación y de los cuantiosos intereses que conduzcan.

Y claro es que esta reglamentación, lejos de menoscabar la autoridad del Capitán de la nave sobre la dotación a sus órdenes, lejos de admitirse que esta autoridad suprema a bordo pueda discutirse por la tripulación, la robustece: el Capitán es quien organiza y reparte el servicio a bordo entre todo el personal a sus órdenes; a él queda íntegra la facultad de ordenar que en los momentos necesarios, cuya oportunidad solamente él ha de juzgar, el personal todo, sin distinción, haga un esfuerzo verdaderamente extraordinario, en bien de los intereses a su mando confiados: queda, pues, incólume la autoridad del Capitán, y se robustecen a bordo los principios de la más firme obediencia a los mandatos de los superiores, que son la base y asiento de las más sólidas y bien regidas organizaciones.

Y para afirmar más aún la autoridad absoluta e indiscutible del Capitán en todos los casos, y en los que él juzgue que toda la dotación—prescindiendo de las horas regladas del trabajo y del descanso—deba concurrir en los momentos que él ordene, exigiendo de ella un esfuerzo anormal, y que, a la vez, la dotación tenga la debida garantía de que no han sido sistemáticas ni caprichosas las órdenes dadas, el Capitán deberá hacer constar en su Diario y en el del barco esas medidas; y si estas órdenes o decisiones pudieran ser caprichosas, no serán jamás discutidas por la dotación en los momentos en que se ordene, sino que debe cumplirse lo mandado, reservándose para más tarde, y ya en puerto, la ocasión de discutir las.

En consecuencia de todo lo expuesto, y teniendo también en cuenta que otras naciones marítimas se han preocupado de este importantísimo problema social, dictando Leyes y Reglamentos regulando el trabajo de los obreros marítimos, ha redactado el adjunto proyecto, que tiene el honor de someter a la más ilustrada opinión de V. E., por si, de merecer su aprobación, estimara conveniente remitirlo a la Junta Consultiva, para la resolución definitiva correspondiente.

**Reglamento relativo a la reglamentación del trabajo
a bordo de los buques del comercio, redactado por
la Dirección general de Navegación y Pesca marí-
tima.**

DE LOS OFICIALES

Artículo 1.º La organización del servicio a bordo incumbe al Capitán del buque: únicamente a él pertenece fijar la hora a la cual ha de comenzar la jornada de trabajo para el relevo de las guardias, así como la duración de cada una.

Un cuadro regulando la organización del trabajo en la mar, establecido por el Capitán del buque, visado por el Comandante de Marina respectivo y consignado en el diario de navegación, se fijará en los alojamientos de la dotación. Las modificaciones que se hagan en esta organización durante el viaje se consignarán en los mencionados diarios y cuadro.

Art. 2.º En la mar y en las radas abiertas, el personal de Oficiales de puente y el de máquinas se relevará sucesivamente por guardias, distribuyéndose en dos, al menos, el personal del puente, y en tres el de máquinas, cuando el personal subalterno de las mismas vaya repartido de esta manera.

Ningún Oficial puede rehuir su concurso, cualquiera que sea la duración de las horas de servicio que se le encomienden, pero la organización de las guardias debe regularse de manera que ningún Oficial de puente tenga más de doce horas de servicio por día, y ningún maquinista más de ocho, cuando el personal subalterno de máquinas sea suficiente para dicho reparto.

Salvo las circunstancias de fuerza mayor, en las que peligre la se-

guridad del buque, de las personas embarcadas o de la carga, circunstancias de las que será el Capitán el único juez, toda hora de servicio encomendada más allá de los límites fijados en el párrafo precedente dará lugar a un abono suplementario proporcional, que no podrá ser menor de una peseta por hora de servicio fuera del normal.

Art. 3.º Salvo circunstancias de fuerza mayor, el personal de Oficiales de puente en puerto o en rada abrigada no deberá prestar servicio más de diez horas por día.

En el día de llegada a puerto, así como en el de salida, los períodos acumulados de servicio en rada o en puerto y el servicio de mar podrán llegar a doce horas para todo el personal de Oficiales de puente, sin derecho, por parte de éstos, a remuneración alguna suplementaria, con la limitación, sin embargo, de que estos días de llegada y salida no se reproduzcan más de dos veces por semana; en caso contrario, se aplicarán las disposiciones de los párrafos 2.º y 3.º del artículo anterior.

Art. 4.º Para calcular las horas de trabajo se contarán los días de medianoche a medianoche, y ningún Oficial que haya trabajado durante las últimas diez u ocho horas del día podrá ser llamado nuevamente a hacerlo en las primeras ocho horas del día siguiente.

Art. 5.º Ningún Capitán u Oficial podrá desembarcar o ser desembarcado, después de llevar tres meses continuados en un buque, sin avisar o ser avisado con quince días de anticipación, a menos que el desembarco obedezca a mala conducta o falta de pago de sus sueldos o transbordo de un buque a otro de la misma Empresa.

Art. 6.º Todo Capitán u Oficial que haya servido en un buque, o en varios de la misma Empresa, durante doce meses consecutivos, tendrá derecho a una licencia de tres o dos semanas, respectivamente, con sueldo entero, no incluyendo en aquel período de tiempo el necesario para ir y venir al lugar en el que la haya de disfrutar, siempre que este último período no exceda de una semana.

Art. 7.º Cuando, por causas de fuerza mayor, el buque se encuentre privado, durante un viaje, de uno de los Oficiales de puente o de la máquina, el Capitán debe proceder a su reemplazo en la primera escala en puerto español.

Sin embargo, el Capitán puede ser dispensado de esta obligación por el Comandante de Marina del puerto de escala si, teniendo en cuenta la duración de ésta y los recursos del puerto, esta Autoridad declara que no se puede verificar el reemplazo; esta declaración se anotará en el rol del buque.

