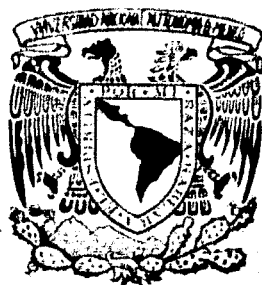


X 2 G' 556
Universidad Nacional Autónoma de México

FACULTAD DE DERECHO



LOS TRABAJADORES DE LOS BUQUES A LA LUZ
DE LA TEORIA INTEGRAL DEL DERECHO
DEL TRABAJO

186

XD

TESIS SOCIAL

QUE PRESENTA

MATIAS ANTONIO OCAMPO ECHALAZ

PARA OBTENER EL GRADO DE
LICENCIADO EN DERECHO

MEXICO, D. F.

1979

12232



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

LOS TRABAJADORES DE LOS BUQUES A LA LUZ DE LA TEORIA INTEGRAL
DEL DERECHO DEL TRABAJO.

INDICE

CAPITULO I

CONCEPTOS DE INTRODUCCION A LA TEORIA INTEGRAL 1

CAPITULO II

CONCEPTOS GENERALES EN TORNO A LOS TRABAJOS ESPECIALES 22

CAPITULO III

ALGUNAS ANOTACIONES SOBRE LAS NORMAS LABORALES QUE RIGEN EL TRABAJO EN LOS BUQUES, 33

CAPITULO IV

ESTUDIO CRITICO SOBRE PATRONES Y TRABAJADORES DE LOS BUQUES..... 60

CAPITULO V

LA RELACION JURIDICO LABORAL. 100

PROLOGO

Desde el momento en que me fue aprobado el tema y redacté el capitulado para la tesis que a continuación expongo - al veredicto de mis sinodales, me percaté de la escasa bibliografía de carácter nacional de que dispondría para la producción de la misma. No obstante, la experiencia obtenida por el trabajo prestado por espacio de un año y meses, en la Empresa de Participación Estatal Mayoritaria, Productos Pesqueros Mexicanos S. A. de C. V. y los llamados del primer magistrado de la nación y del jefe de nuestro sector, -el sector pesquero-, - en el sentido de cultivar nuestro interés hacia el mar, me dieron ánimos para emprender esta modesta tarea.

Si algún mérito puede encontrarse en este trabajo, - será acaso, por que su autor trató de sistematizar de alguna manera en una obra específica, las disposiciones legales que - sobre los trabajadores de los buques prescribe nuestra Ley Federal del Trabajo y por que pretende ser sobre todas las cosas una guía de estudio para mis compañeros que cursan el primer - ciclo de Derecho Laboral.

En las primeras páginas hago un bosquejo de la Teoría Integral del Derecho del Trabajo, creada por el maestro -- Alberto Trueba Urbina, que como muchos sabemos ha dedicado su vida al estudio del artículo 123 constitucional, ya que es a -

través de ese instrumento, que pretendo hacer el análisis jurídico de los trabajadores de los buques. Después establezco -- conceptos generales a cerca de los trabajos especiales, a fin de ubicar mi tema; luego esbozo algunas anotaciones sobre las normas laborales que rigen y han regido el trabajo en los buques; para que a la postre, penetre de lleno al tema medular de mi breve exposición.

Por último, deseo y confío que el nivel intelectual y académico de nuestra Facultad, se eleve y supere cada vez -- más.

Pues estoy cierto y me consta que la Dirección de la escuela se ha esforzado como quizás en ninguna otra unidad académica de nuestra Alma Mater, en conseguirlo.

Matías Antonio Ocampo Echalaz.

CAPITULO I

CONCEPTOS DE INTRODUCCION A LA TEORIA INTEGRAL

- 1).- Génesis de la Teoría Integral;
- 2).- El Artículo 123 como fuente inmediata de la Teoría Integral;
- 3).- Los fines que persigue la Teoría Integral;
- 4).- Elementos esenciales para comprender la Teoría Integral;
- 5).- El Artículo 123 de la Constitución y los Trabajos Especiales.

1).- SECCION PRIMERA/ GENESIS DE LA TEORIA INTEGRAL.

DESARROLLO: A).- El nacimiento; B).- El materialismo dialéctico e histórico y la Teoría Integral; C).- La Teoría Integral; C).- La Teoría Integral como parte de las ciencias normativas sociales; D).- La vocación socialista de los diputados constituyentes.

A).- EL NACIMIENTO.- La teoría Integral del derecho del trabajo es una teoría del siglo XX, aún más, sus pretendidos horizontes rebasan las líneas fronterizas de la presente centuria, pues ha sido pensada a futuro. Descansa sobre la base de la dialéctica sangrienta de la revolución mexicana, es una teoría en abierta oposición a tesis caducas, está en contra de los idearios conservadores, contra quienes se aferran al pasado y corre geométricamente paralela a las ideas de avanzada y de vanguardia, su fin es la justicia social. Es un pensamiento programático y dinámico en constante movimiento, fluyen por él la substancia renovadora del espíritu inventivo y el afán creador. Es la Teoría Integral en suma, en una palabra, UNA TEORIA REVOLUCIONARIA.

La Teoría Integral como sus palabras complementarias lo indican pertenece al Derecho Laboral que es a su vez, una rama del nuevo Derecho Social y es por eso que la teoría en estudio basa su mecanismo, aplicado en la práctica, en la justicia distributiva que evoluciona en sentido opuesto a la an-

tigua justicia aristotélica y que en última instancia rige al Derecho del Trabajo. La Teoría Integral se ocupa de todos los temas que conforman el otrora llamado Derecho Industrial. En el presente ensayo se examina el caso de los trabajadores de los buques a la luz de éste instrumento, instrumento que deriva de una vida dedicada al estudio del Artículo 123, la vida del maestro Alberto Trueba-Urbina.

Por génesis se entiende entre otras acepciones, según el diccionario: "Origen y principio de una cosa; por extensión-conjunto de fenómenos que dan por resultado un hecho". (1)

El origen y principio, el conjunto de fenómenos que dieron por resultado una teoría denominada: Teoría Integral del Derecho del Trabajo, han de hallarse: "En el proceso de formación y en las normas del Derecho Mexicano del Trabajo y de la Previsión social.... Así como en la identificación y fusión del Derecho Social en el Artículo 123 de la constitución de 1917". (2)

Las normas antes citadas, nos dice Trueba, tienen un caracter doble, son por una parte proteccionistas y por la otra reivindicatorias. Estas últimas son en la disciplina laboral sumamente descollantes y ya veremos en su apartado

(1) .- DICCIONARIO ENCICLOPEDICO QUILLET, TOMO CUARTO, EDITORIAL ARGENTINA ARISTIDES QUILLET, BUENOS AIRES 1966, P. 299.

(2) .- ALBERTO TRUEBA-URBINA, NUEVO DERECHO DEL TRABAJO, EDITO--

correspondiente, la forma en que operan en el trabajo que se presta a bordo de los buques. Bástenos ahora señalar, que es tos preceptos nacieron concomitantemente en la ley fundamental junto al Derecho Social y al Derecho del Trabajo.

La teoría Integral es un conocimiento especulativo y racional, que busca la unión de la propia teoría con -- la práctica, principio que debe ser rector en la lucha obrera. Igualmente encontramos en ella raíces que delatan la presencia del materialismo histórico con toda su sugerente y -- convincente influencia, por lo que con el fin de cimentar -- apropiadamente este trabajo de tesis, reproduciremos en el -- siguiente inciso breves lineamientos generales muy generales, acerca del susodicho materialismo histórico y dialéctico, -- utilizando para su exposición la base bibliográfica que nos han legado autores como: V. Afanasiev, René Gonnard y Moisés Granillo. (3)-(4)-(5).

B).- EL MATERIALISMO DIALECTICO E HISTORICO Y LA-
TEORIA INTEGRAL.- La dialéctica se consideró en las anti --
guas polis griegas como el método del diálogo, conserva la --
idea de que el método filosófico es una contraposición no de
opiniones distintas, sino de una opinión y la crítica de --

(3).- V. AFANASIEV, FUNDAMENTOS DE FILOSOFIA, EDITORIAL PROGRESO MOSCU, P.P. 425.

