

DOCUMENTE PRIVITOARE LA APLICAREA LEGII ASIGURĂRILOR MUNCITOREȘTI DIN 1912 LUCRĂTORILOR DIN PORTURI

Progresele navigației maritime și fluviale de la începutul secolului nostru, însoțite de intensificarea acțiunilor revendicative ale personalului de pe vase și din porturi, determină organizarea mai temeinică a acestui sector cu rol crescând în activitatea economică din țara noastră. Dintre măsurile legislative de după 1900 menționăm legea și cele două regulamente privitoare la administrarea și exploatarea „serviciului maritim român” din anii 1906—1907¹, date sub egida Ministerului Lucrărilor Publice de care aparținea serviciul navigației, începând cu data de 10 ianuarie 1906². Pe lângă stabilirea îndatoririlor personalului navigant, legile enunțate cuprindeau și unele dispoziții referitoare la ocrotirea acestei categorii de lucrători. Legiuirile amintite nu conțineau însă nici o prevedere directă asupra situației lucrătorilor din porturi. Astfel, în cursul primului deceniu din secolul nostru, raporturile dintre lucrătorii portuari și patroni continuau să facă obiectul unor înțelegeri cu caracter particular³.

După 1910, pe lângă tendința de a generaliza aplicarea unor regulamente privitoare la lucrătorii din porturi⁴, aceștia vor intra și sub prevederile legiuirilor muncitorești cu caracter general. În această privință un loc aparte va reveni legii asigurărilor muncitorești promulgată la 25 ianuarie 1912⁵. Pe ansamblu, legea stabilea un sistem complet și unitar de asigurări în caz de boală, accidente, invaliditate și bătrânețe. Fără a satisface întreaga gamă de revendicări muncitorești în această direcție, legea a constituit, totuși, o cucerire pentru masele muncitoare care au luptat pentru îmbunătățirea și aplicarea ei.

Începând cu 1 aprilie 1912 se va trece la aplicarea dispozițiilor legii asigurărilor, cu precădere în sectorul industrial și apoi în alte compartimente ale activității economice. Pornindu-se de la caracterul specific al activității lucrătorilor din porturi și datorită lipsei unor precizări asupra aplicării legii în acest sector de muncă, la cererea Casei centrale a asigurărilor muncitorești — organul central al administrației asigurărilor — se va întreprinde o acțiune de cercetare a legii pentru a stabili modul în care putea fi aplicată lucrătorilor portuari⁶.

Prin circulara din 3 aprilie 1912⁷, adresată tuturor căpităniilor porturilor, Inspectoratul general al navigației și porturilor cu sediul la Galați, cerea ca, până în octombrie același an, să se studieze „partea practică din această lege (adică prevederile asupra asigurărilor muncitorești — D. R.) relativ la aplicarea ei asupra muncitorilor din port” și să comunice observațiile „asupra avantajelor și lacunelor” legii în raport cu specificul muncii din porturi. Răspunsurile primite de la căpităniile porturilor⁸ — dintre care publicăm pe cele mai semnificative — evidențiază o atitudine rezervată din partea acestora față de utilitatea și chiar posibilitatea aplicării legii lucrătorilor de aici. Dacă memoriile de la Constanța⁹ și Cetate¹⁰, asupra

felului cum legea asigurărilor putea fi aplicată în porturi, conțineau observații care vizau completarea și adaptarea legii la condițiile activității de aici, cele mai multe din rapoartele primite de la celelalte porturi tăgăduiau sau puneau sub semn de întrebare posibilitatea aplicării legii¹¹. Desigur, această poziție reflectă tendința fățișă a patronilor și antreprenorilor din porturi, care urmăreau să se sustragă de la plata cotelor pentru fondul de asigurare¹².

În general, documentele reliefează existența unor lacune în textul legii și ca atare necesitatea de a fi completată, reflectă tendința patronilor de a ocoli obligațiile care le-ar fi revenit în urma aplicării legii, precum și amânarea transpunerii în practică a acestei măsuri, care ar fi dus la ameliorarea situației lucrărilor din porturi. În sfârșit, subliniem informațiile interesante, referitoare la regimul de muncă din porturi, cuprinse în unele dintre documentele de mai jos¹³.