DE LA DOTACIÓN

Art. 8.º Todo individuo de la dotación del buque está obligado a prestar obediencia a las órdenes que para el servicio reciba del Capitán, Oficiales y demás superiores, ejecutando a cualquier hora todos los trabajos que se le encomienden, tanto para el buque como para la carga, ya sea a bordo, en las embarcaciones, o en tierra.

Art. 9.º En la mar o en rada abierta, la dotación de cubierta, así como la de máquinas, se relevará sucesivamente por guardias.

El personal de cubierta se distribuirá, al menos, en dos; el personal de estas guardias deberá ser en número tal que no se exija a cada hombre más de doce horas de trabajo al día.

Art. 10. El personal de máquinas se relevará también, sucesivamente, por guardias, distribuyéndose en tres, al menos, en las navegaciones de altura y gran cabotaje, o cuando el buque haga viajes que le alejen más de 400 millas de cualquier puerto español de la metrópoli, y si su tonelaje bruto es superior a 1.000 toneladas.

Cada guardia del personal de máquinas debe comprender, al menos, un hombre para cada tres hornos.

Art. 11. Sin embargo, esta disposición no será aplicable cuando un cuerpo o grupo de calderas tenga, en una misma cámara, cuatro hornos o cuatro puertas, si la superficie total de parrilla no excede:

1.º De 7,30 m.², si se trata de calderas ordinarias de llama en retorno, funcionando con tiro natural:

2.º De 7 m.², si se trata de calderas de tubos de agua funcionando con tiro natural;

3.º De 6 m.², si se trata de calderas funcionando con tiro forzado en cámara abierta;

4.º De 6 m.², si se trata de calderas funcionando con tiro forzado en cámara cerrada.

La superficie de parrilla de que se trata se medirá desde el origen de los hornos hasta la base de la paredilla del altar.

Esta disposición tampoco se aplicará cuando el buque esté provisto de instalaciones automáticas o posea medios de carga que reduzcan el trabajo del personal.

Art. 12. Si el buque está en puerto o en rada abrigada, cada individuo de la dotación de cubierta no estará obligado, salvo las circunstancias de fuerza mayor, a trabajar más de diez horas por día, inclu-

yendo en ellas el servicio de vigilancia, y más de ocho el personal de máquinas.

Entre trópicos, el tiempo de trabajo se limitará a ocho horas para el personal de cubierta.

En el día de llegada, así como en el de salida, el tiempo acumulado de servicio en rada o en puerto, y el de servicio de mar, podrá llegar a doce horas para el personal de cubierta, sin dar derecho a remuneración suplementaria, con la limitación, sin embargo, de que estos días de llegada o salida no se repitan más de dos veces por semana.

Art. 13. En los barcos de más de 200 toneladas (tonelaje bruto) que hagan navegaciones de cabotaje, el servicio de las máquinas se organizará en tres guardias, cuando la organización en dos hubiera de imponer al personal de las mismas más de diez horas de trabajo por día durante más de dos días consecutivos.

Art. 14. En los buques de tonelaje bruto de 25 a 200 toneladas, que hagan navegaciones de cabotaje o pequeño cabotaje, salvo los casos de fuerza mayor, ningún individuo de la dotación puede ser obligado, sin una remuneración suplementaria, calculada conforme a los contratos y usos, a un trabajo mayor de setenta y dos horas, en los seis días de la semana, si pertenece al personal de cubierta, y más de cincuenta y cuatro, si forma parte del de máquinas.

Art. 15. Los buques de pesca de más de 25 toneladas, que se alejen del puerto habitualmente más de setenta y dos horas, se someterán a las disposiciones siguientes:

En la mar, el personal de cubierta se repartirá en dos guardias, al menos; el personal de máquinas se compondrá de dos o tres guardias, según que la duración normal del viaje para llegar a los lugares de pesca sea inferior o no a cuarenta y ocho horas.

Sobre los lugares de pesca, todo individuo deberá tener un descanso mínimo de ocho horas, que podrá reducirse a seis durante cinco días, a lo más. En el puerto o en rada abrigada, el trabajo del personal de cubierta no podrá ser mayor de diez horas, si no es para el desembarco del pescado; el trabajo del personal de las máquinas no debe exceder de nueve horas.

Art. 16. Estas prescripciones no se aplicarán a los buques ocupados en operaciones de pilotaje, asistencia o salvamento.

Tampoco se aplicarán a los buques ocupados en operaciones de remolques, con tal de que la duración del trabajo no pase de setenta y dos horas para el personal de cubierta y cincuenta y cuatro para el de máquinas, durante los seis días de trabajo de cada semana.

Art. 17. A bordo de los buques de vapor, en los cuales el servicio de las máquinas comprenda tres guardias, la conservación de aquéllas podrá hacerse por el mismo personal, fuera de las horas de guardia, sin derecho a remuneración suplementaria, siempre que a ningún hombre se le emplee en ella más de una hora de cada veinticuatro.

En los buques en que el personal esté repartido en dos guardias, el trabajo de conservación de las máquinas efectuado fuera de las horas de servicio dará lugar a una remuneración suplementaria.

En todo caso, en cada guardia, el personal de máquinas, de acuerdo con el de cubierta, efectuará la elevación de las cenizas en los casos necesarios.

Art. 18. Los niños menores de diez y seis años tendrán derecho a un descanso de doce horas, de las cuales ocho han de ser continuas. Desde las ocho de la noche hasta las cuatro de la mañana no podrán ocuparse en ningún trabajo, a excepción del de la pesca.

En estos buques, el trabajo nocturno no podrá prolongarse más de dos noches consecutivas, cuando se dediquen a la pesca litoral o costera, y más de tres días consecutivos, seguidos de cuatro de interrupción, en los demás buques de pesca.