(4).- RENE GONNARD, HISTORIA DE LAS DOCTRINAS ECONOMICAS, -- EDITORIAL AGUILAR, MADRID (ESPAÑA), 1968. P.P. 641.

(5).- MOISES GOMEZ GRANILLO, BREVE HISTORIA DE LAS DOCTRINAS ECONOMICAS, EDITORIAL ESFINGE MEXICO 1967 P. 325.

ella. Los filósofos griegos con Platón a la cabeza postulaban la creencia de que hay que partir de una hipótesis primera y luego ir la mejorando a fuerza de las críticas que se le van haciendo en torno, y esas críticas como mejor se hacen en el diálogo, en el intercambio de afirmaciones y negaciones; y por eso la llamaban dialéctica. (6) La dialéctica concibe el mundo en constante movimiento cambio y desarrollo. Los objetos del mundo son mutables (recordemos a Heráclito). La materia evoluciona y da origen al pensamiento, en el campo social no es la conciencia del hombre la que determina su modo de existir, sino su modo de existir social el que determina su conciencia.

Por otra parte, el materialismo histórico es un método intelectual de interpretación de la historia (V. Gr. la interpretación de la revolución mexicana). Al crear este método Marx y Engels, partiendo de Hegel, demostraron que quienes hacen verdaderamente la historia son las masas populares, los trabajadores. Todos los valores necesarios para los seres humanos son producto del trabajo del pueblo. Así V. Afanasiev concluye que el trabajo de millones de hombres sencillos constituye la base indispensable de la vida y desarrollo de la sociedad. El materialismo histórico contempla las horas culmi -

(6).- MANUEL GARCIA MORENTE Y JUNA ZARAGUETA, INTRODUCCION A LA FILOSOFIA, EDITORIAL ESPASA/CALPE, LECCION III.

nantes de la historia como conjunto de acontecimientos de índole espiritual, tales como el derecho, la filosofía, la moral, la religión, el arte etc; determinadas invariablemente por hechos de tipo material, siendo estos, todos aquellos -- que caracterizan la forma en que el hombre obtiene todo ese conjunto de bienes que le sirven para la satisfacción de sus necesidades. La forma en que el ser humano produce estos bienes se denomina infraestructura, o sea, lo que soporta todo el acontecer histórico. De tal suerte que a toda modificación de la técnica para producir bienes corresponderá también una modificación de los hechos sociales. Cuando se necesitó el empleo exclusivo de la fuerza humana para producir, se hizo necesaria la presencia de la esclavitud, justificada por los antiguos pensadores griegos entre los que destacan Platón, Aristóteles y romanos como Cicerón, quienes consideraban el trabajo físico denigrante, a pesar de que en la actualidad a la luz de la Teoría integral, estos trabajadores intelectuales tienen el carácter de tales y están protegidos por las leyes. Al usarse métodos más avanzados que, en parte, liberan al hombre de su fuerza física, como el uso del agua o el aire para producir movimiento, el sistema esclavista disminuye de intensidad y se convierte en sistema feudal. Por último, con la utilización del vapor como fuente

de energía, sustituyendo así la fuerza del hombre, la humanidad se encuentra en la antesala del régimen capitalista. De aquí que Marx dijera textualmente: "El conjunto de las relaciones de producción, forma la estructura económica de la sociedad, es decir, es la base real sobre la que se eleva una superestructura política y jurídica, a la que corresponden determinadas formas sociales de conciencia. El modo de producción de la existencia material determina, en general, el proceso social, político e intelectual de la vida".

El elemento activo de la historia está constituido por las clases económico-sociales y es el propiciador de la teoría de la lucha de clases, de la que a su vez se alimenta la teoría Integral del Derecho del Trabajo. Los autores y estudiosos del Derecho Obrero Nacional que estudian la Historia Patria a través del prisma que proporciona el materialismo Histórico, poseen una visión clara de las consignas que postula el Derecho Social en México, han depurado nuestro Derecho Laboral de derechos extranjeros y se han percatado de la magnificencia y excel-situd del Artículo 123 constitucional, orgullo y sostén de los trabajadores mexicanos, como norma suprema en las relaciones obrero-patronales y que como precepto único regula el trabajo de todos los prestadores de servicios. Es a través de la lucha de clases como los trabajadores han ido alcanzando sus derechos y es así por lo que vemos con satisfacción el surgimiento de sociedades cooperativas compuestas por trabajadores que son pro-

pietarios de los medios de producción, desapareciendo de esa -- forma paulatinamente, la propiedad individual que tanto daña a los intereses de la colectividad, dando paso al mismo tiempo, a una nueva legislación social que ha venido arrancando del Derecho Privado temas como este del cooperativismo y que abraza al trabajador liberándolo del individualismo pernicioso. Dentro del renglón del mar, del que nos corresponde discutir, encontramos a la luz de la Teoría Integral, a las llamadas cooperativas pesqueras, que si bien son puestas en tela de juicio debido a la indolencia y la mala administración de algunos cooperativistas, no dejan de ser un triunfo del gremio trabajador, especialmente de los trabajadores de los buques,

Como corolario y para redondear nuestras ideas, diremos que la llamada plusvalía tiene gran importancia dentro de la Teoría Integral, ya que significa la cara oculta del salario que no se paga al trabajador, la diferencia entre lo que trabaja y lo que percibe como ingresos económicos. Pongamos un -- ejemplo, rudimentario si se quiere, pero al fin ilustrativo: Un trabajador de un buque, un maquinista, trabaja duro y duro frente a su máquina durante ocho o nueve horas por día, sin embargo recibe del duro patrón tan solo lo que le corresponde por la labor de seis horas, quedando a favor del empresario el fruto de las otras dos o tres horas de infatigable faena, lo que tiene -- mucho de injusto, injusticia que trataremos de combatir en esta

tesis.

Estos han sido algunos de los lineamientos socialistas que maneja la Teoría Integral.

C).- LA TEORIA INTEGRAL COMO PARTE DE LAS CIENCIAS NORMATIVAS SOCIALES.- En la etapa de estudio y preparación -- de este trabajo, durante el período de la documentación intelectual, al leer la obra capital del maestro Trueba-Urbina, - "Nuevo Derecho del Trabajo" (7) nos enteramos en el pie de la página 222 de ese documento social, que su teoría utiliza los métodos propios de la ciencia normativa social, por lo que -- nos remitiremos a la obra de Maurice Duverger, intitulada --- "Métodos de las Ciencias Sociales" (8). En ella el ilustre -- catedrático, cuyo nombre es invocado incesantemente por los - profesores de nuestra Facultad, aborda exhaustivamente la pro- blemática actual de los métodos, las técnicas de observación- y lastécnicas de aproximación a la realidad de que se sirven- las distintas ciencias sociales.

Duverger alinea al derecho junto a la moral, en el apartado de las ciencias normativas: "Existen dos ciencias -- normativas fundamentales: La moral y el derecho. Una y otra - estudian las reglas ('las normas') que deben observarse en la

(7).- OB. CIT.

(8).- MAURICE DUVERGER, METODOS DE LAS CIENCIAS SOCIALES, EDI- TORIAL ARIEL, BARCELONA, ESPAÑA 1976. P.P. 593.

vida social, distinguiéndose así de las demás ciencias sociales, las cuales analizan como se desarrolla en la práctica - dicha vida". (9)

En cuanto a los métodos que emplean las ciencias-sociales, Duverger apunta: "Todo avance científico comprende dos elementos: 1o.- La búsqueda y observación de los hechos; 2o.- El análisis sistemático de los mismos. Sin el segundo elemento, la observación y la búsqueda resultan empíricas y sin el primero el análisis sistemático queda reducido a un razonamiento filosófico". (10)

..."Como quiera que sea la búsqueda y observación de los hechos puede hacerse siguiendo dos clases de métodos: 1o.- Dedicándose al análisis de los documentos escritos, filmes, fotografías, grabaciones en discos etc; y 2o.- Dedicándose a una observación directa de la realidad social, mediante encuestas, entrevistas, cuestionarios etc. (11)

Por su parte la Teoría Integral se alimenta principalmente de la ayuda proporcionada por el primer método -- señalado. En efecto, el doctor Trueba a través de sus obras-escritas, de sus participaciones en conferencias, exámenes - profesionales, en la exposición de sus cátedras y en general en todas las tribunas en que su voz se ha dejado escu --

(9).- IDEM. P. 50.