D. D. Rusu

1

Nr. 1210 din 3 aprilie 1912

*Circulară*¹⁴

Căpitănia portului...

În aprilie curent urmînd a se pune în aplicare legea asupra organizării meseriilor, creditului și asigurărilor muncitorești vă rugăm a studia pînă în octombrie 1912 partea practică din această lege, relativ la aplicarea ei asupra muncitorilor din port, și a ne comunica observațiunile dumneavoastră asupra avantajelor și lacunelor ce veți găsi în aplicarea legii față de uzul muncii în acel port.

Inspector general al porturilor
Contra-amiral de rezervă
(s.n.) Barbieri

2

Constanța, nr. 474, 20 iulie 1912

*Memoriu*¹⁵

asupra modului cum legea meseriilor poate fi aplicată și muncitorilor de prin porturi

Legea organizării meseriilor, creditului și asigurărilor muncitorești, face foarte mare onoare țării și aruncă asupra muncitorimei aceeași ocrotire cum legi de această natură au aruncat în celelalte țări civilizate, în anii aceștia din urmă, asupra uvrierilor și muncitorilor de orice fel.

Legea meseriilor se poate aplica cu oarecare modificări aproape, în toate dispozițiunile ei și muncitorilor din porturi.

Că această lege cuprinde și pe muncitorii de prin porturi, nu mai încapă îndoială căci art. 140 al. b. sună:

Art. 140 al. b. „Întreprinderile de construcții, săpături de pămînt, mine, cariere, cherestele, exploatarea prin mașini agricole, exploatarea de păduri, de mori, exploatarea de tramvai și căi ferate de tot felul, de navigație fluvială și maritimă, precum și întreprinderile de transport în ceea ce privește pe încărcători și descărcători de mărfuri”.

Cîteva mici discuțiuni însă par a fi necesare.

Prin art. 148 se vorbește despre asociația patronală, și că aceasta-și are sediul la Casa Centrală.

Tot în acest articol se spune: „Patronii întreprinderilor prevăzute la art. 140 sînt obligați a participa la Asociația patronală, în scopul de a asigura împreună pe lucrătorii lor în contra riscurilor provenite... etc.”.

Cum la art. 140 între alte întreprinderi sînt prevăzute și cele de navigație fluvială și maritimă, de transporturi și descărcări se înțelege foarte clar că în acest art. — 140 — intră și muncitorii din porturi.

Atunci vine întrebarea: care ar fi oare patronii acestor muncitori de port? Poate fi oare suma tuturor exportatorilor, importatorilor, expeditorilor, directorii societăților de petrol și cherestele, directori de bănci comerciale și agricole, agențiile de navigație etc. sau suma tuturor stivatorilor și vătăfilor?

Prin patron înțelegîndu-se în sens mai apropiat acea persoană care dirijează direct cu experiență și practică, mai mulți uvrieri, atunci cei din clasa întâia de mai sus sînt deparțe de a fi considerați ca patroni; așa că rămîne clasa stivatorilor și vătăfilor care cu drept cuvînt pot fi considerați ca patroni la muncitorimea de port.

O dificultate însă se prezintă dacă tratăm astfel chestiunea anume că, conform art. 141 al. 3, art. 148 al. 5, art. 149 al. 3 și 7, patronii și asociația patronală sînt chemați în multe cazuri a da ajutoare care cer sume de bani destul de însemnate, apoi cotizații mari pentru acoperirea cheltuielilor de ajutoare împărțite, așa că un stivator sau vătăf care și el muncește aproape ca un hamal, cu diferența că ia 1—2 lei maximum mai mult de cît un hamal, de unde și cum vor putea suporta aceste condițiuni?

Pe cît de ușor le-ar veni să suporte aceste obligațiuni exportatorii caselor de comerț, directorii caselor de comerț etc. care-și înmulțesc averea prin brațele muncitorilor, pe atît de greu chiar impozitul le vine stivatorilor și vătăfilor.

