

do de sus lesiones respectivas, para los efectos de la más recta aplicación de la Ley de Accidentes del trabajo.

3.º A los individuos de Maestranza que padezcan afecciones sifilíticas, como chancros, placas mucosas, sífilides papulosas húmedas, pustulosas, vesiculosas, impetiginosas, rupias sifilíticas, en general, toda lesión específica que sea origen de secreciones o que suministre productos de destrucción de tejidos, o bien lesiones sifilíticas del período terciario que, por la región que ocupen, por su forma o extensión, presenten aspecto repugnante, así como los que sufran enfermedades de la piel, como fabus (tiña favosa), pitiriasis versicolor (tiña versicolor), tricoftia (tiña tonsurante, psicosis de la barba, herpes circinado, eczema marginado o nicomicosis) (eritrasma microsporon minutissimum), pelada (tiña pelada), escabies (sarna), lupus tuberculoso ulcerado, pitiriasis (pediculosis pediculus capitis, vestimentorum, pubis) y lepra, que sean susceptibles de curación, se les concederán las licencias temporales que sean necesarias para obtenerla, y no serán admitidos en los arsenales mientras no se presenten a reconocimiento de estado de completa curación, con la cual haya desaparecido la repugnancia que suelen causar ciertas lesiones, y se evite hasta el más lejano riesgo de contagio a que pudiera dar lugar la convivencia forzosa en los talleres.

4.º Los tuberculosos serán propuestos para el despido inmediato, después del reconocimiento.

---

#### Accidentes de mar a bordo de buques.

*Real orden 20 de septiembre de 1919.*

1.º Que se encomiende al Comité Oficial de Seguros la redacción urgente de un sistema de indemniza-

ciones por accidentes de mar a bordo de los buques, que abarque los casos no comprendidos en la Ley de Accidentes del trabajo, con aplicación a todas las clases componentes de las dotaciones de los buques.

2.º Que se aplique a tal efecto, para su mayor expedición y práctica rápida de procedimientos, los mismos métodos que sirvieron de base al seguro de accidentes de guerra por el mismo organismo implantado, si bien con las variantes que la naturaleza del actual aconseje.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y efectos. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 20 de septiembre de 1919.—*Flórez*. Señor Ministro de Hacienda.—Señor Presidente del Comité Oficial de Seguros.—Señor Director general de Navegación y Pesca Marítima.

---

#### Accidentes del mar.—Seguro obligatorio de las dotaciones.

*Real decreto de 15 de octubre de 1919.*

MINISTERIO DE MARINA.—*Exposición*.—Señor: En diversas ocasiones han manifestado las Asociaciones de marinos mercantes la aspiración de ser comprendidos en la legislación denominada de Accidentes del trabajo. Ya en 1903, la Junta Central de la Liga Marítima y las Asociaciones de Capitanes y Pilotos de Bilbao y de Gijón se dirigieron al Ministro de la Gobernación en solicitud de que se incluyese a cuantos desempeñan faenas a bordo, sea cual fuese su índole, en el número



de los beneficiados por la Ley de 30 de enero del año 1900; pero, dada la concreta definición que ésta consigna, de la condición de obrero, el Departamento ministerial citado no pudo acceder a lo que se demandaba, y dictó la Real orden de 12 de mayo del mismo año, en la que se limitaba a invitar a las Empresas o patronos de servicios marítimos para que consignasen en sus contratos con Capitanes y Pilotos la cláusula de que se consideraba comprendidos a éstos en la citada ley para los efectos de la indemnización en caso de siniestro.

No habiendo producido esta disposición ministerial ningún resultado eficaz, se han venido repitiendo con posterioridad las mismas peticiones sin haberse podido acceder a ellas por no encajar ni en el espíritu ni en la letra de la Ley de Accidentes del trabajo aquellas profesiones de carácter científico y en absoluto diversas de las que ejerce el individuo que la ley define claramente como obrero u operario de ocupación manual.

A juicio del Ministro que suscribe, en el servicio marítimo hay otra clase de accidentes que no son los que se derivan directamente del oficio que se practica ni de los útiles que se emplean que afectan a cuantos componen la dotación de un buque, cualquiera que sea su profesión y jerarquía; que son inevitables aun dada la mayor pericia en los tripulantes de una nave, y que constituyen lo que propiamente pueden llamarse accidentes de mar.