(10).- OB. CIT. P. 107.

(11).- OB. CIT. P. 114.

char, ha insistido en la necesidad de que los estudiosos del nuevo Derecho Mexicano del Trabajo, acudan al Diario de los Debates del Congreso Constituyente (1916-17), ya que representa la fuente en la que sacia su sed de justicia la Teoría Integral, en la que bebe y encuentra su esencia genética fundamental. Es este documento el que hace nacer nuestro Derecho Social, es este también un instrumento cuya lectura recomendaría el profesor de la Facultad de Derecho de París. De esta suerte tenemos que la Teoría Integral del Derecho del Trabajo es un conocimiento de creación intelectual, inspirado en la práctica de la historia, cuyas fuentes documentales han de encontrarse en el Diario de los Debates de los diputados constituyentes de 1916-1917.

D).- LA VOCACION SOCIALISTA DE LOS DIPUTADOS CONSTITUYENTES.- La vocación socialista de los diputados constituyentes de 1916-17 se hizo patente en el dictámen relativo al Artículo 5o. constitucional, precepto que por otra parte enfrentó dos corrientes de opiniones, representadas, una por juristas que manejaban la idea clásica de constitución; la otra, neófitos o profanos del derecho, quienes con toda su ignorancia jurídica a cuestas, propugnaban introducir en la carta magna los derechos laborales inspirados en conceptos socialistas.

Los juristas poco deseosos de arriesgar su reputación, no se atrevieron a revolucionar el derecho, quedaron -

estáticos y a la postre han sido juzgados por el futuro, pues siguiendo los moldes tradicionalistas, postularon que los mencionados derechos se consagraran únicamente en las leyes reglamentarias de la Constitución. A esa tendencia conservadora pertenecía don Fernando Lizardi, quizás su mas fiel expositor.

En la tendencia renovadora, brillaban por su ausencia los eruditos abogados, la componían miembros comprometidos con las causas populares, que no sabían de leyes, ni eran cultos ni letrados, sino que llevaban al recinto parlamentario solo su fe al porvenir, solo su convicción personal, su certeza de la injusticia operante y opresora y de la racional urgencia de innovar un instrumento que garantizara el cambio. Ese instrumento lo avizoraban sus aventuradas inteligencias en la Carta Magna, - pues si es ésta la ley suprema de la Nación - reflexionaban los diputados-, en ella bien podrían quedar definitamente consagrados los derechos sociales de los trabajadores.

Esta es una lección a las nuevas generaciones de abogados, que debemos ser flexibles a los cambios sociales y no -- olvidar nunca que las formalidades legalistas deben observarse -- pero que de ninguna manera deben erigirse en obstaculo contra -- la aplicación de la justicia.

De ese grupo de valientes diputados al que le debemos gratitud y reconocimiento debemos de citar los mas importantes -- distribuyendolos de la siguiente forma:

ELEMENTOS TRADICIONALISTAS.- Fernando Lizardi.

ELEMENTOS MODERADOS.- José Natividad Macías y algunos diputados llamados "renovadores".

ELEMENTOS RADICALES.- Francisco J. Múgica, Esteban Baca Calderón, Heriberto Jara, Luis G. Monzón, y otros.

ELEMENTOS EQUILIBRADORES.- Lic. Hilario Medina, Paulino Machorro N. Arturo Méndez, Enrique R. Colunga, etc.

Otros diputados constituyentes son Hector Victoria, - Froylan Manjarrez, Alfonso Carvioto y Cayetano Andrade. Recomendamos la lectura de las obras del maestro Trueba-Urbina en donde recobran la vida las voces de estos luchadores sociales - y desde luego reiteramos nuestra invitación a quienes se interesan por estos temas, a que acudan al Diario de los Debates.

Socialismo.- es la denominación de diversas doctrinas económicas, sociales y políticas que propugnan una distribución mas justa de la riqueza y condenan la propiedad privada de los medios de producción y de cambio. Estas ideas se impusieron en el congreso Constituyente de 1916-17, sus vectores fueron los - diputados provistos de una vocación socialista.

SECCION SEGUNDA/ EL ARTICULO 123 CONSTITUCIONAL COMO FUENTE INMEDIATA DE LA TEORIA INTEGRAL.

DESARROLLO: A).- El mensaje del Artículo 123; B).- Las normas del Artículo 123: 1o. normas proteccionistas; 2o. normas reivindicatorias.

Hemos dejado establecido en los párrafos anteriores -- que la teoría integral para el estudio de las relaciones laborales, se apoya en el Artículo 123 de la Constitución, en esta -- sección intentaremos demostrarlo. Para ello señalaremos el conjunto de normas proteccionistas y el conjunto de normas reivindicatorias.

Las fuentes de la Teoría Integral se dividen en principales y secundarias. Las fuentes principales, como ya ha quedado asentado las encontramos en el Artículo 123 constitucional; las fuentes secundarias se plasman en nuestra historia nacional, contemplada a la luz del materialismo histórico, la lucha de -- clases, la plusvalía, el valor de las mercancías, la condena ala explotación y la propiedad privada y el humanismo socialista.

Uno de los puntos fundamentales de la teoría integral consiste como su nombre lo indica, en considerar a todos los -- prestadores y elementos de la producción como trabajadores, sin importar la clase de labor que desempeñan. Esta aseveración se encuentra respaldada por el encabezado del texto del Artículo - 123.

A).- EL MENSAJE DEL ARTICULO 123.- "Reconocer, pues, - el Derecho de igualdad entre el que da y el que recibe el trabajo, es una necesidad de la justicia y se impone no solo el aseguramiento de las condiciones humanas del trabajo, como las desalubridad de locales preservación moral, descanso hebdomadario,

salario justo y garantías para los riesgos que amenacen al obrero en el ejercicio de su empleo, sino fomentar la organización de establecimientos de beneficencia e instituciones de previsión social, para asistir a los enfermos, ayudar a los inválidos y auxiliar a ese gran ejército de trabajadores parados involuntariamente, que constituyen un peligro inminente para la tranquilidad pública."

"Nos satisface cumplir con un elevado deber como éste, aunque estamos convencidos de nuestra insuficiencia, porqué esperamos que la ilustración de esta honorable asamblea perfeccionará magistralmente el proyecto y consignará atinadamente en la Constitución Política de la República las bases para la legislación del trabajo que ha de reivindicar los derechos del proletariado y asegurar el porvenir de nuestra Patria".

Al pie de la página 213 del Nuevo Derecho Mexicano del Trabajo obra del maestro Trueba, ya citada, se lee: "En relación con los trabajadores el dictamen reconoció como tales -- no solo a los obreros, sino en general a todos los prestadores de servicios, mereciendo la aprobación de la asamblea"; estas palabras refuerzan lo que apuntamos al inicio de esta sección.

B).- LAS NORMAS DEL ARTICULO 123. 1o.- NORMAS PROTECCIONISTAS; 2o.- NORMAS REIVINDICATORIAS.- Las normas del Artículo 123 de caracter social se clasifican en normas proteccionistas y en normas reivindicatorias, las primeras son aquellas-

que tutelan al trabajador aun en contra de su voluntad, las segundas se encargan de devolver a los trabajadores lo que por derecho y razones históricas les corresponde.

Dentro de las normas proteccionistas cabe mencionar:-- La jornada máxima de ocho horas; un día de descanso por cada -- seis de trabajo; a trabajo igual, salario igual; protección al salario mínimo, pago del salario en moneda de curso legal; obligación patronal de proporcionar a los trabajadores habitaciones cómodas e higiénicas ; responsabilidad de los empresarios por los accidentes de trabajo y enfermedades profesionales; servicio de colocación gratuita etc.

En las normas reivindicatorias se alinean el derecho de los trabajadores a participar en las utilidades de las empresas o patrones; derecho de los trabajadores para coaligarse en defensa de sus intereses; Derecho de huelga profesional o revolucionaria.