Dificultatea aceasta poate să dispară dacă s-ar admite două categorii de patroni — vorbind de port; categoria I patroni titulari și care ar cuprinde pe toți exportatorii, importatorii, expeditorii, directorii caselor de comerț de petrol, cherestele, agenții de navigație ale statului și particulare naționale și străine etc. care acționează în port.

Categoria a II-a patronii onorifici și care ar cuprinde pe toți stivatorii și vătăfii înscrîși în registrele capitaniei portului. Categoria I ar suporta cotizațiile și orice obligațiuni materiale impuse de legea meseriilor, iar categoria a II-a percepe cotizațiile de la muncitori prin lipirea de timbre, impuse de lege, dirijează muncitorii și au în fine toate obligațiunile morale, tehnice și de control al muncitorilor [...] ¹⁶.

Conform art. 141 al. 3 un patron este obligat a îngriji pe socoteala sa două săptămîni pe un muncitor de sub ordinele sale, căruia i s-a întîmplat un accident. Dacă presupunem cazul — foarte posibil — că acest patron este un exportator mic, apoi că accidentul a cuprins în aceeași clipă nu unul ci pe mai mulți lucrători (o rupere de schelă, căderea unei greutate din flancul sau gura de manevră a vaporului), în fine că dacă acest mic exportator are neșansa de a înregistra astfel de accidente de mai multe ori pe an, în timpul ce unui alt exportator mare, nu i s-a întîmplat a înregistra decît un singur accident sau chiar nici unul, mă întreb ar fi oare echitabil ca cel mic să plătească egal cu cel mare, ba în cazuri, cum spusei, că dacă înregistrează mai multe accidente, să plătească de zece și o sută de ori mai mult ca exportatorul mare, care învîrtînd afaceri pe scară mare, are și beneficii mari?

Obligațiunea de a repartiza cheltuielile de ajutor (conform al. 3 art. 149) asupra membrilor Asociației patronale după clasa de riscuri, nu este de loc echitabilă; și aceasta pe motivul că sînt unele exploataări care prin felul lucrului și mașinelor de care se servesc nu sînt expuse la nici un risc de accidente de oameni sau foarte rar de tot, dar această exploatare raportează beneficii foarte mari, din contra, altele raportează beneficii minime și sînt expuse la riscuri de accidente de oameni foarte dese și, de foarte mare gravitate.

După cum s-a spus la început, Legea meseriilor se poate aplica muncitorimei de prin porturi, dar dându-se o redactare și dezvoltare articolelor ei potrivit acestor clase de oameni și mai cu seamă felului lor de muncă. În clasa muncitorilor de port trebuie să se cuprindă și căruțașii, căci nu cred să fie un căruțaș într-un oraș de Dunăre sau Mare care să nu aibă de lucru și în port.

Iuind în depănare articolele Legii meseriilor, părerea mea asupra conținutului lor este cea următoare :

Art. 5, 6 și 7 (Înlocuidu-se cuvintele de meserii prin munca în port).

Art. 8 al. I (Cuvîntul meșteri = vătăfi și stivatori).

Art. 9 Se înlocuiește cu : nimeni nu poate acționa ca muncitor în port dacă nu are un permis de lucru în port eliberat de căpitania portului. Acel ce nu se vor conforma vor fi amendați conform regulamentului porturilor.

Liberarea permisului de lucru în port va fi gratuită.

Art. 21—30 inclusiv. Se pot înlocui cu :

Lucru în port este permis atât bărbaților cât și femeilor, dar numai avînd vîrsta de 16 ani împliniți și avînd permisul de lucrător liberat de căpitania portului. Ei pot lucra la oricare din specialitățile de lucrări în port și pot trece de la una la alta dar sub supravegherea și răspunderea vătăfului sau stivatorului sub ordinele căruia lucrează [...].

Art. 53—60 inclusiv se pot înlocui cu :

Stivatorii și vătăfii nu vor sili și chiar vor opri ca lucrătorii să ridice greutatei mai mari de cît forțele lor și ca normă vor avea : ca femei și bărbați pînă la vîrsta de 23 ani să nu ridice greutatei mai mari de 25 și 40 kilograme, iar de la 28 ani în sus greutatei mai mari de 50 kilograme.