El número y la gravedad de éstos justifican la solicitud de los que constantemente se exponen a ser sus víctimas, para que los Poderes públicos impongan a las entidades de quienes dependan la obligación de asegurarles una indemnización proporcionada al daño sufrido, y que en caso de muerte, libre del desamparo absoluto en que hoy quedan a sus familias.

Todos los principios en que la legislación social

moderna se funda para atribuir al patrono la obligación de indemnizar a la víctima de un accidente del trabajo cuando éste se halle a su servicio, son aplicables, y con mayor justicia, a los que en el ejercicio de su profesión, y por cuenta de una Empresa u otra entidad patronal, corren los frecuentes y gravísimos riesgos de los accidentes de mar, que en muchos casos no puede evitar ninguna previsión humana.

El Decreto estatuye lo siguiente:

Artículo 1.º Las Compañías de navegación y toda entidad individual o colectiva, propietaria de buques, están obligadas a asegurar a las dotaciones de éstos contra los accidentes de mar.

Art. 2.º Se entiende por dotación de un barco la que señala el art. 648 del Código de Comercio y la que de un modo especial determina la póliza.

Art. 3.º A los efectos de las indemnizaciones que en el art. 4.º se establecen, se entiende por accidente de mar todo el que sobrevenga con ocasión del manejo y navegación del buque en puerto y en la mar, de sus máquinas principales y auxiliares y ejecución de servicios a flote y en dique o varadero. Comprende el abono de las indemnizaciones a todo el personal que forme la dotación del buque, con la sola exclusión de los casos que caen bajo la acción directa de la ley de Accidentes del trabajo.

Art. 4.º Todos los individuos que forman la dotación de un barco o sus causahabientes tendrán derecho, cuando aquéllos sean víctimas de un accidente de mar, a las indemnizaciones siguientes:

- a) Si el accidente produce la muerte, a una cantidad igual al importe de los sueldos correspondientes a dos años.
- b) Si produce una incapacidad permanente y absoluta para todo trabajo, al importe de los sueldos correspondientes a dos años.
- c) Si la incapacidad fuese temporal, a la mitad del



sueldo hasta que el interesado se hallase en aptitud de volver a ejercer su profesión.

Si transcurrido un año no hubiera cesado aun la incapacidad, la indemnización se regirá por la disposición b) del presente artículo, deduciéndose las cantidades que hubiere percibido.

d) En caso de incapacidad parcial, aunque permanente, para la profesión, las indemnizaciones serán el 50 por 100 de los tipos anteriores.

Art. 5.º La indemnización correspondiente al fallecimiento se entregará a los derechohabientes dentro de los quince días siguientes a la justificación de aquél por accidente de mar.

Las indemnizaciones se pagarán a los derechohabientes del fallecido por este orden: Primero, a la viuda e hijos o nietos huérfanos que se hallasen a su cuidado; segundo, a los padres o abuelos que se hallasen a su cuidado si no dejase viuda ni descendientes; tercero, a los hermanos que se hallasen a su cuidado, en defecto de los anteriores.

Art. 6.º Cuando los individuos de la dotación de un barco hubieren sido ajustados a tanto alzado por viaje, la indemnización que le corresponda, en caso de accidente, se regulará dividiendo el importe de la suma convenida como tanto alzado por el número de días que normalmente debe durar la navegación de que se trate.

Art. 7.º Las indemnizaciones por accidentes de mar no excluyen en ningún caso las ventajas que al tripulante otorgan los arts. 644 y 645 del Código de Comercio cuando fuese herido o muerto en defensa del buque.

Art. 8.º El seguro de accidentes de mar podrá contratarse: Primero, con el Comité oficial de Seguros; segundo, con las Compañías legalmente autorizadas para sustituir al patrono en las obligaciones que la impone la Ley de 30 de enero de 1900.

Las Compañías de navegación podrán asegurar por sí mismas a sus dotaciones contra los accidentes de mar, sometiendo a la aprobación del Comité oficial los contratos que con éstas celebren con el expresado objeto.

Art. 9.º Las pólizas de seguro de accidente de mar que contraten con el Comité oficial o con las Compañías de seguros los navieros, se anotarán en el certificado de inscripción del buque, al efecto de que en todo momento puedan comprobar las Autoridades de Marina el cumplimiento de la obligación establecida por este Decreto.