Quienes conozcan aunque sea superfluamente el tema de los trabajadores de los buques, de la simple lectura de las normas proteccionistas, se habrán dado cuenta que existen profundas diferencias e incongruencias entre lo que ordena el Artículo 123 y lo que se reglamenta en este trabajo especial. A reserva de que hagamos el correspondiente análisis en su oportunidad, porqué en estas primeras páginas solo se trata de esbozar -- la mecánica de la Teoría Integral, adelantamos en el próximo --

párrafo un simple cuadro comparativo:

ARTICULO 123

PROHIBICION DEL TRABAJO DE MENORES DE 14 AÑOS Y LIMITACIONES AL TRABAJO PARA LOS MENORES DE 16 QUE PUEDEN TRABAJAR HASTA 6 HORAS.

A TRABAJO IGUAL, SALARIO IGUAL.

ARTICULO 123

EL SALARIO DEBE PAGARSE EN MONEDA DE CURSO LEGAL.

L. F. T.

PROHIBICION DEL TRABAJO DE MENORES DE 15 AÑOS Y EL DE MENORES DE 16 EN CALIDAD DE PAÑOLEROS Y FOGONEROS.

SE AUTORIZA LA ESTIPULACION DE SALARIOS DISTINTOS PARA TRABAJO IGUAL, TOMANDO EN CUENTA LA L.F.T. LA

CATEGORIA DEL BUQUE.

LOS TRABAJADORES DE LOS BUQUES PUEDEN ELEGIR QUE SU SALARIO LES SEA PAGADO EN MONEDA EXTRANJERA, EN RAZON DE LOS LUGARES QUE VISITAN.

3).- SECCION TERCERA/ LOS FINES QUE PERSIGUE LA TEORIA INTEGRAL.

La Teoria Integral se basa en el estudio del derecho del trabajo en sus cuatro facetas: derecho protector, derecho reivindicatorio, derecho administrativo y derecho procesal. En cada uno de ellos se expresa la teoría revolucionaria del Artículo 123.

La Teoría Integral se propone explicar hasta sus últimas consecuencias la cualidad dinámica del Derecho del Trabajo y tiene por fin descubrir los preceptos protectores y reivindicados que se plasmaron en el Artículo 123. Anteponerse a quienes-

aseguran que el elemento fundamental de la relación de trabajos es la subordinación del trabajador al patrón y a la teoría de la expansión de esta disciplina. Igualmente se propone divulgar el contenido del Artículo 123 y acoger en su seno a todos los prestadores de servicio llámese: un obrero, un doctor, un deportista o un abogado. Todos absolutamente todos formando parte del Derecho Laboral.

Habida cuenta que los trabajadores de los buques forman parte de esa gran catálogo de prestadores de servicio, los objetivos propuestos para la Teoría Integral les son alcanzados.

4).- SECCION CUARTA/ ELEMENTOS ESENCIALES PARA - - - COMPRENDER LA TEORIA INTEGRAL.

Los estudiosos que deséen asomarse al conocimiento de la Teoría Integral del Derecho del Trabajo, es necesario que se alleguen los elementos gramaticales suficientes para hablar de ella con propiedad. Estos elementos están representados por -- simples vocablos, y aunque no pretendemos agotarlos siquiera en mínima parte, citaremos aquí algunos de ellos con sus respectivos significados.

Teoría.- Es el conocimiento especulativo puramente racional o conjunto de conocimientos que dan la explicación - --- completa de un cierto orden de hechos.

Práctica.- Es el ejercicio de un arte o facultad.

Integral.- Es un sinónimo de completo, se dice de las

partes que entran en la composición de un todo.

Socialismo.- Es la denominación de diversas doctrinas-económicas, sociales y políticas, que propugnan una distribución mas justa de la riqueza y condena la propiedad privada de los medios de producción y de cambio.

Materialismo.- Es un sistema por el cual se reduce a la materia a todo cuanto existe.

Reivindicación.- reclamar una cosa que pertenece a uno, pero que está en manos de otro.

Proteger.- Es tomar la defensa de alguien, apoyarlo, ayudarlo.

Constitución.- Es la ley fundamental de una Nación.

Trabajador.- Es todo aquel que presta un servicio personal a otro mediante una remuneración.

5).- SECCION QUINTA/ EL ARTICULO 123 Y LOS TRABAJOS -- ESPECIALES.

Las personas que dedican sus esfuerzos a desempeñar -- trabajos especiales, son trabajadores en toda la acepción de la palabra y por lo tanto les son aplicables plenamente las disposiciones del Artículo 123. Sin embargo, por la índole de la labor que desempeñan, la nueva ley federal del Trabajo dicta normas -- que los protegen a partir de su título sexto, prescribiendo en -- el Artículo 181 que los trabajos especiales se rigen por las normas del mencionado título y por las generales de la propia ley --

en cuanto no las contraríen.

En realidad el propósito que nos mueve a escribir este inciso, es confirmar la validez de uno de los postulados de la Teoría Integral, en el sentido de que el Artículo 123 de nuestra carta magna, no solo contiene normas protectoras del trabajo humano en el campo de la producción económica y fuera de éste, -- comprendiendo obreros, jornaleros, empleados domésticos artesanos etc, sino a todo prestador de servicios sea abogado, médico, ingeniero, técnico, taxista etc, no en función de la naturaleza expansiva del Derecho del Trabajo como expresa el doctor De la Cueva, sino por disposición expresa del mencionado precepto -- -- constitucional.

De esta suerte el único objeto de la ley en este renglón (12).-- Ver la Nueva Ley Federal del Trabajo, comentada por los maestros Alberto Trueba Urbina y Jorge Trueba Barrera. es proteger a los trabajadores que desempeñan una función de índole especial.

En resumen la Teoría Integral divulga el contenido del artículo 123, en consecuencia nuestro derecho del trabajo no es derecho público ni derecho privado.

Nuestro derecho del trabajo, desde el primero de mayo de 1917, es el estatuto proteccionista y reivindicador del trabajador; no por fuerza expansiva, sino por mandato constitucional que comprende: A los obreros, jornaleros, domésticos etc. A-

todo aquel que presta un servicio personal a otro mediante una remuneración.

Componen al derecho mexicano del trabajo dos tipos de normas, unas llamadas proteccionistas, otras denominadas reivindicatorias, éstas últimas tan importantes, porque tienen por objeto recuperar para el trabajador lo que por derecho le corresponde y que indebidamente retiene el patrón.

A lo igual que en el derecho sustantivo, en el procesal, las normas laborales tutelan al trabajador por ser el más débil en el litigio.

Solo con la revolución proletaria podrán las clases populares cambiar las estructuras económicas, eliminando el régimen de explotación capitalista.

La Teoría Integral busca hacer vivas y dinámicas las normas fundamentales del trabajo y de la previsión social.

CAPITULO II

CONCEPTOS GENERALES EN TORNO A LOS TRABAJOS ESPECIALES

- 1).- Qué se entiende por trabajos especiales;
- 2).- Crítica al concepto;
- 3).- Diferencias entre los trabajos especiales y los trabajos ordinarios;
- 4).- Su reglamentación derivada de la naturaleza social del Artículo 123 y no como consecuencia de la fuerza expansiva del derecho del trabajo.
- 5).- Clasificación de los trabajos especiales.

1).- SECCION PRIMERA/ QUE SE ENTIENDE POR TRABAJOS ESPECIALES.

Este capítulo es una mera vía de transición a nuestro tema medular, en el anterior hemos apuntado los lineamientos -- que rigen a la Teoría Integral, en cambio en el presente, se pretende principalmente definir el concepto de trabajos especiales, señalar cuales son éstos y cuales considera la ley como tales, - hacer hincapie en la necesidad de incluir otros y desembocar -- directamente al tema de los trabajadores de los buques.

Se entiende por trabajos especiales aquellas actividades humanas que contienen las características fundamentales de la RELACION DE TRABAJO pero que presenta" algunos caracteres especiales que requieren de normas apropiadas para su mejor desarrollo.

