

LA TENDENCIA SINDICAL OBRERA

EN EL

DERECHO MARITIMO (1)

POR EL

DOCTOR ROGELIO MAZZI

Profesor de Derecho Marítimo

Las últimas agitaciones gremiales portuarias, que han rematado en la gran huelga de los afiliados a la Federación Obrera Marítima y en el "lok-out" de los armadores, motivan una revisión total del problema atingente con la organización de los centros obreros que viven del mar, planteando otra vez el grave interrogante de si debe destruirse el viejo concepto individualista que inspirara la redacción del Título VI del Libro III del Código de Comercio, para dar cabida a las nuevas tendencias de la legislación sindical y obrera.

Hemos seguido con mucha atención el desarrollo de la lucha iniciada por la F. O. M. y no nos ha sorprendido ni decepcionado su desenlace: aún cuando la autoridad estadual y el enorme peso de los intereses que gravitan sobre nuestra incipiente marina mercante, hayan otorgado la victoria a los armadores; fácil es comprender como esa victoria no es mas que un episodio secundario en la secular contienda entre capital y trabajo; y como el conflicto, lejos de solucionarse con la momentánea desaparición de la organización obrera, fatalmente renacerá de sus mismas cenizas para retar, en un día no lejano, a otro formidable duelo.

Es indudable — y muchos estudiosos de esta materia lo han reconocido en términos explícitos — que nuestra ley marítima es anticuada: las disposiciones que se relacionan con el contrato de

(1) Del libro "*Cuestiones de derecho marítimo*", en prensa.

ajuste, por ejemplo, podrían ser equiparadas a arterias calcinadas en un individuo joven con activa presión sanguínea...

Las radicales innovaciones que en estos últimos tiempos se han llevado a efecto en las relaciones inherentes al trabajo; la vasta organización de las clases trabajadoras; la aparición de federaciones y ligas etc.: todo esto ha determinado un contra-golpe en la esfera del derecho marítimo privado. Como siempre, la transformación realística de las instituciones ha precedido la modificación legislativa: el hecho ha tomado la delantera al árido esquematismo legal.

Esta constatación no es — afortunadamente — exclusiva para la República Argentina; pues muchos otros códigos padecen del mismo mal. Pero esto no aminora el efecto, ni lo justifica o disculpa, frente a los nuevos horizontes del derecho obrero...

Sintetizando, podríase afirmar que la pasada huelga marítima tuvo su finalidad en la radical modificación del contrato que liga el tripulante con el armador, a través del capitán. Se ha pretendido substituir, al contrato individual del marino, un nuevo tipo de contrato colectivo de trabajo, que amoldándose en sus líneas principales a la especial naturaleza del derecho marítimo, dejara a salvo la conquista que el sindicalismo obrero ha conseguido en el campo del derecho privado terrestre. Se ha intentado eliminar al individuo para reemplazarlo con el sindicato; se ha querido, a través de una limitada brecha a abrirse en el acantilado patronal, que haga irrupción el moderno concepto de la cooperación, colocando al que presta su obra y al que la solicita, en un pie de perfecta igualdad; respaldando unos y otros en la novísima lucha declarada en el mundo industrial. Más claro aún: se quiere anular la tradicional característica del instituto del ajuste; quitar al jefe de la expedición marítima el poder casi absoluto que tiene, de elegir, seleccionar y despedir al marino; transformando la contextura de la sociedad de a bordo, en una especie de taller o de oficina y quitando al capitán no pequeña parte de aquella aureola que lo presentaba, en su barco, como el único jefe, después de Dios...

La cuestión que estos puntos originan, no es nueva. Francia, que es la madrina de la gran mayoría de las legislaciones marítimas en vigencia, ha permitido que los nuevos problemas obreros hicieran mella en la recia contextura de su Código de Comercio,

consintiendo la actuación de los sindicatos obreros, cuya personería ha quedado reconocida por la vieja ley de 1884.

Fuera superfluo hacer resaltar el momento y la finalidad — esencialmente política — que esa ley tuvo en miras: lo cierto es que, mediante sus disposiciones, los gremios obreros hicieron importantes “avances” en el campo del derecho industrial, y ahora explícitamente se intenta aplicarlas también en el reducto — hasta hoy sagrado — del derecho marítimo.

Los juristas franceses, con motivo del proyecto presentado por los señores Capitant y Caen para reformar la precitada ley, han roturado empeñosamente el campo de aplicación de los sindicatos profesionales y obreros, teniendo presente también la relación especialísima entre armadores, capitanes y marineros.