Art. 10. Quedan exentos de la obligación del seguro los propietarios de barcos que tengan convenido con sus tripulantes un sistema de remuneración en el cual vayan a la parte en los rendimientos que aquéllos obtengan, siempre que dicho extremo se haga constar en documento otorgado ante la Autoridad de Marina correspondiente o ante Notario público, y suscrito por todos los interesados, en el cual, además la tripulación renunciará al seguro. De estos documentos se tomará razón en el certificado de inscripción del barco.

Art. 11. Si alguna de las entidades navieras faltare al cumplimiento de lo preceptuado en los artículos anteriores, quedará obligada al pago, como multa, del duplo de la prima que hubiera correspondido por el viaje, y además, en caso de siniestro, al abono, por su propia cuenta, de las indemnizaciones que, de haber contratado el seguro, habrían correspondido a los tripulantes víctimas del accidente o a sus derechohabientes en la cuantía expresada.

Igualmente incurrirán en responsabilidad los armadores que aseguren a sus tripulantes con indemnizaciones inferiores a las establecidas por el Estado, quedando obligados al pago, como multa, del duplo de la prima correspondiente a la diferencia entre las canti-



dades aseguradas y las que debieron ser objeto del seguro, sin perjuicio de que, caso de siniestro, satisfagan además la totalidad de las indemnizaciones.

Art. 12. Por el Ministerio de Marina se dictarán las disposiciones necesarias para la ejecución del presente Decreto.

*Disposición transitoria.*—Se concede el plazo de treinta días hábiles, contados desde el siguiente a la publicación de este decreto en la *Gaceta de Madrid* para que los navieros formalicen el seguro de sus tripulantes. Transcurrido dicho plazo, se exigirá el pago de las indemnizaciones, caso de siniestro, y se impondrá la sanción establecida en el art. 11 a todos aquellos propietarios de barcos que no hubieren hecho el seguro.

#### Seguro contra los accidentes del mar.

*Real orden de 28 de octubre de 1919.*

MINISTERIO DE HACIENDA.—Excmo. Sr.: Para el debido cumplimiento de lo preceptuado en el Real decreto de 14 del corriente sobre la obligación impuesta a los navieros de asegurar el personal de las dotaciones de sus barcos contra los accidentes de mar, en lo que afecta a la forma, y eficacia del seguro, y a la exacción de la responsabilidad en que incurran los navieros que falten a lo preceptuado,

S. M. el Rey (q. D. g.), de conformidad con lo propuesto por ese Comité, se ha servido dictar las siguientes reglas:

Primera. Los Comandantes de Marina de los puertos, como representantes del Comité Oficial de Segu-

ros, antes de despachar una embarcación requerirán al Capitán o Patrón de ella para que declare si la tripulación ha sido asegurada del riesgo de accidente de mar, en alguna de las formas autorizadas por el artículo 8.º del citado Real decreto, exigiéndole en caso afirmativo, la exhibición de la póliza del seguro o el certificado a que se refiere la regla cuarta de esta Real orden, en el cual conste la obligación contraída por la Compañía de navegación a que el barco pertenezca, de cubrir el riesgo de la tripulación.

Respecto de los barcos cuyas dotaciones vayan «a la parte con el dueño», éste queda obligado a acreditar dicho extremo, exhibiendo el contrato que al efecto tenga celebrado con su personal, en el cual habrá de constar la renuncia de éste al seguro de accidentes.

Iguales formalidades se observarán en cuanto a los barcos que rindan viaje de alta navegación en alguno de los puertos de la Península e islas adyacentes.

Segunda. A los efectos de lo dispuesto en el caso segundo del citado art. 8.º, se hace constar que las Compañías legalmente autorizadas para sustituir al Patrono en las obligaciones que le impone la Ley de 30 de enero de 1900, son las siguientes:

«Anónima de Accidentes», «La Zurich», «La Preservatrice», «La Assicuratrice», «La Vasco Navarra», «La Foncière», «La Caja de Previsión y Socorro», «La Unión Alcoyana», «La Sociedad Suiza de Seguros», «L'Abeille», «La Compagnie d'Assurances generales», «La Estrella», «Le Patrimoine», «La Unión y el Fénix Español» y «La Hispania».

Tercera. Una vez exhibidas por los Capitanes o Patronos las pólizas del seguro o los documentos de que queda hecha mención, los representantes del Comité comprobarán si el importe de las indemnizaciones que en los contratos de seguro se establecen, como