En este tipo de labor existe la misma relación de trabajo que define la ley en su artículo 20: "Se entiende por relación de trabajo, cualquiera que sea el acto que le dé origen, - la prestación de un trabajo personal subordinado (ver las críticas que hace a la subordinación el maestro Trueba) a una persona, mediante el pago de un salario." Y su especialidad deriva - de ciertas modalidades que se dan en su desarrollo vinculadas - a las condiciones de trabajo y a los derechos y obligaciones de los trabajadores y de los patronos. De esa suerte se mantienen los principios generales del derecho del trabajo y los fundamen

tales de cada uno de los trabajadores, y exclusivamente se hace una adaptación de los preceptos jurídicos a las realidades que van a regir.

Nos dice Mario de la Cueva (13), que con ese espíritu debe interpretarse el artículo 181, disposición que sugiere, según su sentir algunas observaciones:

"La primera consiste en que las personas dedicadas a los trabajos especiales son trabajadores en la acepción plena del término, por consiguiente les son aplicables todas las disposiciones del artículo 123; la segunda observación expresa que ninguna de las normas especiales ha de interpretarse en forma que conduzca a una contradicción, pero si se diera debe preferirse el texto constitucional, por ser norma de rango superior; y la tercera nos dice que la reglamentación de los trabajos especiales son normas de excepción que deben interpretarse en forma tal, que hasta donde sea posible puedan aplicarse las normas generales".

2).- SECCION SEGUNDA/ CRITICA AL CONCEPTO.

Siguiendo al maestro Trueba, cabe advertir que si bien la ley hace una lista limitativa de los trabajos especiales, es necesario incluir dentro de ese catálogo a otros trabajadores que de hecho se encuentran situados dentro de ese su-
puesto y tal es el caso de los empleados bancarios y de los re-

clusos o penados que realizan trabajos en el interior de los internados.

Los empleados bancarios están sujetos al Reglamento de Trabajo de los Empleados de las Instituciones de Crédito y organizaciones Auxiliares, así como a circulares y decretos.

El trabajo penitenciario, establece Rafael de Pina en su breve pero sustancioso Diccionario de Derecho, "es el que se realiza en los establecimientos penitenciarios por quienes en ellos cumplen sanciones de privación de la libertad".(14)

La principal virtud o cualidad del trabajo penitenciario es que posee una eficacia regeneradora para el preso, pues contribuye sin duda alguna a su readaptación y crea en él hábitos que le permitan a la postre, una pronta reincorporación a la sociedad como elemento útil, una vez que ha recobrado su libertad.

Para alcanzar este efecto moral, -nos dice el ilustre civilista- hay que cuidar celosamente de que, en cuanto a la realización del trabajo y a su remuneración, se proceda en forma que el interno no pueda en ningún momento pensar que se trata de una agravación de la pena, que según los métodos de los "trabajos forzados", resultaría ejemplar para el resto de la co

(13).- MARIO DE LA CUEVA, EL NUEVO DERECHO MEXICANO DEL TRABAJO, EDITORIAL PORRUA, MEXICO 1974. p. 433.

(14).- RAFAEL DE PINA, DICCIONARIO DE DERECHO, EDITORIAL PORRUA, MEXICO, 1977; p. 360.

lectividad.

El trabajo de los internos debe ser, en todo caso, -- adecuado a su edad, a su estado de salud, y a las demás circunstancias personales que en cada caso concurren. Desde el punto de vista estrictamente laboral, el trabajo que realiza un preso vale tanto como el que efectúa un trabajador de buques, el que desarrolla un músico o el que ejecuta un deportista, y a la luz de nuestra Teoría Integral debe ser igualmente protegido y tutelado debiendo quedar incluido en la Ley Federal del Trabajo, -- a lado de los demás trabajos especiales.

3).- SECCION TERCERA/ DIFERENCIAS ENTRE LOS TRABAJOS ESPECIALES Y LOS TRABAJOS ORDINARIOS.

Hemos dicho que con el nombre de trabajos especiales -- se conocen diversas actividades que si bien dan nacimiento a -- relaciones que revisten los caracteres fundamentales de la relación de trabajo, presentan sin embargo algunas características particulares que exigen normas adecuadas para su mejor desarrollo.

A contrario sensu, los trabajos ordinarios son las -- actividades que dan nacimiento a relaciones que revisten los caracteres comunes de la relación de trabajo, presentando siempre características singulares que no obligan a la ley a adoptar un sistema de especialización.

Existen entre los trabajos ordinarios y los trabajos --

especiales hondas diferencias que por lo abundantes y para los fines de esta tesis, resultaría prolijo ennumerarlos. Por lo que nos concretamos simplemente a señalar unas cuantas.

Perviven diferencias entre ambos en cuanto a las siguientes notas:

A).- En cuanto a problemas de indemnizaciones y reinstalación en el trabajo;

B).- En relación a la forma y pago de salarios;

C).- En relación a la nacionalidad de los trabajadores;

D).- Con respecto al uso y manejo de los instrumentos y equipos de trabajo.

E).- En atención al alojamiento y la alimentación que deben ser proporcionados por el patrón a los trabajadores;

F).- En cuanto a disposiciones de carácter penal;

G).- En cuanto a vacaciones y días de descanso;

H).- En atención a situaciones especiales que se presentan en la admisión y creación de sindicatos etc, etc.

4).- SECCION CUARTA/ SU REGLAMENTACION DERIVADA DE LA NATURALEZA SOCIAL DEL ARTICULO 123 Y NO COMO CONSECUENCIA DE LA FUERZA-EXPANSIVA DEL DERECHO DEL TRABAJO.

El doctor Mario de la Cueva (15) , considera que la reglamentación especial de estos trabajos tiene como fuente pri

(15).- Ob. Cit. pag. 433.

mordial la fuerza expansiva del derecho del trabajo que ha ido arrancando del derecho civil la reglamentación que hasta hace poco solo era objeto del derecho común. Sin embargo es necesario dejar aclarado en esta tesis, que lo anterior es discutible, ya que en el caso concreto que se estudia, desde nuestro particular punto de vista la mencionada reglamentación especial deriva de las diversas disposiciones del artículo 123 constitucional, que deben aplicarse por su naturaleza social a todos los que -- prestan servicios personales en beneficio de quienes se aprovechan de ellos. El régimen particular de trabajos especiales" -- por ningún motivo -- nos dice el doctor Trueba -- puede interpretarse en el sentido de que implique modificación a los principios de justicia social que del mismo emanan, en función de proteger, tutelar y reivindicar a todos los trabajadores por si -- y como integrantes de la clase obrera" (16)

5).- SECCION QUINTA/ CLASIFICACION DE LOS TRABAJOS ESPECIALES.

La clasificación que a continuación expongo a la consideración de los señores sinodales, es desde luego de carácter personal y no tiene mas objeto didáctico que la fijación del -- tema.

- | | |
|---|--|
| I.-Trabajos de mero servicio en estricto sentido. | 1.- Trabajadores de confianza;
2.- Agentes de comercio y otros semejantes;
3.- Trabajadores a domicilio; |
|---|--|

(16).- Ob. Cit. pag. 320.

- 4.- Trabajadores domésticos;
 5.- Trabajadores de la industria familiar;
- II.- Trabajos que se prestan para recreo o espectáculo.
- 6.- Deportistas profesionales;
 7.- Trabajadores actores y músicos;
 8.- Trabajadores de hoteles, restaurantes, bares y otros establecimientos;
- III.- Trabajos de interés social y público.
- 9.- Trabajadores del campo;
 10.- Trabajadores médicos residentes;
 11.- Trabajadores de servicio público en zonas bajo jurisdicción federal;
- IV.- Trabajos desarrollados sobre vehículos.
- 12.- Trabajadores de los buques;
 13.- Tripulación aeronáutica;
 14.- Trabajadores ferrocarrileros;
 15.- Trabajadores de autotransportes.

TRABAJADORES DE CONFIANZA (ARTS 182-186 Y RELATIVOS L.F.T.) (17)

Son aquellos que realizan funciones de dirección, - - inspección, vigilancia y fiscalización, cuando tengan carácter general y las que se relacionen con trabajos personales del patrón dentro de la empresa o establecimiento.

AGENTES DE COMERCIO Y OTROS SEMEJANTES (ARTS 285-291. L.F.T.) .-

Son aquellos que sin importar su denominación, desempeñan para la empresa en que trabajan una actividad permanente de carácter mercantil.