Art. 19. El personal que no esté de guardia sólo se empleará para el servicio del buque en casos de urgencia.

Art. 20. Dentro de lo posible, se procurará que el domingo sea el día de descanso semanal. Sin embargo, el Capitán podrá elegir cualquier otro día para toda o parte de la dotación.

En los puertos y radas abrigadas, la dotación no se empleará, el día de descanso semanal, en los trabajos del buque, a menos que éstos no puedan diferirse.

En la mar, salvo las circunstancias de fuerza mayor, no se obligará a la dotación, en el día de descanso, a efectuar más trabajos que aquellos indispensables para la seguridad o conducción del buque, servicio de máquinas y aquellos propios de la conservación de las mismas, o de la carga y el aprovisionamiento y servicio de las personas embarcadas. Estos trabajos no podrán recargarse sobre la guardia más de dos horas de la mañana.

Art. 21. Salvo las circunstancias de fuerza mayor y aquellas en que peligre la seguridad del buque, de las personas embarcadas o de la carga, y salvo también la necesidad de proveer al aprovisionamiento de las mismas, toda hora de trabajo ordenado el día de descanso semanal dará lugar a una remuneración suplementaria proporcional al importe del jornal.

Art. 22. Ningún individuo de la dotación de cubierta o máquinas puede rehuir sus servicios, cualquiera que sea la duración de las horas de trabajo que se le encomiende.

Salvo los casos de fuerza mayor y aquellos en que la seguridad del buque, de las personas embarcadas o de la carga esté en peligro, circunstancias de las cuales el Capitán será el único juez, toda hora de trabajo encomendado más allá de los límites fijados dará lugar a una remuneración suplementaria proporcional al jornal del individuo.

Art. 23. Las horas de trabajo suplementarias se anotarán por el Capitán en un Registro especial, con arreglo al modelo que acompaña al presente Reglamento, visado por la Autoridad de Marina.

Art. 24. El Capitán del buque deberá hacer constar en el Diario de navegación, en el Cuaderno de bitácora y en el Registro del trabajo de que trata el artículo anterior, las circunstancias excepcionales que le han obligado a ordenar las horas de trabajo suplementario. Esta constancia o relación la firmará un Oficial de cubierta o máquina.

Art. 25. Cuando estas horas de trabajo den derecho a remuneración suplementaria, la cuantía de ella, con la designación de aquellos individuos a quienes afecte, se anotará en el Registro.

Estas inscripciones las visará un representante del personal de cubierta o del personal de máquinas, según el caso.

Este Registro estará a la disposición de los individuos de la dotación para que puedan consignar sus observaciones.

Art. 26. La cuantía de la remuneración de las horas suplementarias se regulará según el contrato y usos, y se hará constar en el rol del buque, así como en el Registro especial del trabajo.

Art. 27. Ningún individuo de la dotación podrá ausentarse del buque sin permiso del Capitán o de un Oficial hasta que termine su contrato, pero no podrá negársele este permiso, sin causa justificada, en ningún puerto español, cuando esté franco de servicio, debiendo regresar a bordo al expirar el plazo concedido.

Art. 28. El armador o el Capitán están obligados a dar a conocer a las personas que quieran embarcarse como dotación, además de las condiciones del contrato, la composición de la misma y el número de hornos existentes en las calderas.

III

Proyecto de Ley para la reglamentación de los servicios y trabajos a bordo de los buques, aprobado por la Junta Consultiva.

DE LOS OFICIALES

Artículo 1.º Al naviero y, por delegación, al Capitán o Patrón incumbe organizar los servicios y trabajos a bordo, en el puerto y en la mar, y fijar las horas de jornada, según la clase de navegación, distribuir las guardias y determinar la duración de las mismas.

El cuadro de organización de los servicios y trabajos a bordo se insertará en el Diario de navegación, y un ejemplar del mismo, visado por el Director Local de Navegación, se colocará en lugar adecuado del buque, para conocimiento de la dotación.

Las modificaciones que, por contingencias de la Navegación se introduzcan durante el viaje por orden del Capitán, como encargado responsable de la conducción del buque, se consignarán fundamentadas en el Diario de Navegación.

Art. 2.º En la mar y en rada abierta, el personal de Oficiales de Puesto y el de Máquinas se relevará sucesivamente por guardias, sin que pueda durar cada una más de seis horas y menos de cuatro los descansos; y en ningún caso el total de las horas de servicio ordinario deberá exceder de doce horas por día, salvo las circunstancias de fuerza mayor, de peligro para la seguridad del buque, de las personas embarcadas o de la carga, que requieran servicios o trabajos extraordinarios.

Art. 3.º En puerto o en rada abrigada, las Oficialidades de Puesto y las de Máquina, prestarán servicio mientras duren las faenas a bordo, tanto las referentes al pasaje como las conducentes al recibo y

entrega de mercancías y las ordenadas a la conservación del buque; pero, salvo circunstancias de fuerza mayor, el servicio de los Oficiales no excederá de doce horas por día.

Fuera de estos casos, se atenderá a la custodia del buque con la permanencia a bordo de un Oficial de Puente y otro de Máquinas.

Art. 4.º Para calcular las horas de servicio se contarán los días de medianoche a medianoche, y ningún Oficial que haya servido durante la última guardia del día podrá ser obligado a entrar en otra sin haber descansado cuatro horas.

Art. 5.º El Capitán, Patrón u Oficial que haya servido en un buque o en varios de la misma empresa durante dos años consecutivos, sin falta alguna en sus servicios, tendrá derecho a gozar de una licencia anual sin sueldo, de dos semanas, no incluyendo en ese período de tiempo el necesario para ir y venir al lugar en que haya de disfrutarla, siempre que no exceda de una semana. Se reserva el Naviero la facultad de fijar la época del año para la concesión de las licencias

Podrá el Naviero suspender la concesión de licencias por exigencias del servicio o dificultades en la sustitución; en tales casos, los interesados tendrán derecho a utilizarlas el año siguiente por espacio de tres semanas.

