

**Industrias exceptuadas de la jornada de ocho horas***Real Decreto, 21 de agosto de 1919*

Artículo 1.º Las Juntas locales de Reformas Sociales, óidas las Asociaciones, así patronales como obreras, de cada localidad, propondrán al Instituto de Reformas Sociales, antes de 1.º de octubre del presente año, las industrias y profesiones que deban ser exceptuadas de la jornada máxima de ocho horas, establecida con carácter general por el Real decreto de 3 de abril último. Las propuestas serán justificadas, exponiéndose en ellas las razones que se hubiesen alegado en pro y en contra de la excepción. En las localidades donde hubiere Inspector del Trabajo y Delegado de Estadística del Instituto de Reformas Sociales, serán oídos por la Junta antes de formular la propuesta.

Art. 2.º Las Asociaciones, así patronales como obreras, las Empresas industriales, los Gremios y cuantas entidades tengan relación con la vida del trabajo, podrán formular ante las Juntas locales de Reformas Sociales las alegaciones que estimen oportunas para el mejor éxito de la función que por este Decreto se encomienda a las Juntas.

Art. 3.º Si en algún Municipio no hubiese Junta de Reformas Sociales, corresponderá entender en esta función a la Junta local más próxima.

Art. 4.º El beneficio de la jornada máxima de ocho horas alcanza a toda clase de obreros, lo mismo industriales que agrícolas, hombres y mujeres.

Art. 5.º El Instituto de Reformas Sociales resolverá en definitiva, antes de 1.º de Enero de 1920, sobre las propuestas de excepción, y comunicará seguidamente al Ministro de la Gobernación la relación de las excepciones para su publicación en la *Gaceta* y en los *Boletines Oficiales* de las provincias.

Art. 6.º Para servicios de comunicaciones y de transportes y para otras organizaciones industriales y de trabajo que dependan directamente del Estado, la fijación de las excepciones para la jornada de ocho horas, así como el procedimiento provisional hasta la formación de los Consejos paritarios, para determinarlo, será objeto de Decretos especiales de los respectivos Departamentos ministeriales.

Art. 7.º Quedan derogadas cuantas disposiciones se opongan a lo preceptuado en el presente Decreto.

**Trabajo a bordo de buques mercantes***10 de octubre de 1919*

Art. 1.º Para dirimir las diferencias que puedan existir entre los navieros y el personal de la Marina mercante sobre la aplicación de los preceptos del Reglamento del trabajo a bordo, se constituirá un Comité de conciliación compuesto por dos representantes de los navieros, que serán elegidos por las Asociaciones de estas clases, legalmente reconocidas, y por otros dos representantes del personal de los buques, que serán designados, igualmente, por las Asociaciones legales de Capitanes, Pilotos, Maquinistas y demás clases de cubierta y máquinas que integran la dotación de aquéllos. El Comité será presidido por el Comandante de Marina de la provincia, siempre que entrambas partes no se concierten para la designación de otro Presidente, y sus Vocales obreros serán en cada caso los representantes de aquella clase con la que se haya originado el conflicto.

Art. 2.º Constituido el Comité, su Presidente actuará como mediador imparcial entre las dos partes, invitándolas a la avenencia y procurando presentarles fórmulas de concordia. De no lograrla, elevará a la re-

solución del Gobierno, por conducto de la Comandancia de Marina, las razonadas pretensiones de una y otra clase, acompañando copia del acta en que consten todos los detalles de la reunión que firmada por él y por los cuatro Vocales, figurará en un libro llevado al efecto.

Art. 3.º El mismo Comité de conciliación, presidido siempre por el Comandante de Marina, funcionará, en su caso, como Tribunal industrial, y el fallo de su Presidente resolverá entonces en primera instancia las cuestiones civiles que se susciten entre los navieros y el personal de todas clases, con relación al cumplimiento de lo establecido en el Reglamento de contratación de dotaciones para los buques mercantes de 18 de noviembre de 1909, sujetándose en la sustanciación y resolución de las mismas a los propios trámites establecidos para el funcionamiento de los citados Tribunales por la Ley de 22 de julio de 1912, y siendo de aplicación lo establecido en sus artículos del 48 al 60, según reglas que al efecto se dictarán.