TRABAJO A DOMICILIO (ARTS 311-331 L.F.T.) .- Es el que se ejecuta habitualmente para un patrón, en el domicilio del trabajador o en un local libremente elegido por él, sin vigilancia ni di--

(17). Abreviamos Ley Federal del trabajo con L.F.T.

rección inmediata de quien proporciona el trabajo.

TRABAJADORES DOMESTICOS (ARTS 331-333. L.F.T.).- Son los que prestan los servicios de aseo, asistencia y demás propios o inherentes al hogar de una persona o familia.

INDUSTRIA FAMILIAR (ARTS 351-353. L.F.T.).- Es aquella compuesta por talleres denominados familiares en los que exclusivamente trabajan los conyuges, sus ascendientes, descendientes y pupilos.

DEPORTISTAS PROFESIONALES. (ARTS 292-303) (L.F.T.).- Son aquellos que empleando sus cualidades y aptitudes fisicoatléticas desarrollan un deporte con fines preponderantemente económicos.

TRABAJADORES ACTORES Y MUSICOS (ARTS 304-310) (L.F.T.).- Son aquellos que utilizan su talento artístico o intelectual en beneficio del público, mediante el pago de una remuneración que les proporciona el empresario.

TRABAJO EN HOTELES, RESTAURANTES, BARES Y OTROS ESTABLECIMIENTOS ANALOGOS (ARTS 334-350 L.F.T.).- Es aquel que prestan en forma personal y a cambio de una remuneración los trabajadores de manga permanente dentro de esos lugares.

TRABAJADORES DEL CAMPO (ARTS 279-284. L.F.T.).- Son aquellos que ejecutan los trabajos propios y habituales de la agricultura, de la ganadería y forestales al servicio de un patrón.

TRABAJOS DE MEDICOS RESIDENTES EN PERIODO DE ADIESTRAMIENTO EN UNA ESPECIALIDAD (ARTS DEL 353-A al 353-I).- Son aquellos que-

desempeñan trabajadores al servicio de la medicina que si bien reciben conocimientos superiores que se imparten en unidades de salud, también prestan un servicio personal a favor de los hospitales, clínicas o centros científicos.

TRABAJADORES DE SERVICIOS PUBLICOS EN ZONAS BAJO JURISDICCION FEDERAL (ARTS 265-278. L.F.T.).- Son aquellos que desempeñan trabajos de maniobras de servicio público, de carga, descarga, estiba, desestiba, alijo, chequeo, atraque, amarre, acarreo, almacenaje y transbordo de carga y equipaje, efectuados a bordo de buques o en tierra, en los puertos, vías navegables, estaciones de ferrocarril y demás zonas bajo jurisdicción federal. Igualmente los que se desarrollan en lanchas para prácticas y trabajos complementarios y conexos.

TRABAJADORES DE LOS BUQUES (ARTS 187-284. L.F.T.).- Son aquellos que prestan un servicio personal a bordo de un buque a cambio de una remuneración, llámense obreros, marineros o empleados y que llevan el nombre genérico de gente de mar cuando navegan sobre esta superficie acuífera.

TRABAJO DE LAS TRIPULACIONES AERONAUTICAS (ARTS 215-245. L.F.T.). Son aquellos que desempeñan los pilotos, oficiales, navegantes y sobrecargos que desempeñan su función a bordo de las aeronaves.

TRABAJO FERROCARRILERO (ARTS 246-255. L.F.T.).- Es aquel que se desarrolla en beneficio de las empresas ferrocarrileras.

TRABAJO DE AUTOTRANSPORTES (ARTS 256-264. L.F.T.).- Son aquellos trabajos que desempeñan los choferes, conductores, operadores y demás trabajadores, a bordo de autotransportes de servicio público, de pasajeros, de carga o mixtos, foraneos o urbanos, tales como autobuses, camiones, camionetas, o automoviles.

CAPITULO III

ALGUNAS ANOTACIONES SOBRE LAS NORMAS LABORALES QUE RIGEN

EL TRABAJO EN LOS BUQUES

- 1) Antecedentes históricos. ¿Qué es la navegación?
- 2) La Ley de 1931 y otras disposiciones como fuentes de la actual legislación.
- 3) Problemas y soluciones que se ocasionan por la terminología en este trabajo especial.
- 4) El campo de aplicación de la ley.

1).- SELECCION PRIMERA/ANTECEDENTES HISTORICOS. ¿QUE ES LA NAVEGACION?

Desde tiempos remotos en que el hombre le perdió -- el miedo al mar, hasta estas fechas en que de plano le ha -- perdido el respeto y lo viola y lo contamina de continuo. -- Desde que temerarios y osados exploradores con carisma de ac-- tores del siglo XX, de estrellas del cinematógrafo, míticos-- o legendarios y hasta temidos, demostraron a sus congéneres-- que más allá del Gibraltar las naves siguen navegando y no -- caen a un interminable precipicio, que después del Oceano -- Atlántico no existen monstruos, serpientes marinas y ballenas gigantes gustosas por engullir barcos con todo y tripulación sino solo indios un poco "enemistosos". Desde que el ser --- humano sintió mas hambre. Desde entonces por esas y otras ra-- zones el mar se convirtió para nosotros en una de nuestras -- principales fuentes de riqueza. Emperola suso dicha riqueza-- solo puede obtenerla el hombre por conducto de su esfuerzo, -- con el sudor de su frente, con el trabajo. Sin embargo en -- ocasiones por fragmentos del acontecer humano, algunos hom-- bres le han negado la categoría de tales a otros y así tene-- mos que el primer antecedente de trabajo en los buques fue -- la esclavitus. Los esclavos son considerados como animales, -- simples bestias de carga, sin condición ni atributos huma -- nos, por los libres considerados carentes de derechos, por --

lo que no podemos hablar de un derecho laboral de la navegación en la era antigua.

Con el correr del tiempo fueron apareciendo sobre la faz de la tierra legislaciones que regulaban algunas facetas del trabajo en el mar como el Código de Hammurabi (siglo XXI. A.C.) que reguló entre otros el trabajo específico de los marineros, y que es un cuerpo de leyes promulgadas por el rey babilonio del que deriva su nombre. Fue hallado inscrito en una estela de diorita de unos 2.40 m. de alto, excavada en Susa en el año de 1902. Además de constituir una de las principales fuentes de conocimientos acerca de la civilización mesopotámica, es el conjunto de leyes más antiguo que se conoce. En la parte anterosuperior de la estela hay un bajorrelieve que parece representar al propio rey Hammurabi recibiendo las leyes de manos del dios Shamash, lo que revela el carácter divino que poseían para los babilonios. El texto redactado en lengua semítica, está distribuido en unas 50 columnas dispuestas en el anverso y el reverso de la estela. En su origen las leyes inscritas debían ser unas 290, de las que están destruidas alrededor de 40. Esta laguna ha perdido sus efectos nocivos pues ha podido ser llenada parcialmente gracias al hallazgo de Nippur.

Raul Cervantes Ahumada, profesor de derecho maríti-

mo de nuestra facultad ha dicho: "Como en tantos otros aspectos de la historia de las instituciones jurídicas, el Derecho Marítimo es también pionero en la creación de instituciones que son básicas en el Derecho Laboral contemporáneo" (18). E ilustra -- su aseveración señalando algunos ejemplos que hacemos nuestros -- y a continuación citamos:

I.- En las ordenanzas de Bilbao, (Capítulo veinticuatro, apartado 100) se ordena que, respecto del pago de sus salarios, los marineros tendrán un privilegio sobre la nave y sus -- aparejos, los que podían sacar a remate, para pagarse con preferencia a cualesquiera otros acreedores.

II.- Nuestros códigos de comercio de 1884 y 1889 establecieron el principio de la indemnización por riesgos de trabajo, al determinar que el marinero enfermo tendría derecho a su salario , además de la asistencia médica correspondiente.

III.- El derecho a una indemnización lo encontramos -- también en las viejas leyes del mar, que establecen la obligación del naviero de abonar una indemnización cuando el marinero -- muriese en defensa de la nave. En el artículo 720 del Código -- de Comercio (hoy derogado) se recogía una vieja tradición marítima española al establecerse que "si la muerte hubiere ocurri-

do en defensa del buque, el hombre de mar será considerado vivo, y se abonará a sus herederos, concluido el viaje, la totalidad de los salarios o la parte íntegra de utilidades que le correspondan como a los demás de su clase".