En la Navegación de cabotaje, en la que los buques frecuentan con regularidad determinados puertos, los Navieros podrán otorgar licencias para disfrutarlas en períodos parciales, que no excederán de tres, armonizando el uso de aquéllas con las necesidades del tráfico.

DE LA TRIPULACIÓN

Art. 6.º Todo individuo de la tripulación del buque está obligado a prestar obediencia a las órdenes que para el servicio reciba del Capitán, Patrón, Oficiales y demás superiores, ejecutando a cualquier hora todos los trabajos que se le encomienden, tanto para el buque como para la carga, ya sea a bordo, en las embarcaciones, o en caso de absoluta necesidad, a juicio del Capitán, en tierra.

Art. 7.º En la mar o en rada abierta, la dotación de cubierta, así como la de máquinas, se relevará sucesivamente por guardias.

El personal de cubierta se distribuirá, al menos, en dos. El personal de estas guardias deberá ser en número tal, que no se exija a cada hombre más de doce horas de trabajo al día.

Art. 8.º El personal de máquinas se relevará también sucesivamente por guardias distribuidas en dos, menos en las navegaciones de altura, en las que se distribuirá en tres.

Art. 9.º Si el buque está en puerto o en rada abrigada, cada individuo de la tripulación no estará obligado, salvo las circunstancias de fuerza mayor, a trabajar más de diez horas por día, incluyendo en ellas el servicio de vigilancia.

Entre trópicos, el tiempo de trabajo se limitará a ocho horas para el personal de cubierta.

En el día de llegada, así como en el de salida, el tiempo acumulado de servicio en rada o en puerto y el servicio de mar, podrá llegar a doce horas, sin dar derecho a remuneración suplementaria.

Art. 10. En los buques de tonelaje bruto de 25 a 200 toneladas que hagan navegaciones de cabotaje o pequeño cabotaje, salvo los casos de fuerza mayor, ningún individuo de la tripulación puede ser obligado, sin una remuneración suplementaria, a un trabajo mayor de setenta y dos horas en los seis días de la semana.

Art. 11. Los buques de pesca de más de 25 toneladas que se alejen del puerto habitualmente más de setenta y dos horas, se someterán a las disposiciones siguientes:

En el mar, el personal su balterno de cubierta se repartirá en dos guardias al menos; el personal subalterno de máquinas se compondrá de dos o tres guardias, según que la duración normal del viaje para llegar a los lugares de pesca, sea inferior o no a sesenta horas.

Sobre los lugares de pesca, todo individuo deberá tener un descanso mínimo de ocho horas que podrá reducirse a seis durante seis días, a lo más. En el puerto o en rada abrigada, el trabajo del personal de cubierta no podrá ser mayor de diez horas, si no es para el desembarco del pescado; el trabajo del personal de las máquinas no debe exceder de diez horas.

Art. 12. Estas prescripciones no se aplicarán a los buques ocupados en operaciones de pilotaje, asistencia, salvamento o remolque.

Art. 13. A bordo de los buques de vapor, en los cuales el servicio de las máquinas comprenda tres guardias, la conservación de aquéllas podrá hacerse por el mismo personal fuera de las horas de guardia, sin derecho a remuneración suplementaria, siempre que a ningún hombre se le emplee en ella más de diez y siete horas de cada veinticuatro.

En los buques en que el personal esté repartido en dos guardias, el trabajo de conservación de las máquinas efectuado fuera de las

horas de servicio dará lugar a una remuneración suplementaria, cuando exceda y por lo que exceda de una hora.

En todo caso, en cada guardia, el personal de máquinas de acuerdo con el de cubierta, efectuará la elevación de las cenizas en los casos necesarios.

Art. 14. Los niños menores de diez y seis años tendrán derecho a un descanso de doce horas, de las cuales, ocho han de ser continuadas. Desde las ocho de la noche hasta las cuatro de la mañana no podrán ocuparse en ningún trabajo, a excepción del de la pesca.

Art. 15. En la mar, el personal que no esté de guardia, sólo se empleará para el servicio del buque en caso de urgencia.

Art. 16. Dentro de lo posible, se procurará que el domingo sea el día de descanso semanal. Sin embargo, el Capitán podrá elegir cualquier otro día para toda o parte de la dotación.

En los puertos o radas abrigadas, la dotación no se empleará el día de descanso semanal más de dos horas de la mañana en los trabajos del buque, a menos que éstos no puedan diferirse.

En la mar, salvo las circunstancias de fuerza mayor, no se obligará a la dotación, en el día del descanso, a efectuar más trabajos que aquellos indispensables para la seguridad o conducción del buque, servicio de máquinas y aquellos propios de la conservación de las mismas o de la carga y el aprovisionamiento y limpieza y servicio de las personas embarcadas. Estos trabajos no podrán recargarse sobre la guardia más de dos horas de la mañana.

Art. 17. Salvo lo dispuesto en el artículo anterior, las circunstancias de fuerza mayor y aquellas en que peligre la seguridad del buque, de las personas embarcadas o de la carga, y salvo también la necesidad de proveer al aprovisionamiento de las mismas, toda hora de trabajo ordenado el día de descanso semanal, dará lugar a una remuneración suplementaria proporcional al importe del jornal.

Art. 18. Ningún individuo de la dotación de cubierta o máquinas, puede rehuir sus servicios, cualquiera que sea la duración de las horas de trabajo que se le encomiende.