Indudablemente — y sin que esto importe un juicio exacto sobre la “mens legis” del legislador francés, que se ha citado a puro título ejemplificativo — la tendencia general que es dable observar en el campo internacional del derecho, es la que Caen llama la característica del derecho sindical obrero, o sea: la tutela del individuo, que queda libre en sus derechos individuales, por medio del grupo.

Cuales pueden ser las consecuencias de esa aplicación del contrato colectivo en el campo hasta aquí cerrado del derecho marítimo, no es fácil prever, atenta la infinita variedad de los aspectos jurídicos que su aplicación entraña. Muy acertadamente un teórico del nuevo derecho, Sorel, ha afirmado: el Sindicato va adquiriendo *su* puesto en el mundo de la producción. La cuestión estriba precisamente en delimitar con premura *ese* puesto.

La doctrina, en general, no se muestra muy entusiasta con los nuevos horizontes que tanto interesan a los teorizadores de Francia. Y mientras el señor Tulet, por ejemplo, encara en un concienzudo estudio, la adaptación necesaria del derecho obrero marítimo a las exigencias de la marina mercante; Alfredo Ascoli, no se deja atraer por la apariencia humanizadora y “socialistoide” de esa tendencia, denunciando como peligroso el principio mismo sobre el cual se asienta el derecho sindical, o sea: que lo resuelto por la mayoría de los asociados debe de ser obligatorio también para la minoría opositora, y llega a definirlo como subversivo del orden privado.

A pesar de todo, mal podríase negar realidad al movimiento sindical que está invadiendo el campo del derecho marítimo; antes por el contrario, puede afirmarse que, siendo la del marino,

una profesión especializada, la organización sindical de los gremios ha hallado un terreno muy propicio para su desarrollo. No solo los tripulantes, sino los agentes del servicio general y los mismos oficiales de la marina mercante están sindicados.

Es un movimiento que se inicia contemporáneamente en Inglaterra, en Francia y en Alemania; allí, gracias al reconocimiento legal de las "Trade-Unions" en 1871; en Francia, por la disposición genérica del artículo 3 de la ley ya citada; y en Alemania, por efecto de la sólida organización gremial, la "Nautische Verein" con finalidades de estricta lucha económica y de clase. Organización imitada luego por Italia.

Negar, por lo tanto, a priori, la posibilidad de semejante organización, fuera cerrar los ojos ante la evidencia de los hechos. Más aún: la existencia del gremio sindical de marinos está oficialmente reconocida, pues las Conferencias Paritarias que desde 1919 — gracias al Tratado de Versalles, que en su artículo 388 crea una Oficina Internacional del Trabajo — se suceden a términos fijos, es la prueba más acabada de ese reconocimiento de la entidad gremial de los tripulantes.

Nos hacemos cargo muy fácilmente de los argumentos y de los inconvenientes de distinta naturaleza — jurídicos, políticos y económicos — que esa organización sindical origina, con respecto a las bases tradicionales de nuestro contrato de ajuste.

Como la agitación sindical y la organización gremial de los trabajadores marítimos trata de imponer a los armadores y capitanes el contrato colectivo de trabajo, que de hecho se aplica a nuestra república; el problema estriba en examinar si esa innovación podría tener cabida en el Código de Comercio, sin que se altere por ahora el espíritu que informa el título VI del libro tercero.

Ahora bien: las disposiciones legales que constituyen como el Estatuto del marino, rechazan totalmente la aplicación de ese nuevo principio; el tripulante tiene, dentro del cuadro que la ley especial traza, un lugar de subordinación absoluta respecto del capitán o del armador; con una serie de derechos expresamente mencionados, pero con una elencación de deberes y de responsabilidades que son no solo la resultante práctica de los esquemas disposiciones de derecho privado; sino que trascienden esa esfera limitada de los derechos convencionales, para hallar su razón de ser en la utilidad pública que el Estado entiende derivar de su marina mercante.

Así, por no citar sino a algunas de las disposiciones más ob-

vias, mientras los derechos del marino se indican en forma muy genérica en los artículos 984, 988 y 993; en cambio sus obligaciones están sancionadas en el artículo 989 del mismo código y agravadas con la facultad de coacción personal que establece el art. 990 y que reglamenta el Decreto de fecha 25 de marzo de 1906 complementando la Ley Consular; para culminar en la excepcional facultad del despido, con o sin justo motivo, que detallan los artículos 991, 992 y 993.