Art. 4.º A los efectos del art. 21 del citado Reglamento de noviembre de 1909, en relación con los 638, 639 y 640 del Código de Comercio cuando los interesados no lleguen a la avenencia en los casos que esos últimos artículos prevén, los Comandantes de Marina intervendrán privadamente, actuando de amigables compondores, cuyos laudos serán ejecutivos debiendo someterse a ellos, sin utilizar recurso, las partes interesadas.

### Reglamento del trabajo a bordo de los buques de carga y pasaje

*Aprobado por Real decreto de 10 de octubre de 1919*

#### 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.

En lo relativo al servicio de máquinas, se oirá por el Capitán al Jefe de máquinas.

Las modificaciones que por contingencias de la navegación se introduzcan durante el viaje por orden del Capitán como encargado o 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 puente 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 Salvo circunstancias de fuerza mayor, el

personal de Oficiales de puente en puerto o rada abrigada no deberá prestar servicio más de diez horas por día.

En el día de llegada a puerto, así como en el día de salida, los períodos acumulados de servicios en rada o puerto y el servicio de mar podrá llegar a doce horas para todo el personal de Oficiales de puente, con la limitación, sin embargo, de que estos días de llegada y salida no se reproduzcan más de tres veces por semana.

Art. 4.º Todo Capitán u Oficiales de cubierta y máquinas que hayan servido en un buque o en varios de la misma Empresa durante doce meses consecutivos tendrán derecho a una licencia de un mes con sueldo entero, no incluyendo en aquel período de tiempo el necesario para ir y venir al lugar en que haya de disfrutarla, siempre que este último período no exceda de una semana, siendo de cuenta del naviero los gastos de viaje tanto de ida como de vuelta.

Será potestativo en el naviero conceder las licencias en el tiempo que lo crea más conveniente dentro de cada año y que menos perjudique al buen servicio de su buque.

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.

Art. 5.º Para calcular las horas de servicio se contarán los días de media noche en media noche, 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. 6.º Todo Capitán u Oficial de cubierta o máquina que lleve tres meses de efectividad en un buque de la misma Empresa o Compañía, y que sea desem-

barcado sin causa justificada, tendrá derecho a la percepción del sueldo del mes empezado y a un mes entero de dicho sueldo, salvo en los casos en que el buque no continúe su navegación por circunstancias especiales o por terminación de contrato.

Serán causas justificadas para el despido o desembarco a que se refiere este artículo las siguientes:

- a) Falta inexcusable por error o negligencia.
- b) Falta habitual de obediencia y subordinación.
- c) Comisión de hechos punibles.

El Capitán u Oficial de cubierta o máquina que por mandato de su armador, para cumplir menesteres del servicio, haya de quedar en tierra, tendrá derecho a su haber, con manutención, por todo el tiempo que dure la situación de su desembarco.

Art. 7.º En las navegaciones de altura y gran cabotaje, cuando por causas de fuerza mayor el buque se encuentre privado durante el viaje de uno de los oficiales de cubierta o máquina, se recomienda al Capitán que no desperdicie ocasión de hacerlo saber a su armador, con objeto de tener el personal adecuado para su reemplazo a la llegada a puerto.

#### DEL RESTO DE LA TRIPULACIÓN

Art. 8.º En puerto o en rada abierta será obligatorio el descanso dominical para todo buque que se encuentre en situación de parada. Cuando el buque, por sus servicios especiales, tenga necesidad de hacer operaciones en domingo, el personal percibirá un día de descanso durante el transcurso de la semana.

Art. 9.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; esto último, en caso de absoluta necesidad.

Art. 10. 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. 11. El personal de máquina, en la mar y en puerto, trabajará ocho horas diarias, acoplado, a iniciativa del Capitán, de acuerdo con el Jefe de máquinas, la distribución de los turnos, a fin de que en la semana resulten cuarenta y ocho horas de trabajo.

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

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:

Primero. De 7,30 metros cuadrados, si se trata de calderas ordinarias de llama en retorno funcionando con tiro natural.

Segundo. De siete metros cuadrados, si se trata de calderas de tubos de agua funcionando con tiro natural.

Tercero. De seis metros cuadrados, si se trata de calderas funcionando con tiro forzado o en cámara abierta.

Cuarto. De seis metros cuadrados, 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 parrilla 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.

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

Art. 12. Si el buque está en puerto o en rada abrigada, cada individuo de la tripulación no estará obligado, salvo la circunstancia 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 de servicio de mar podrá llegar a doce horas, sin dar derecho a remuneración suplementaria.