Salvo en los casos de fuerza mayor, y aquellos en que la seguridad del buque, de las personas embarcadas o de la carga esté en peligro, circunstancias de las cuales el Capitán será el único juez, toda hora de trabajo encomendado más allá de los límites fijados, dará lugar a una remuneración suplementaria proporcional al jornal del individuo. Se exceptúa de esta disposición al personal que participe en el tráfico.

Art. 19. Las horas de trabajo suplementarias se anotarán, por el

Capitán en un Registro especial, con arreglo al modelo que acompaña al presente Reglamento, visado por la Autoridad de Marina.

Art. 20. El Capitán del buque deberá hacer constar en el Diario de navegación, en el Cuaderno de Bitácora y en el registro del trabajo de que trata el artículo anterior, las circunstancias excepcionales que le han obligado a ordenar las horas de trabajo suplementarias. Esta constancia o relación la firmará un oficial de cubierta o máquina.

Art. 21. Cuando estas horas de trabajo den derecho a remuneración suplementaria, la cuantía de ella, con la designación de aquellos individuos a quienes afecte, se anotará en el registro. Este registro estará a la disposición de los individuos de la dotación para que puedan consignar sus observaciones.

Art. 22. La cuantía de la remuneración de las horas suplementarias se hará constar en el rol del buque así como en el registro especial del trabajo.

Art. 23. Ningún individuo de la dotación podrá ausentarse del buque sin permiso del Capitán, del Patrón o de un Oficial, hasta que termine su contrato, pero no podrá negársele este permiso sin causa justificada, en ningún puerto, cuando esté franco de servicio, debiendo regresar a bordo antes de expirar el plazo concedido.

Art. 24. El Armador, el Capitán o el Patrón están obligados a dar a conocer a las personas que quieran embarcarse como dotación, además de las condiciones del contrato, la composición de la misma y el número de hornos existentes en las calderas.

Andrés L. Castromán (rubricado).—*Manuel Santos* (rubricado).—*Ramón de Carranza* (rubricado).—*Tomás de Ibarra* (rubricado).—*Vicente Puchol* (rubricado).—*Antonio Arroyo* (rubricado).—Es copia: El Secretario, *José Carrillo*.—V.º B.º: El Presidente, *Ramón Estrada*.

Enmienda del Vocal Sr. Gartéiz.

«Art. 15. En los buques de pesca, cuando se encuentren en el ejercicio de su industria, todo individuo deberá tener un descanso mínimo de ocho horas, que podrá reducirse a seis durante seis días, a lo más. En el puerto o en rada abrigada, el trabajo del personal de cubierta no podrá ser mayor de diez horas, si no es para el desembarco del pescado; el trabajo del personal de las máquinas no debe exceder de diez horas.—*M. de Gartéiz* (rubricado).—Es copia: El Secretario, *José Carrillo*.—V.º B.º: El Presidente, *Ramón Estrada*.»

En el dictamen de la Ponencia, en los artículos aprobados por unanimidad, hemos notado las discrepancias siguientes:

Art. 4.º Debe decir: «Para calcular las horas de trabajo se contarán los días de medianoche a medianoche, y ningún Oficial que haya trabajado en las últimas seis horas podrá ser llamado a hacerlo hasta pasadas las cuatro horas del día siguiente.»

Art. 5.º Donde dice «tripulación» debe decir «dotación».

Art. 19. La Ponencia deja de poner: «en un Registro especial, con arreglo al modelo que acompaña al Reglamento de la Dirección».

Art. 26. No debe ponerse que se anotarán «en el rol», sino «en el Registro».—*F. Vilá* (rubricado).—Es copia: El Secretario, *José Carrillo*.—V.º B.º: El Presidente, *Ramón Estrada*.

IV

Voto particular de los Sres. Vila y Lapuente.

A LA JUNTA CONSULTIVA

Los Vocales que suscriben, designados para formar parte de la Ponencia que debía examinar y emitir dictamen acerca del proyecto de reglamentación del trabajo a bordo de los buques, no habiendo podido hallar fórmula de acuerdo que les permitiera sumarse al parecer de sus compañeros de Ponencia, tienen el honor de someter a la deliberación de la Junta el siguiente voto particular:

«Prescinden los Vocales que suscriben de entrar en razonamientos de generalidad que afecten a la totalidad del proyecto, en cuanto ha sido objeto de coincidencia, a la que han asentido todas las representaciones de la Junta: la necesidad de la acción intervencionista y tutelar del Estado, que se exteriorice en normas legales a las cuales deba ajustarse el trabajo máximo y la retribución mínima de los profesionales y obreros del mar.

Esto sentado como principio general que abona la necesidad del proyecto e informa su ulterior desarrollo, no ha querido la fortuna que se llegara a igual convergencia de opiniones en cada uno de los extremos que se van puntualizando en el decurso de cada uno de los artículos; y estimando los que suscriben que, de prosperar algunos en la forma en que ha tenido a bien redactarlos la Ponencia, se desnaturalizaría la finalidad primordial del Reglamento, se incurriría en contradicción manifiesta con otros principios proclamados por Leyes que a este Reglamento no es lícito contradecir ni derogar, y sufriría agravio la consideración que merecen ante el derecho las clases más

humildes de la Marina mercante, han de ceñirse, en este voto particular, a la redacción y comentario de aquellos artículos sobre los cuales no ha podido recaer acuerdo, no obstante las reiteradas transacciones de los Vocales que suscriben, entendiéndose bien que aquellos otros no mencionados especialmente se entienden aprobados, con el voto de los Sres. Vocales que suscriben el dictamen y el de los que tienen el honor de apoyar este voto particular:

Art. 1.º La organización del servicio a bordo incumbe:

a) Al Capitán o Patrón del buque, en cuanto se relaciona con la seguridad de la navegación y el cumplimiento de los Reglamentos marítimos;

b) Al Capitán, según las instrucciones del naviero, en los trabajos de carácter comercial en los puertos, sin otras limitaciones que las generales establecidas por las Leyes, las de los Reglamentos y los convenios libremente estipulados por las partes;

c) Al mismo Capitán, oyendo al primer maquinista, en lo referente al régimen interno del departamento de máquinas;

d) Un cuadro regulando la organización del trabajo en la mar, establecido por el Capitán del buque, visado por el Comandante de Marina respectivo y consignado en el Diario de navegación, se fijará en los alojamientos de la dotación. Las modificaciones que se hagan en esta organización durante el viaje se consignarán en los mencionados diarios y cuadro.