Tanto la facultad de apremiar con prisión al tripulante para el cumplimiento de lo prometido; cuanto y más todavía, la facultad de romper y anular, a voluntad de una sola de las partes, los efectos que se derivan de un contrato sinalagmático perfecto; son dos aspectos que arrojan sobre el ajuste una luz especial, para poder afirmar que sobre él, tal como está ahora legislado, mal podría hacer presa el principio sindicalista.

No discutimos la conveniencia o la inutilidad de semejante organización legislativa; pero, frente a sus disposiciones que revelan un intervencionismo estadual acentuado, y ponen de manifiesto una especial preocupación del poder público para con el mecanismo del contrato de ajuste; fácil es concluir en que “*rebus sic stantibus*” las pretensiones de los sindicatos obreros marítimos, están destinadas — hoy por hoy — al más rotundo fracaso.

No se olvide que lo que la organización sindical persigue, no es tan solo una u otra conquista particular en el campo ilimitado del trabajo: es lisa y llanamente determinar la marcha hacia la sustitución del *derecho de clase* al *derecho individual*.

Por lo que al contrato de ajuste se refiere, la irrupción del nuevo derecho gremial llevaría consigo la transformación completa de la vieja armazón que nos ligaron los siglos, a través de la epopeya del reinado de Luis XIV; sustituyéndola con un esquema de contrato en el cual, en vez del marino aislado, se presentaría el gremio constituido en una unidad fuerte y poderosa. Esto alteraría, agravándola profundamente, la relación jurídica de los armadores, por la responsabilidad indirecta que pesa sobre ellos, por los actos y hechos de sus dependientes; lo cual plantearía el doble problema: de la disciplina a bordo y de la selección del personal técnico, que ahora es del exclusivo resorte de la libre voluntad del armador o del capitán.

No parece fácil entrever los lineamientos que debiera asumir el ajuste, con el reconocimiento de la personería del sindicato, y la intervención forzosa que sobre sus afiliados debería reconocérsele a aquél, por todo cuanto atañe al cumplimiento del contrato,

a su posible resolución y a los conflictos a que eventualmente pudiera dar motivo una u otra de las partes contratantes.

Desde luego, el armador ya no sería libre en absoluto de aceptar y elegir la tripulación, puesto que la exigencia de seleccionarla entre los inscriptos en la lista que la Prefectura General de Puertos establece ahora, tiene un fin puramente policial; pero no coarta la libre elección del personal por parte del capitán o del armador, que debe pagarlo. Mientras que, existiendo la obligación de tener que aceptar tan solo las personas que el sindicato ofrezca, y no pudiendo despedirla sino con la intervención y el "placet" de esa entidad, los armadores verían totalmente cercenadas las facultades que la actual ley les reconoce; con el agravante de que, se les quitaría el poder de despido, que tiene su razón de ser en la delicada tarea que se les confía a los marinos, a la pesada responsabilidad con que cargan los armadores y a la rigurosa disciplina que debe de existir a bordo de un buque.

Verdad es que, en la actual fase de la explotación naviera, ya no pueden defenderse los motivos que dieron origen a ese especial género de enganche, que la Ordenanza Colbertiana, aún a través de sus sensibles transformaciones, legó a los pueblos europeos y a todas en general las naciones marítimas del mundo. Sin embargo, nuestro criterio jurídico se rebela un tanto a la pretendida aplicación del principio de la gran industria terrestre a la explotación que se realiza por medio del mar: y por forzada que sea la analogía, siempre notaremos la diferencia enorme que existe entre un taller y un buque mercante; entre el director de una fábrica, que vigila sus obreros y está sometido a un Reglamento de Oficina, y un capitán que resume en sí funciones de derecho público y privado, y que tiene en sus manos facultades tan extraordinarias, como el poder de coacción física, que ha desaparecido en las demás ramas del derecho privado...

Mal podría verse igualdad jurídica entre el obrero que, cumplidas sus ocho horas en el taller, sale de la oficina, libre en absoluto de sí mismo; y el marino que vive la vida de la nave, en una comunidad íntima como la de la tripulación, frente a peligros que la amenazan, y que no tiene un límite absoluto a su trabajo; pero que sí depende de la voluntad soberana del capitán, hacia el cual le atan deberes de respeto que serían inexplicables y hasta ridículos en un obrero cualquiera.