Stivatorul sau vătăful care ar primi la lucru un muncitor care n-ar avea cartea de muncitor și permisul de lucru al căpitaniei portului va cădea sub penalitatea art. 58 al. 3 din legea meseriilor.

Muncitorul nu poate părăsi lucru angajat cu stivatorul sau vătăful sub nici un motiv decît în caz de boală, accident personal sau în familia sa. Contravenirea la aceasta va fi amendată de căpitanie în folosul casei centrale.

Art. 61 și 62. Se pot aplica în totul muncitorilor din porturi.

Art. 64—132. Se pot aplica în complet muncitorilor din porturi, dacă și ei ar forma o corporație numindu-se „Corporația muncitorilor de port”. Vor exista atunci atîtea corporații cîte porturi mari sînt [...].

Art. 114—139 (Asigurări contra boalei) sînt aplicabile în totul muncitorilor de port, afară de art. 131 prin faptul că ar fi foarte greu dacă nu chiar imposibil ca stivatorii și vătăfii să țină registre și foi de plată, cînd se are în vedere schimbarea frecventă a muncitorilor în fiecare zi, și chiar în aceeași zi de 2—3 ori.

Art. 140—162 (Asigurări contra accidentelor), pot fi aplicabile muncitorilor de port în totul cu observațiunile de la punctul nr. 1 din memoriu, relativ la patroni, Asociația patronală și cotizațiunile patronilor (membri Asociației patronale).

Art. 163—192 (Asigurarea pensiei de bătrînețe și asigurarea în contra invalidității din boală), sînt aplicabile în totul muncitorilor de port.

Art. 193—239. Sînt chestiuni de organizare și administrație la care nu este nimic de observat [...].

Căpitanul portului Constanța

L. S. Cpt. Comandor,

(ss) Indescrifabil

3

Cetate, nr. 97, 21 septembrie 1912

Memoriu ¹⁷

Pentru studierea pe cît posibil a legii pentru organizarea meseriilor, creditului și asigurărilor muncitorești, asupra avantajelor și lacunelor în aplicarea acestei legi, față de uzul muncii în portul Cetate.

În textul acestei legi, nevorbindu-se despre muncitorii porturilor, de agențiile de navigație și de casele comerciale, care fac operațiuni la bastimente cu încărcări și descărcări de mărfuri și cereale, cred că ar fi necesar a se face, câteva adăogiri unor articole jos semnalate.

La art. 2 al. II să se adăoge: agențiile de navigație fluvială, maritime și case comerciale, care fac operațiuni în porturi cu muncitori angajați cu ziua sau în altfel, (va trimite căpitaniei tabloul cu numele lor) iar căpitania portului va da corporației din localitate, un tablou de agenții, case comerciale și muncitorii ce-i are înscrși spre a putea libera cărți de muncitori și acele cărți să fie prezentate la Căpitanie de lucrători ca, control de înscriere la corporația locală.

La art. 8 alin. II se va adăoga: agenții de navigație fluvială, maritimă și case comerciale, care, încarcă și descarcă în porturi din bastimente diverse mărfuri și cereale.

La art. 127 se va adăoga: muncitori înscrși la Căpitania portului, să plătească direct la corporația locală, cotizația săptămînală, chiar dacă n-ar avea de lucru, întrucît suma la clasa V este de 60 bani săptămînal.

La art. 129 se va adăoga: Corporația locală va libera direct muncitorului din port carte-chitanță în care se vor trece cotizațiile săptămînale.

La art. 140 alin. II se va adăoga: muncitorii care lucrează în port, la agenții și casele comerciale, pentru încărcări și descărcări de mărfuri și cereale la bastimente, să poată beneficia de dispozițiunile art. 141 din aceeași lege.

Uzul muncii în portul Cetate este că, muncitorii sînt locuitorii din localitate și lucrează la diferite case comerciale, în cete de cîte 12 oameni plătiți cu 50—60 bani la chila de cereale încărcată în șlep și cînd termină vasul li se face plata completă și le revine la fiecare 6—7 lei pe zi — cu ziua se lucrează foarte rar și atunci se plătește după învoială 3 pînă la 4 lei pe zi.