Es obvia la justificación del apartado a) del artículo anterior, que es, por decirlo así, el eje del disentimiento entre los Vocales de la Ponencia, que no ha habido posibilidad de reducir. En lo puramente náutico, en aquello que ni el naviero puede presenciar, ni es de su competencia, no cabe atribuir a éste más intervención que aquella que le incumbe siempre, y la Ley le otorga, de elegir Capitán idóneo y de sustituir al inepto, cuando los hechos le demuestren que en la apreciación de aquella idoneidad no estuvo acertado. De las faltas y delitos en que, por impericia profesional, incurra el Capitán, responde éste, penal y civilmente, y si tiene responsabilidad, ha de tener libertad en su actuación para que aquélla le sea exigible. La intervención del naviero, o habría de ser de efectos nulos, si el Capitán tenía medios hábiles de desentenderse de ella, o, en otro caso, había de producir la deplorable consecuencia de hacer responsable al Capitán de las órdenes desacertadas que le diera el naviero, y de subordinar la ciencia, la experiencia y la apreciación personal y de momento del marino al desconocimiento, al apriorismo y a la ausencia del naviero; ello aparte de que una disposición de tal naturaleza, quebrantando el

principio de autoridad, consagrado por las Leyes alrededor del Capitán, con mengua de los prestigios de éste, le convertiría en instrumento ineficaz para la disciplina de a bordo y el régimen ordenado y severo de la navegación.

Los que suscriben reconocen, en cambio, que el Capitán, en el aspecto puramente mercantil de sus funciones, obra por delegación del naviero, y que sus relaciones con éste tienen su lugar adecuado en el orden jurídico que preside las modalidades y aspectos distintos del contrato de mandato; y, considerando a aquél como mandatario mercantil, han estimado que debía incorporarse a este Reglamento el criterio de que, como tal mandatario, debía ajustarse a las ordenes e instrucciones del mandante, dejando a salvo aquellas limitaciones de carácter legal o contractual que tuvieran mayor valor obligatorio: de ahí la redacción del párrafo *b)* del art. 1.º En cuanto al *c)*, la especialidad técnica de lo concerniente al aparato propulsor, máquinas auxiliares, y del personal a su servicio, ha aconsejado, como norma de mayor acierto, establecer el derecho del Jefe de máquinas de ser oído, siquiera el Capitán, bajo los fueros de su responsabilidad, puede adoptar en todo caso las disposiciones que estime más oportunas.

El párrafo último del art. 1.º, copiado a la letra del proyecto impreso circulado por la Dirección general, es una disposición de orden adjetivo, que tiende a garantizar el derecho del Capitán y a tutelar el interés del tripulante mediante la intervención de la Autoridad de Marina, cuyo visado es prenda segura del cumplimiento de la Ley. La redacción, en cuanto satisface todos los intereses y asegura su pacífica convivencia, no necesita ni abona ninguna modificación, siquiera ésta se contenga en los términos propuestos por la Ponencia, que, al pretender en cada caso hacer constar un alegato en el Diario de navegación en defensa de las modificaciones que al Capitán convenga introducir durante el viaje en el ordenamiento de los trabajos, coarta su libertad y le cohibe, impidiendo que pueda producirse con aquella independencia que es en todos los casos generadora del acierto.

Art. 2.º En la mar y en radas abiertas, el personal de Oficiales de puente y máquina se distribuirá por guardias, según sea el número de Oficiales de cada departamento, relevándose sucesivamente. Si las necesidades del servicio lo exigen, podrá variarse el orden de las guardias, sin que por esto pueda ser una guardia mayor de seis horas, ni los descansos menores de cuatro horas consecutivas, y en ningún caso las horas totales de trabajo, ya sea de guardia u otros, podrán ser más de doce horas por día.

Salvo las circunstancias de fuerza mayor, en las que peligre la seguridad del buque, de las personas embarcadas o de la carga, circunstancias de las que será el Capitán único juez, toda hora de servicio o de trabajo encomendada más allá de los límites fijados en el párrafo precedente dará lugar a un abono suplementario proporcional, que no podrá ser menor de una peseta por hora.

Declaran los que suscriben que sus aspiraciones se encuentran mucho más cerca del art. 2.º, tal como está redactado en el Proyecto de la Dirección, que del texto que dejan copiado, inspirado más bien en un criterio de transacción, de conciliación de intereses. El sacrificio del personal ha de ser fácilmente apreciado con la simple lectura del artículo, y de su comparación con el correlativo presentado por la Ponencia ha de surgir el comentario que nos exima de dar mayores proporciones al nuestro.

Art. 3.º Salvo circunstancias de fuerza mayor, el personal de Oficiales de puente, en puerto o en rada abrigada, no deberá prestar servicio más de diez horas por día.

En el día de llegada a puerto, así como en el de salida, los períodos acumulados de servicio en rada o en puerto y el servicio de mar podrán llegar a doce horas para todo el personal de Oficiales de puente, sin derecho, por parte de éstos, a remuneración alguna suplementaria, con la limitación, sin embargo, de que estos días de llegada y salida no se reproduzcan más de dos veces por semana; en caso contrario, se aplicarán las disposiciones de los párrafos 2.º y 3.º del artículo anterior.