Ahora bien: esa diferencia, que tan aguda y sugestivamente ha puesto de relieve Ripert, acusa una formación que aisla el ajus-

te del campo del derecho privado, para colocarlo en los lindes del derecho público. El intervencionismo del Estado, que es como una eflorescencia propia de la gran industria, revela, máxime aquí, un carácter que no es sola y exclusivamente relación de intereses particulares, sino preocupación política y social a la vez.

No en vano el señor De Colbert pensaba que en las disposiciones de la Inscripción Marítima estaba cifrado gran parte del porvenir y del brillo de la Nación Francesa...

Y no es eso todo lo que puede decirse, a propósito de la sindicalización del derecho del mar. La aplicación de la legislación gremial obrera a las instituciones marítimas, subvierte "funditus" los principios mismos de todo el orden privado.

Ligar tanto al obrero como al armador para todas las contrataciones que tengan por objeto el trabajo del marino, sometiendoles a la voluntad de la mayoría (que a eso precisamente tiende la organización de los sindicatos obreros) significa suprimir de hecho y totalmente la libertad de todo contrayente, sea patrón, sea obrero. Bajo menor alcance, el mismo fenómeno se manifiesta ya para los industriales para quienes, si la autonomía de la voluntad en los demás campos de la vida contractual puede ser un "vanum nomen" lo mismo que para los armadores de mañana, ella quedaría destruída por completo, como a los obreros, en el contrato colectivo de trabajo, que intenta penetrar en el andamiaje del derecho industrial y obrero de Europa y de Norte América. "Ahora — dice Ascoli — yo no desconozco, en el legislador, el derecho de hacer eso, si lo cree oportuno, pero a condición de que él sepa y diga lo que hace, que él no ignore o no finja ignorar la modificación profunda que con semejante reforma ocasiona a la materia que es objeto explícito de la disposición legislativa, si no en todo el campo del derecho privado."

Por otra parte, esa tendencia sindical lleva en sí misma el germen de las más grandes injusticias, o sea: la tendencia a ensanchar el campo de su aplicación, mediante la imposición tiránica de la mayoría en todas las ramas de la vida contractual.

¿Es esto un bien o un mal?

La contestación que se dé, estará siempre en función del concepto que cada uno tenga del porvenir del derecho, y antes que

poner de manifiesto su tendencia objetiva, revelaría en todo caso las preocupaciones y los prejuicios de cada persona, respecto de un problema tan importante como él que más.

La existencia del contrato colectivo de trabajo; su posible aplicación al derecho marítimo; la admisión de los sindicatos obreros en todas las ramas de la industria, terrestre y naviera; el reconocimiento de su personería para actuar y estar en juicio; la garantía que el órgano sindical puede y debe de prestar, para el fiel y regular cumplimiento del contrato, por parte de sus afiliados; y en fin, la participación que se les otorgue a los mismos, frente a la facultad hasta hoy peculiar de los patrones para elegir y despedir a sus asalariados: todos estos son otros tantos interrogantes a los cuales la doctrina jurídica no ha dado aún una respuesta definitiva. Y por lo que a la República Argentina atañe, esos interrogantes no se han formulado todavía!

En aquellos países — muy contados por supuesto — en donde el contrato colectivo de trabajo está haciendo sus primeros pasos, entre vacilaciones y tanteos — la posibilidad de aplicarlo a los gremios marítimos es aún muy lejana y eventual. Y si la ley les reconoce y les permite, a los que viven y trabajan en la explotación naviera, que se organicen y defiendan sus legítimos intereses; si se les admite a la reglamentación legal de la jornada de ocho horas — y la Oficina Internacional del Trabajo estudia y elabora proyectos y convenciones tendientes a ofrecer al marino las ventajas que la legislación social y obrera acuerda ya a todos los gremios terrestres (como: garantía para el enganche, indemnización para el caso de huelga, pérdida o naufragio del buque etc.) — no debe de olvidarse que esas concesiones están siempre supeditadas a un más alto y preocupante criterio: el criterio de la *Necesidad* que a bordo tiene un amplio campo de aplicación práctica y que anula o paraliza toda conquista o reglamentación de trabajo, prevista en los convenios o en las leyes.

Así — por ejemplo — mientras leyes recientes pueden pretender organizar una especie de vigilancia de la tripulación sobre las circunstancias excepcionales que requiere una prestación de servicios afuera de las horas reglamentarias; de hecho, el trabajo se presta bajo las órdenes del capitán o de los oficialistas, hacia quienes el marino está atado por una disciplina férrea y una obediencia casi absoluta. Y si quisiéramos prestar crédito a lo que manifiesta el Estado, por boca de sus órganos más prestigiosos, deberíamos creer que esa tan alabada reglamentación del trabajo a bordo, por parte de la tripulación, no solo no ha dado los resul-

tados que se esperaban, sino que ha provocado conatos de huelga y de insubordinación, que el Ministerio respectivo ha debido condenar con pronta energía...