Descărcarea și încărcarea de mărfuri, sosite cu vapoarele societăților de navigație, se face de către echipajele acestor vase.

Prezentul memoriu se va înainta Inspectoratului general al navigației și porturilor spre cele legale.

Căpitanul portului Cetate

L. S. Drag. aj. I. Giranțe

(ss) Jean Pascu

4

Căpitania portului Oltenița

Nr. 126, 29 septembrie 1912

DOMNULE INSPECTOR ¹⁸,

La ordinul Domniei voastre circular nr. 1210 din 3 aprilie 1912, am onoarea a vă raporta că, Legea pentru organizarea meseriașilor și creditului asigurării muncitorilor după mine, așa cum se prezintă, este greu a se aplica și lucrătorilor de încărcări și descărcări de cereale în port. Deoarece după cum se obișnuiește aici, acești lucrători lucrează la un încărcător 1/4, 1/2, 3/4 din zi, sau 1 zi, cînd trec la alții, așa fel că aplicarea taxei pe carnete de cei la care se angajează, va fi foarte anevoioasă, dacă nu imposibilă; exemplu:

„În port sosește o zi 30—40 vagoane care aparțin la 5—6 încărcători. Hamalii se repartizează în echipe la toate și pe măsură ce o echipă termină se împart la celelalte, lucrînd așa în comun pînă termină cele 30—40 vagoane, pentru care ar urma ca fiecare din cei ce au avut vagoane să le aplice timbru care ar fi o taxă în plus și care ar da loc la contestații.

După părerea mea, găsesc domnule inspector ca pentru puțința și lucrătorilor din port să li se poată aplica taxa asigurărilor, ar urma ca, Casa centrală a meseriilor să înființeze în port — după importanță — unu sau doi agenți, care să libereze carnete după registru hamalilor ce este la Căpitănie și care cu concursul gardianului Căpităniei în fiecare dimineață cum și la 12 în timpul repausului să aplice taxele la toți hamalii ce se găsesc lucrind în port — indiferent de persoanele la care lucrează.

Și pentru bunul mers al serviciului agentului însărcinat cu aplicarea taxelor, casa meseriilor să-i construiască în port, pe locul cel mai potrivit pentru acest scop, o baracă mică sistem S.H. în acest port.

Căpitanul portului,
L.S. (ss) Dragoman Ap. cl. II.

5

Căpitănia portului Bechet
Nr. 114, 28 septembrie 1912

Domnule Inspector General¹⁹,

Conform ordinului domniei voastre nr. 1210/1912, am onoare a raporta următoarele:

1. La acest port nu avem muncitori fără pregătire de meșteșug adică hamali propriu-zis, după cum se găsesc prin alte porturi. Comercianții, în operațiunile care au, se servesc cu cărași sau chirigii, care transportând cerealele cu carele din comunele limitrofe, aceștia sînt angajați a le descărca direct în șleपुरi. Nu tot așa au uzul de a încărca cereale din valtra Bechetului, pe care comercianții adunîndu-le de la obor, le depun în magazii și apoi de aici locuitorii le transportă la port, de unde carele se descarcă de oameni angajați cu ziua; afară de aceasta mărfurile sosite la diferite agenții se ridică de cărași, la care operațiune nu au hamali [...].

2. Opiniez ca, corporația meseriașilor din localitate, să țină cercuri și arală locuitorilor, care se îndeletnicesc cu munca brațelor și acelor care cu carele transportă diferite mărfuri, explicîndu-le avantajele ce ar avea în caz de boală, rănire sau accidente și a-i face a se înscrie ca membri ai corporației, asigurîndu-vă domnule inspector general, că nimeni pînă astăzi, la acești muncitori care își cîștigă banul cu sudoarea feței sale, nu s-a găsit a le arăta că, se găsește o casă pentru muncitori unde la nevoie să poată găsi alinarea suferințelor sufletești. S-a văzut în localitate muncitori care în urma unui accident mortal au rămas copii și văduve și care de la nimeni nu au avut nici un ajutor, lucru ce nu s-ar fi întîmplat dacă acel mort ar fi fost înscris în viață, la casa corporației.