Es copia del presentado por la Dirección general. El párrafo 1.º se ajusta, por razón de orden y de lógica, al principio, que en todo el Reglamento se sostiene, de que en los casos de fuerza mayor, cuando peligren las vidas y los intereses materiales, no ha de haber otra guía ni norte en el trabajo que la necesidad imperiosa de salvar aquéllos sin consideración alguna al riesgo personal ni al cansancio físico. El hombre de mar atenderá siempre, sin pensar en la retribución ni en sí propio, a la salvación del interés ajeno que se le ha confiado, cuando advierta o se le haga advertir que está en peligro; pero cuando no ocurre este caso, cuando los intereses se desenvuelven impulsados por las actividades humanas y requeridos por razones económicas, el trabajo personal del hombre de mar debe encerrarse dentro de una racional limitación. Diez horas de trabajo en los puertos es un período que excede en un 20 por 100 del máximo de trabajo modestamente sostenido como reivindicación suprema para todas las clases obreras, y en un 50 por 100 del de aquellas otras más elevadas que, por razón de

su inteligencia, desempeñan los más honrosos y elevados cargos de nuestra Administración pública.

El párrafo 2.º, congruente y consecuente con el art. 2.º antes copiado, no necesita de razonamiento alguno para su demostración.

Art. 6.º Todo Capitán u Oficial que haya servido en un buque, o en varios de la misma Empresa, durante doce meses consecutivos, tendrá derecho a una licencia de tres o dos semanas, respectivamente, con sueldo entero, no incluyendo en aquel período de tiempo el necesario para ir y venir al lugar en el que la haya de disfrutar, siempre que este último período no exceda de una semana.

El artículo anterior está copiado a la letra del proyecto de Reglamento circularizado por la Dirección general. No ha sido acogido por la mayoría de la Ponencia, si bien en ella se reconoce la equidad del principio.

Se sustenta en la proposición de la Ponencia que se presenta como dictamen de ésta la peregrina teoría de que la licencia debe concederse, quedando en suspenso, mientras dura, el derecho del agraciado a percibir su ordinaria remuneración. Este caso, completamente nuevo en las prácticas de la vida comercial, no necesita el menor comentario. Al marino, eterno desterrado de su hogar, huérfano de los caros afectos familiares, cuando, al cabo del año, se le conceden dos o tres semanas de asueto, no se le debe regatear su salario, como si seriamente pudiera llevarse a un Reglamento y considerar un derecho nuevo, que nace en sus disposiciones, el que tuvo siempre el marino de restituirse a su familia y al descanso, mediante el abandono temporal del trabajo, con la natural consecuencia de cesar en la percepción de sus salarios.

No es admisible que se afirme como una concesión patrocinada por la acción tutelar del Estado lo que fué siempre una facultad del marino, que surge de la libertad de la contratación. El Estado, con sus empleados de todos los ramos de la Administración pública, las grandes Empresas comerciales, industriales y bancarias, todo lo que en la vida social y moderna actúa en el hervidero de la actividad y de la producción, ha establecido la práctica de conceder a los empleados licencias temporales anuales con el sueldo íntegro: solamente al marino estaba reservado el privilegio de ser una excepción, obteniendo, quizás con obligaciones de gratitud, *permiso para descansar unos breves días sin derecho al salario*. Ni aun siquiera piensan los que tal sostienen que dos o tres semanas anuales de licencia distan mucho de compensar los muchos días que el marino, desconocedor de la diferencia que hay entre el día de fiesta y el laborable, de la que existe entre el

día y la noche, como no sea por las penalidades que sufre en ésta, jamás por la satisfacción que experimentan los demás mortales en la placidez del reposo, trabaja demás, con exposición de su vida, derrochando una juventud que no se le devuelve, en la vejez, con un socorro que le ampare de la miseria en los días tristes del final de la vida.

Art. 7.º Cuando, por causas de fuerza mayor, el buque se encuentre privado, durante el viaje, de uno de los Oficiales de puente o de la máquina, el Capitán debe proceder a su reemplazo.

Sin embargo, el Capitán puede ser dispensado de esta obligación por el Cónsul o el Comandante de Marina del puerto, según los casos, si, teniendo en cuenta la duración del viaje que va a emprender y los recursos del puerto, esta Autoridad declara que no se puede verificar el reemplazo. Esta declaración se anotará en el rol del buque, en cuyo caso el sueldo del Oficial no reemplazado se repartirá entre los demás Oficiales del departamento a que pertenecía el Oficial que falta.

Nos abstenemos de hacer ningún comentario, por creerlo innecesario.

Art. 10. El personal de máquinas se relevará también, sucesivamente por guardias, distribuyéndose en tres, al menos, en las navegaciones de altura y gran cabotaje, o cuando el buque haga viajes que le alejen más de 400 millas de cualquier puerto español de la metrópoli, o si su tonelaje bruto es superior a 1.000 toneladas.

Cada guardia del personal de máquinas debe comprender, al menos, un hombre por cada tres hornos.

Art. 11. Sin embargo, esta disposición no será aplicable cuando un cuerpo o grupo de calderas tenga, en una misma cámara, cuatro hornos o cuatro puertas, si la superficie total de parrilla no excede:

1.º De 7,30 m.², si se trata de calderas ordinarias de llama en retorno funcionando con tiro natural;

2.º De 7 m.², si se trata de calderas de tubos de agua funcionando con tiro natural;

3.º De 6 m.², si se trata de calderas funcionando con tiro forzado en cámara abierta;

4.º De 6 m.², si se trata de calderas funcionando con tiro forzado en cámara cerrada.

La superficie de parrilla de que se trata se medirá desde el origen de los hornos hasta la base de la paredilla del altar.

Esta disposición tampoco se aplicará cuando el buque esté provisto de instalaciones automáticas o posea medios de carga que reduzcan el trabajo del personal.