Art. 13. En los buques de tonelaje bruto de 25 a 300 toneladas que hagan navegación de cabotaje o pequeño cabotaje, salvo los casos de fuerza mayor, ningún individuo de la tripulación de cubierta puede ser obligado, sin una remuneración suplementaria, a un trabajo mayor de sesenta horas en los seis días de la semana.

En los buques de altura y gran cabotaje, el personal de cubierta, en puerto, trabajará nueve horas. En la mar, los que monten guardias prestarán doce horas de servicio al día, y los que no la monten trabajarán nueve horas.

Art. 14. Teniendo en cuenta la vida penosa de mar en todos sus órdenes, deberá considerarse como límites de edad para el embarque la de catorce y cincuenta y cinco años, y desde esta última edad en adelante, para ser embarcado deberá justificar con certificado facultativo o reconocimiento de las Direcciones locales de Navegación, su aptitud física para la profesión a que se dedica.

Los menores comprendidos entre los catorce y veintitrés años, necesitarán la autorización que marca la

Ley del Trabajo de mujeres y niños para poder ser embarcados.

Art. 15. En la mar, el personal que no está de guardia sólo se empleará para el servicio del buque en caso de fuerza mayor, a juicio del Capitán.

Art. 16. En la mar, salvo 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 máquina y el obligado baldeo. 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, aquella en que peligre la seguridad del buque, de las personas embarcadas o de la carga, y salvo también la necesidad de proveer el aprovisionamiento de las mismas, toda hora de trabajo ordenado el día de descanso semanal dará lugar a una remuneración suplementaria, proporcionada al importe del jornal

Art. 18. Ningún individuo de la dotación de cubierta o máquina 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 que 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 participó 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 el presente Reglamento, visado por el Director local de Navegación.

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 circunstancia 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 negarse este permiso sin causa justificada en ningún puerto, cuando esté franco de servicio, debiendo regresar a bordo antes de expirar el plazo concedido.

Todo individuo de la dotación que haya servido en buque o en varios de la misma Empresa durante doce meses consecutivos, tendrá derecho a una licencia de un mes con sueldo entero, no incluyendo en aquel período el tiempo necesario para ir y venir al lugar en el que hayan de disfrutarla, siempre que este último período no exceda de una semana, siendo de cuenta del Naviero los gastos de viaje, tanto de ida como de vuelta.

Todo individuo de la dotación que lleve tres meses de efectividad en un buque de la misma Empresa o compañía y que sea desembarcado sin causa justificada, tendrá derecho a la percepción del sueldo del mes empezado y a un mes entero de dicho sueldo, salvo los casos en que el buque no continúe su navegación por

circunstancias imprevistas o por terminación de contrato.

Serán causas justificadas para el despido o desembarco a que se refiere este artículo, las siguientes:

- a) Falta inexcusable por error o negligencia.
- b) Falta habitual de obediencia o subordinación.
- c) Comisión de hechos punibles.

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.

Art. 25. Estas prescripciones no se aplicarán a buques ocupados en operaciones de pilotaje, asistencia, salvamento, remolque y servicio de puerto.

Art. 26. Los radiotelegrafistas continuarán prestando el servicio a bordo como titulados profesionales y en las mismas condiciones que los Oficiales de Cubierta y máquina.

## CAPÍTULO IV

### Legislación social industrial vigente

- C) *Legislación reguladora y protectora del trabajo de mujeres y niños, y del contrato de aprendizaje.*

#### Trabajo de las mujeres y de los niños

*Ley de 13 de marzo de 1900*

Artículo 1.º Los menores de ambos sexos que no hayan cumplido diez años, no serán admitidos en ninguna clase de trabajo.

Art. 2.º Serán admitidos al trabajo los niños de ambos sexos, mayores de diez y menores de catorce años, por tiempo que no excederá diariamente de seis horas en los establecimientos industriales, y de ocho en los de comercio, interrumpidas por descansos que no sean en su totalidad menores de una hora. Las Juntas locales y provinciales creadas por esta ley propondrán al Gobierno los medios que estimen conducentes para que en el plazo de dos años, a contar de la promulgación de la misma, quede reducida a once horas la jornada actual donde ésta excediese de las once horas respecto de las personas objeto de esta ley.

Art. 3.º Cuando por causa de averías, sequía o ria-