Din cele arătate mai sus, se poate vedea că aplicarea acestei legi pentru muncitorii din această localitate, nu are nici o însemnătate, rămîinînd ca domnia voastră, dacă vederile subscrisului le găsiți bune a se interveni locului competente spre cele legale.

Căpitanul portului Bechet
Girante,
L.S. (ss) Dragoman aj. II.

6

Căpitănia portului Zimnicea
Nr. 109, 3 octombrie 1912

Domnule Inspector General²⁰,

La ordinul Domniei voastre circular nr. 1210 din 3 aprilie a.c., am onoare a raporta că studiind partea practică din Lege relativ la organizarea meseriașilor, creditului și asigurării muncitorești nu am putut observa nimic asupra avantajelor sau lacunelor, pentru că nici unul nu este înscris la corporație; hamalii care lucrează în

„Zărnicea sînt români, țărani agricoli și locuitori din oraș și satele din prejur, ~~care~~ aici unul, așa că ei fiind și muncitori agricoli nu au meseria numai de hamali ~~în port~~ în port atunci cînd nu au lucru la cîmp, sînt mulți muncitori și fiind mulți ~~în port~~ între ei în liniște, fără vătăfi și dacă au cîte un vătăf apoi acesta muncește ~~în port~~ cu hamalii.

Însă chirigii care transportă cereale de la țară descarcă ei singuri sacii cu ~~la~~ direct în șlepuri, fără hamali iar hamalii de care se vorbește mai sus ~~des-~~ din șlep cerealele sosite de la Gară.

Căpitanul Portului,
(ss) Indescifrabil

7

Epitania portului Hirșova
nr. 542, 9 octombrie 1912

Domnule Inspector General²¹,

La ordinul Domniei voastre nr. 1210 din 3 aprilie 1912, am onoarea a raporta că în acest port nu sînt hamali de meserie ei sînt agricultori și atunci cînd își termină munca cîmpului lucrează și la port, după cum au dispoziție, adică dacă vrea să lucreze vin în port, dacă nu stau acasă.

Comercianții sînt siliți edeseori a angaja locuitori din comunele învecinate, pentru încărcarea cerealelor din magazine; cerealele ce ei cumpără zilnic de la obor atunci cînd au șlepuri în port, o încarcă direct în șlepuri cu brațele vînzătorilor.

De regulă plătesc 5 lei pe zi de hamal, la vasul care vine în prima linie se pun 5 hamali la poștă, la vasul din a doua linie se pune 6 hamali, iar la vasul din a 3-a linie 8 hamali, li se consideră o zi de muncă pentru încărcarea a 5 vagoane de ovăz, 7 vagoane de orz sau 8 vagoane de porumb.

Adeseori toamna cînd este furie de lucru prețurile se majorează de comercianți în scop de-a putea găsi lucrători spre a-și putea face treburile.

Agențiile plătesc 10 lei de vagon pentru mărfurile colete atît pentru încărcare cît și pentru descărcare. Pentru chereștea se majorează prețul de la 10—14 lei de vagon și adesea ori se lucrează cu marinarii vaselor din lipsă de hamali.

Muncitori pentru lopătat nu se găsesc, aceste operațiuni se fac de personalul șlepurilor.

Căpitanul portului,
L.S. (ss) Indescifrabil.

NOTE

¹ „Regulamentul de administrația și exploatarea serviciului maritim român” din 31 martie 1906, în „Monitorul oficial”, nr. 19, 25 aprilie (8 mai) 1906, p. 656—673; „Legea pentru organizarea marinei comerciale” din 12 februarie 1907, *Ibidem*, nr. 260, 21 februarie (6 martie) 1907, p. 9996—10002 și „Regulament pentru punerea în aplicare a legii marinei comerciale” din 5 mai 1907, *Ibidem*, nr. 32, 12 (25) mai 1907, p. 1228—1229.