Nuestro voto particular los reproduce tal como están redactados en el proyecto de la Dirección general, que no hace sino dar forma de expresión a lo que es práctica generalizada y corriente en la navegación a vapor.

Un Reglamento como el que es objeto de discusión y estudio caería en pecado de regresión si viniera a restringir y a mermar los derechos de los tripulantes que obtuvieron consagración en una inveterada costumbre. Interviniendo el Estado a título de protector de las clases humildes, no puede dictar ni amparar precepto alguno que vaya contra éstos, sino que, antes bien, mirando al porvenir e inspirándose en el sentido progresivo que debe informar todas las instituciones de carácter jurídico o social, se apoya en lo que existe, orientándose hacia nuevos avances; jamás retrocede ni se dirige contra las clases que por su debilidad necesitan ser tuteladas para ascender en el camino del bienestar social, y esto es lo que ocurriría, de prosperar el criterio que ha dictado las palabras de la Ponencia.

Art. 12. Si el buque está en puerto o en rada abrigada, cada individuo de la dotación de cubierta no estará obligado, salvo las circunstancias de fuerza mayor, a trabajar más de diez horas por día, incluyendo en ellas el servicio de vigilancia, y más de ocho el personal de máquinas.

Entre trópicos, el tiempo de trabajo se limitará a ocho horas para el personal de cubierta.

En el día de llegada, así como en el de salida, el tiempo acumulado de servicio en rada o en puerto y el de servicio de mar podrá llegar a doce horas para el personal de cubierta, sin dar derecho a remuneración suplementaria, con la limitación, sin embargo, de que estos días de llegada o salida no se repitan más de dos veces por semana.

Art. 13. En los barcos de más de 200 toneladas (tonelaje bruto) que hagan navegaciones de cabotaje, el servicio de máquinas se organizará en tres guardias, cuando la organización en dos hubiera de imponer al personal de las mismas más de diez horas de trabajo por día, durante más de dos días consecutivos.

Art. 14. En los buques de tonelaje bruto de 25 a 200 toneladas, que hagan navegaciones de cabotaje o pequeño cabotaje, salvo los casos de fuerza mayor, ningún individuo de la dotación puede ser obligado, sin una remuneración suplementaria, calculada conforme a los contratos y usos, a un trabajo mayor de setenta y dos horas en los seis días de la semana, si pertenece al personal de cubierta, y más de cincuenta y cuatro, si forma parte del de máquinas.

Estos artículos, que son reproducción exacta de los correlativos del proyecto impreso que circula la Dirección general, los rechaza la mayoría de la Ponencia, consecuente con su criterio de no admitir limitación para las horas de trabajo, que lleva consigo como secuela la obligación de retribuir extraordinariamente las horas que se trabajen excediendo del límite máximo establecido por el Reglamento. Si el trabajo no puede ser objeto de limitación ni de retribución extraordinaria, cuando exceda de los límites señalados, huelga toda discusión y sobra el Reglamento, porque reglamentar no es otra cosa que condicionar; y si no hay condición ni medida que señale límites a la actividad del obrero y apunte su derecho al descanso, reconocemos que no hay medio hábil de detenerse a descubrir qué otras modalidades o aspectos del trabajo pueden ser condicionadas o reglamentadas.

Deben los que suscriben anotar, como observación final que cierre este escrito, la interesante circunstancia de que, presentado un proyecto de «Reglamentación del trabajo a bordo», por laudable y meritoria iniciativa de la Dirección general de Navegación, anticipándose sabiamente a la resolución de conflictos, que recordamos hoy como una reciente y tristísima experiencia de las consecuencias a que puede dar lugar el abandono, por parte del Estado, del aspecto social de la navegación mercante, no es racional suponer que tal iniciativa se inspirara en criterios injustos ni en apreciaciones apasionadas de los hechos. Esto sentado, natural es suponer que la neutralidad del Jefe de la Marina mercante nacional nos condujera hacia el punto medio central de equitativa convergencia de las aspiraciones opuestas, cuando no contradictorias, de todos los intereses representados en la Junta Consultiva de la Dirección general, que integran, en su conjunto, la totalidad de todas las clases, matices y aspectos que debe considerar en el trabajo marítimo. Pues bien: no puede afirmarse, como parece desprenderse de la anterior observación, que el dictamen de la mayoría de la Ponencia y el voto particular sostenido por los infrascritos se hallen a uno y otro extremo, como dos polos antípodas equidistantes de un círculo ecuatorial máximo de la razón y de la equidad, sostenida en su justo medio por aquella representación del Estado que, sustraída, por su especial posición, a toda contienda de intereses, no siente requerimiento alguno que la desvíe de su camino.

El proyecto de la Dirección general ha quedado a un extremo: los Vocales que suscriben hubieran cifrado su mayor ambición en sostenerlo contra los ataques de los demás representantes, y en la lucha

entablada jamás han logrado avanzar un milímetro sobre lo que el proyecto les concede: siempre, desde él, han tenido que caminar hacia el campo naviero, y cuando con abnegación han llegado hasta él es cuando se dice que se ha transigido, pero cuando han insistido en mantenerlo, ha surgido, ante la inmovilidad del adversario, el voto particular que, íntegro, sometemos a la deliberación de la Junta, a la autoridad de la presidencia y a la consideración del Gobierno, en la seguridad de obtener su superior aprobación a la propuesta nuestra, cuyo mayor éxito habrá de consistir en borrar toda probabilidad de que surjan nuevas y lamentables perturbaciones de orden social, con daño inmenso para la navegación misma y para la prosperidad económica del país.

Firmado: *Francisco Vila* (rubricado).—*Fermín Lapuente* (rubricado).—Es copia: El Secretario, *José Carrillo*.—V.º B.º: El Presidente, *Ramón Estrada*.