A raíz de la creación de la Oficina Internacional -- del Trabajo concebida por la Liga de las Naciones, se multiplicaron a nivel mundial las normas de protección a los trabajadores de los buques, pues a la fecha existe un cúmulo de convenciones y recomendaciones, muchas de ellas ratificadas por nuestro senado, y que constituyen lo que se ha dado en llamar un auténtico Código Internacional de la Gente de Mar.

Por navegación debemos entender la ciencia de averiguar la posición de los navíos en el mar y de dirigir sus derroteros.

Existen varios tipos de navegación a saber:

Navegación marítima, la efectuada por mar; Navegación de Altura la de alta mar; Navegación Costera o de Cabotaje, la efectuada siguiendo la costa; Navegación Fluvial, la que se hace en los ríos; Navegación Submarina, la que se hace debajo del agua, etc.

Es de interés, en nuestra opinión, dejar escrito en el presente apartado la composición de la tripulación que trabaja a bordo de un buque. Para tal exposición seguiremos a --

Georges Ripert (19) quien es una autoridad mundialmente reconocida en materia de Derecho Marítimo.

A).- El Capitán.- Nos dice Ripert que a bordo de -- todo buque de comercio debe hallarse un capitán, quien es el responsable de la nave y que concentra poder de mando sobre -- toda la tripulación. En un capítulo posterior veremos las fun ciones que en general desempeña este importante directivo.

Con respecto a la tripulación, el maestro francés -- añade, que ésta, con excepción del capitán, la forman todos -- los marineros que a su vez varían en cuanto a sus situaciones administrativas.

B).- Los Oficiales.- A bordo de los buques importan-- tes hay oficiales que se denominan igualmente "los principa -- les de la tripulación".

C).- El Personal de puente.- Son los marineros que -- hacen las maniobras de navegación. Algunos de ellos desempe-- ñan en los grandes buques un papel de suboficiales (contra--- maestros y primeros maestros); otros no tienen todavía la --- edad requerida para ser marineros(mozos y aprendices).

D).- El Personal de máquinas, comprende los fogone-- ros y pañoleros; éstos no pueden ser reclutados si no tienen -- la edad que para ellos exige la ley.

E).- Agentes del servicio general o personal de en-

(19).- GEORGES RIPERT, COMPENDIO DE DERECHO MARITIMO, TIPOGRA-- FICA EDITORIAL ARGENTINA, BUENOS AIRES, ARG. P. 80.

trepante, mozos de cámara o de comedor, panaderos, pastele--
ros, peluqueros y mucamas.- Son todos aquellos que a bordo --
de un buque desempeñan labores que podrían efectuar en tierra
y que sin embargo la ley los considera propiamente como mari-
nos.

F).- El Piloto.- El piloto o práctico es un marino-
que sube a bordo del buque a la entrada y a la salida de los-
puertos, y durante la navegación de río para servir de conse-
jero técnico al capitán y dirige prácticamente el buque. No -
reemplaza al capitán y la jurisprudencia, dice Ripert, debió-
decidir muy a menudo que la responsabilidad del capitán no --
desaparece mientras el buque es dirigido por el piloto o prác-
tico, pero éste mismo comprometería su responsabilidad perso-
nal si condujera mal la embarcación.

2).- SECCION SEGUNDA/LA LEY DE 1931 Y OTRAS DISPOSICIONES CO
MO FUENTES DE LA ACTUAL LEGISLACION.

Las fuentes inmediatas de la actual legislación en-
materia de trabajo en los buques son:

- A).- EL ARTICULO 123 CONSTITUCIONAL;
- B).- LA LEY FEDERAL DEL TRABAJO DE 1931;
- C).- LOS CONVENIOS Y RECOMENDACIONES DE LA ORGANIZA
CION INTERNACIONAL DEL TRABAJO;
- D).- LAS LEYES QUE SE OCUPAN DEL TRAFICO MARITIMO -

Y FLUVIAL;

E).- LOS CONTRATOS COLECTIVOS;

F).- LOS REGLAMENTOS DE TRABAJO;

G).- LAS OBSERVACIONES DE LOS TRABAJADORES Y DE LOS
EMPRESARIOS; Y

H).- LA OPINION DE LAS SECRETARIAS DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES Y DE MARINA.

Entre los puntos mas sobresalientes que podemos --- resumir del antiguo ordenamiento diremos que la ley de 1931 - denominó al trabajo que nos ocupa: "Trabajo en el mar y vías navegables". Consideraba que las funciones que se desempeñaban a bordo de "embarcaciones y demás cuerpos flotantes", por lo penosas y riesgosas ameritaban un tratamiento especial. -- Hacía una enumeración de los trabajadores y concluía con la frase "y en general los que desempeñen a bordo algún trabajo". La relación de trabajo se formaba, según el ordenamiento en cuestión, entre los trabajadores y el dueño o armador de la embarcación, pero se presentaron otras denominaciones como -- las de naviero y fletador en la inteligencia de que éstas dos y la de armador se usaban en la terminología de las relaciones como si fueran sinónimas. En relación a la nacionalidad de los trabajadores se exigía para el trabajo en general, en el capítulo correspondiente, un noventa por ciento de trabaja

dores mexicanos del total de los operarios que componían una empresa, y el legislador no consideró necesario incluir una norma especial para el trabajo en el mar y vías navegables.

La ley de 1931 procuró resolver las cuestiones --- respecto a la formación de la relación de trabajo y los requisitos para su realización, pero la experiencia de los últimos años enseño, la conveniencia de precisar y completar - aquellas disposiciones.

El artículo 137 de la ley de 1931, previene que -- las condiciones de trabajo deben hacerse por escrito y por - cuadruplicado, un ejemplar para el trabajador, otro para el patrono, un tercero para la capitania del puerto y el último para la inspección federal del trabajo.

Por último, la ley de 1931 consignó un privilegio- absoluto sobre el buque, declarando afecto "a la responsabi- lidad de los salarios devengados por la tripulación ajustada a sueldo por viaje, debiéndose hacer la liquidación y el pa- go en el intermedio de una expedición a otra", pero se agre- gaba que iniciada una nueva expedición perderían la preferen- cia los procedentes de la anterior.

La Ley Federal del Trabajo de 1931 regulaba el tra- bajo en el mar y vías navegables, a partir de su capítulo XV, de la siguiente forma:

"Art. 132.- Las disposiciones de este capítulo se aplicarán al trabajo que se desarrolle a bordo de las embarcaciones y demás cuerpos flotantes nacionales.

"Art. 133.- En sus relaciones con los dueños o armadores de embarcaciones, serán considerados como tripulantes los -- capitanes y oficiales de cubierta y máquinas, así como los sobre cargos y contadores. Son tripulantes en las embarcaciones, los -- radiotelegrafistas, contramestres, dragadores, marineros, fogoneros, operarios, practicantes, enfermeros, personal de cámara y -- (de) cocina y, en general los que desempeñan a bordo algún trabajo por cuenta del armador. Quienes utilicen para su transporte la embarcación, tienen el carácter de pasajeros.

"Art. 134.- Los capitanes, entendiéndose por tales para los efectos de esta ley, quienes ejercen el mando directo en una embarcación, tienen, con respecto a los demás tripulantes -- la calidad de representantes de los armadores o patronos. Los -- derechos y obligaciones de los capitanes no afectan el carácter de autoridad que les confieren las diversas disposiciones legales vigentes o que en los sucesivos se expidan.

"Art. 135.- No se considera contrato de trabajo el convenio que celebre a bordo el capitán de una embarcación mercante nacional, con personas que se hayan introducido a ésta de modo fraudulento, y que tenga por objeto devengar con servicios personales el importe del pasaje cuyo pago trataban de eludir.

"Art. 136.- Los contratos relativos al trabajo de menores de dieciseis años, residentes o de paso en el extranjero, y que carezcan de padres o tutores, serán autorizados por el cónsul de México, sin perjuicio de ser ratificados en cualquier tiempo por sus representantes legales.