De todo lo expuesto resulta justificado cuanto dijimos anteriormente: o sea, que no debe de extremarse la analogía entre obreros terrestres y marinos, y no deben tratárseles a los tripulantes como si fueran obreros de un taller; puesto que los marineros no son simples prestadores de servicios ligados al patrón por un contrato de locación de servicios, sino — como muy acertadamente dice Ripert — “son miembros de una sociedad especial y no deben volverse culpables de revuelta en contra de un orden social que ellos han libremente aceptado.”

Como quiera que sea, y aún admitiendo que la marcha de la idea sindical en el campo del derecho privado sea lenta y fatigosa, debemos reconocer que ello entraña — como se dijo ya — la prevalencia de las mayorías en el campo contractual, con menoscabo de la inviolabilidad de la persona humana. Y a quienes, entusiasmados o ilusionados por esa idea pretenden justificarla en todos los campos de la vida civil, bajo el pretexto de que algunas legislaciones extranjeras ya han reconocido esa prevalencia (aludiendo a la ley de la república y del Cantón de Ginebra del 10 de febrero de 1900 y al Proyecto ministerial italiano de 1902, aquella “fixant le mode d'établissement des tarifs entre ouvriers et patrons et réglant les conflits relatifs aux conditions de leur engagement” y esta, tratando de organizar un sistema de garantías y tutelas generales, como accesorios de los efectos puramente individuales del contrato colectivo de trabajo”; a esas personas se les podría observar que la ley ginebrina no es tan hondamente innovadora como parece, pues no toca los principios básicos del derecho privado contractual, disciplinando un fenómeno propio de la vida real, estableciendo cuales órganos y con qué normas debe de hacerse la determinación de las tarifas y sancionando en el artículo 18 penas para los que falten, mediante la huelga, a sus compromisos.

Y por lo que a la iniciativa italiana atañe, ese proyecto no pasa de ser un tímido ensayo teórico de legislación sindical, que no ha resistido al embate de una discusión parlamentaria, limitándose a una aplicación circunstancial, como en el caso del concordato formalizado entre la “Liga de los trabajadores del carbón en el puerto de Génova” y los representantes de los propietarios, en fecha marzo 31 de 1902. En este caso, como en otros posteriores se ha conseguido la misma garantía económica que se habría obte-

nido si se hubiese otorgado a los sindicatos obreros la personería jurídica, tal como se intenta hacer en otros países.

Lo cual demuestra que, para los fines del contrato colectivo de trabajo, no es necesaria la intervención de ningún ente con personería distinta de la de los socios.

Podríamos resumir las ideas que se han venido exponiendo un tanto confusamente, quizás, diciendo que: mientras no se reformen los principios clásicos sobre los cuales descansa el título VI del Libro tercero del código de comercio, la influencia sindical de los gremios marítimos no podrá hacerse sentir con resultados eficientes; y aún así, las características especiales del derecho marítimo, en él que la lucha entre capital y trabajo no asume — y mal podría asumirlos — contornos amenazadores y angustiosos, no se avienen con los principios que presupone la organización obrera sindical, cuya completa asimilación, tendría como resultado el debilitamiento de la disciplina a bordo, la inseguridad en el tráfico de mar, y por ende, la aleatoriedad de una rama de la actividad pública del Estado; cuya existencia, desarrollo y prosperidad estaría bajo la amenaza de un peligro continuo, y con efectos mucho más desastrosos que los que se ciernen sobre la industria terrestre.

Con lo dicho, no entendemos repudiar o desconocer los merecimientos de la organización gremial y los títulos que ella intenta: ni nos atreveríamos a negar la posibilidad de una modificación en el campo del derecho, para un día lejano.

Pero sostenemos que esa modificación debería ser general y no particular; tener como consecuencia la de borrar todo lo que el Código Civil estatuye sobre los efectos de los contratos y las personas contratantes; sería necesario, en suma, organizar jurídicamente y no tan solo de hecho, los grupos y las clases, otorgándose a los particulares derechos hácia el grupo y garantías individuales no diferentes de las que tiene hoy en día el ciudadano en los estados constitucionales.

Tendríamos, entonces, un derecho civil nuevo, pero al fin un derecho; mientras que ahora tendríamos sencillamente el arbitrio.