² Articolul 1 din regulamentul asupra serviciului maritim din 31 martie 1906, prevedea că Serviciul Navigației Române, înființat prin legea din 3 mai 1896, conform legii din 10 ianuarie 1906, va fi condus de o direcție din Ministerul Lucrărilor publice (*Ibidem*, nr. 19, 25 aprilie (8 mai) 1906, p. 656).

³ Pentru învoiala între antreprenori și muncitorii „încărcători și descărcători” din portul Galați, din anul 1902 și anii anteriori a se vedea „Raportul Căpitaniei portului Galați către Inspectoratul general al navigației și porturilor” din 13 iunie 1902 (Arhiva C. C. al P.C.R., fond nr. 5, dosar nr. 1048, f. 18—20) și raportul similar din 15 iunie 1902 (*Ibidem*, f. 24—26).

⁴ În octombrie 1912 Căpitania portului Brăila trimitea Inspectoratului general al navigației și porturilor un număr de 30 de broșuri cuprinzând proiectul de regulament alcătuit aici, „Reguli și uzul muncii în port” (Arh. St. Galați, fond Inspectoratul general al navigației și porturilor, dosar nr. 8/1912, f. 154). Se trimitea apoi câte un exemplar la toate porturile cu rugămintea de a-l studia și a comunica rezultatele (*Ibidem*, f. 156).

⁵ „Monitorul oficial”, nr. 236, 27 ianuarie (9 februarie) 1912, p. 10754—10774 și C. Hamangiu, *Codul general al României*, vol. VII (suplimentul IV 1911—1913), ediția a II-a, București, (f. d.), p. 740—711.

⁶ Documentele referitoare la activitatea de cercetare a felului în care legea asigurărilor din 1912 putea fi aplicată și în porturi se află la Arhivele Statului Galați, fondul Inspectoratului general al navigației și porturilor, dosar nr. 8/1912 și 9/1913.

⁷ Arhivele Statului Galați, fondul Inspectoratului general al navigației și porturilor, dosar nr. 8/1912, f. 39. (Vezi document nr. 1).

⁸ La circulara privitoare la aplicarea legii asigurărilor în porturi s-au primit răspunsuri de la porturile: Bechet, Constanța, Cetate, Călărași, Calafat, Cerna-Vodă, Chilia-Veche, Gura Ialomiței, Gruia, Hîrșova, Măcin, Mangalia, Oltenița, Oltina, Ostrov, Turnu Severin, Turnu Măgurele și Zimnicea (*Ibidem*, dosar nr. 8/1912).

⁹ Vezi documentul nr. 2.

¹⁰ Vezi documentul nr. 3.

¹¹ Vezi documentele nr. 4, 5.

¹² Tendința patronilor de a se sustrage de la plata cotelor de asigurare s-a evidențiat și cu prilejul lucrărilor efectuate în toamna anului 1912, pentru stabilirea numărului antreprenorilor și patronilor din fiecare port, în vederea impunerii la contribuțiile către Asociația patronală (Arh. St. Galați, fond Inspectoratul general al navigației și porturilor, dosare nr. 8/1912 și nr. 9/1913).

¹³ Vezi documentele nr. 4, 5, 7.

¹⁴ Arh. St. Galați, fond Inspectoratul general al navigației și porturilor, dosar nr. 8/1912, f. 39.

¹⁵ Arh. St. Galați, fond Inspectoratul general al navigației și porturilor, dosar nr. 8/1912, f. 60—63.

¹⁶ Din motive de spațiu s-a renunțat la unele paragrafe mai puțin importante (n.r.).

¹⁷ Arh. St. Galați, fond Inspectoratul general al navigației și porturilor, dosar nr. 8/1912, f. 127.

¹⁸ Arh. St. Galați, fond Inspectoratul general al navigației și porturilor, dosar nr. 8/1912, f. 143.

¹⁹ Arh. St. Galați, fond Inspectoratul general al navigației și porturilor, dosar nr. 8/1912, f. 143—144.

²⁰ Arh. St. Galați, fond Inspectoratul general al navigației și porturilor, dosar nr. 8/1912, f. 153.

²¹ *Ibidem*, f. 182.