"Art. 137.- El contrato de trabajo de los tripulantes de embarcaciones, se hará por cuadruplicado, un ejemplar quedará en poder de cada parte, otro se remitirá a la Capitania de Puerto o al Cónsul en su caso, y el último a la Junta de Conciliación y Arbitraje respectiva.

"Art. 138.- El contrato de trabajo de tripulantes, podrá celebrarse por tiempo determinado, por tiempo indeterminado o por viaje.

El contrato por viaje comprenderá el término contado desde el embarque del tripulante hasta concluir la descarga de la embarcación, al rendir el viaje de retorno en el puerto de su domicilio; podrá, sin embargo, designarse expresamente en el contrato, para el vencimiento del mismo, un puerto distinto. Se entiende por domicilio de la embarcación, el consignado en el contrato; en defecto de esta designación, el puerto donde tenga su oficina principal el armador o patrón, en el litoral en que se navegue, y en caso de duda, el de su matrícula.

"En los contratos por tiempo determinado o indefinido, se fijará el puerto a donde deba ser restituido el tripulante, y a falta de ello, se tendrá por señalado el del lugar donde se tomó al tripulante.

"En los contratos por tiempo indefinido, el amarre temporal de una embarcación no da por concluido el contrato, sino que sólo suspende los efectos del mismo hasta que la embarcación vuelva al servicio. No se considerarán como amarre las reparaciones.

"Art. 139.- Los tripulantes contratados por viaje tienen derecho a un aumento proporcional de sus salarios en caso de prolongación o retardo del viaje, a menos que se deba a fuerza mayor.

"No deberá hacerse reducción de salarios si se abrevia el viaje, cualquiera que sea la causa.

"Art. 140.- El naviero de una o varias embarcaciones deberá como patrón, firmar contrato con la tripulación o con el sindicato a que pertenezca la mayoría de los tripulantes, expresando en el mismo el nombre de la embarcación o embarcaciones a que se refiera.

"Art. 141.- Todo contrato de trabajo celebrado por tripulantes de nacionalidad mexicana, para la prestación de servicios en buques extranjeros, deberá hacerse en los términos es-

tablecidos en el artículo 29.

"Art. 142.- No se considerará violatoria de la fracción V del artículo 22, la celebración de contratos en virtud de los cuales se estipulen salarios distintos para servicios iguales, si éstos se prestan en embarcaciones de diversas categorías.

"Art. 143.- El cambio de nacionalidad de una embarcación mexicana, es causa de terminación de los contratos de trabajo de la tripulación y de los individuos afectos directamente a la administración de la misma quedando vigente sólo la obligación de repatriar a los tripulantes hasta el puerto de domicilio de la embarcación, si no se ha convenido otra cosa en lo que respecta al puerto nacional a que deban ser restituidos, y la de cubrirles los emolumentos que devenguen hasta el momento del desembarco, mas tres meses de salario.

"Art. 144.- Cuando falten diez días o menos para el fenecimiento de un contrato y se pretenda hacer un nuevo viaje que exceda en duración a éste término, los tripulantes podrán pedir la rescisión de sus contratos dando aviso al patrón con tres días de anticipación al de la salida del barco, a fin de no quedar obligados a prestar sus servicios en este nuevo viaje.

"Art. 145.- El contrato de trabajo de tripulantes no es rescindible cuando el buque esté en el mar; tampoco es res-

cindible estando el buque en puerto, si la rescisión se intenta dentro de las veinticuatro horas anteriores a su salida, - a menos que en este último caso, se cambie al capitán o el -- destino de la embarcación.

"Art. 146.- No es rescindible el contrato de trabajo de tripulantes, cuando el buque esté en el extranjero, en lugares despoblados o en puerto, siempre que en este último caso se exponga al buque a cualquier riesgo por mal tiempo -- u otras circunstancias.

"Art. 147.- Cuando la embarcación se pierda totalmente por apresamiento o siniestro, se darán por terminados los contratos de trabajo, subsistiendo la obligación de repatriar a los tripulantes y de cubrir a los mismos el importe de sus salarios vencidos.

"Cuando la embarcación esté asegurada y el armador haga efectivo el seguro, la tripulación percibirá, además el pago íntegro de los emolumentos que devengue hasta su restitución al puerto de salida, o al que se haya señalado en el contrato.

"Art. 148.- Si por efecto del accidente, la tripulación conviene en hacer trabajos encaminados a la recuperación de los restos del barco o de la carga, se le pagarán sus salarios por los días que haya trabajado hasta donde el valor de lo salvado alcance para ello. Si se cubre totalmente el impor

te de los salarios, y hay remanente, tendrá derecho, además, a una gratificación proporcional a los esfuerzos desarrollados y a los peligros arrostrados para el salvamento, la que se fijará por mutuo acuerdo de las partes o, en su defecto, -- por la junta de Conciliación y Arbitraje correspondiente, que oirá previamente el parecer de la Capitanía de Puerto respectiva.

"Art. 149.- El capitán otorgará el descanso semanal, en el puerto o en el mar, al personal franco, cuando por dicho descanso no se afecte el servicio de la embarcación. Sin embargo, al personal de guardia continua, o al que por la naturaleza del trabajo que desempeñe no le fuere posible disponer del descanso semanal se le cubrirá como trabajo extraordinario.

"Art. 150.- Las vacaciones se computarán desde el momento del desembarque, y si la salida se anticipa al término de ellas, el tripulante podrá renunciar al tiempo que le falte para completarlas, a condición de que le sea restituida cuando vuelva a estar en puerto. Si el tripulante no renuncia al resto de sus vacaciones será considerado como gozando licencia sin sueldo, desde que terminen sus vacaciones hasta que vuelva a embarcarse.

"Art. 151.- A elección de los tripulantes, los sala

rios podrán ser pagados en moneda extranjera, entregándoseles una cantidad equivalente a la señalada, cuando la embarcación se encuentre en puerto, en aguas extranjeras o proximas a llegar a ellas.

"Art. 152.- El buque con sus máquinas, aparejos, -- pertrechos y fletes, estarán afecto a la responsabilidad de -- los salarios devengados por la tripulación ajustada al sueldo o por viaje, debiéndose hacer la liquidación y el pago en el intermedio de una expedición a otra.

"Emprendida una nueva expedición, perderán la preferencia los créditos de aquella clase procedentes de la anterior.

"Art. 153.- Las atribuciones de los delegados a --- bordo se limitarán a tratar de resolver las dificultades que surjan, de acuerdo con el capitán, informando, en todo caso, -- al inspector del trabajo o a la a la Autoridad correspondiente.

"Art. 154.- Las instrucciones y prácticas para evitar riesgos de mar se harán en los términos que prevengan los reglamentos de marina, sin que se tenga que abonar por esas -- labores tiempo extraordinario. Los capitanes y oficiales --- obrarán en estos casos, como representantes de la autoridad-- y no como representantes de los patronos.

"Art. 155.- Queda prohibido en los expendios de a --

bordo proporcionar sin permiso del capitán, bebidas embriagantes a la tripulación, así como que esta introduzca a las embarcaciones tales efectos o drogas enervantes.

"Art. 156.- Las violaciones al Reglamento Interior de una embarcación, por los tripulantes, los patronos o sus representantes, se denunciarán al inspector del trabajo, ---- quien previa averiguación, se hará del conocimiento de la autoridad correspondiente, con la opinión del capitán de puerto respectivo.

"Art. 157.- No estarán obligados los armadores a -- proporcionar a los tripulantes las habitaciones a que se refiere la fracción III del artículo III, pero si a cumplir lo que sobre el particular prevengan las disposiciones legales vigentes, proporcionando a bordo a la tripulación alojamientos cómodos e higiénicos.

"Art. 158.- El ejecutivo federal determinará oportunamente la mejor forma de instituir la "Casa del Marino", - fijando las aportaciones de los armadores.

"Art. 159.- Los armadores están obligados a dar alimentación en todo caso, a la tripulación de embarcaciones dedicadas al servicio de altura o cabotaje y de dragado; y a la de las dedicadas a tráfico interior fluvial, sólo cuando el servicio de ésta sea mayor de seis horas.

"Art. 160.- La cantidad, calidad y forma de ministración de los alimentos que se proporcionen a la tripulación, se regirán por lo que establezcan los contratos respectivos; en su defecto, se ajustarán a las disposiciones que dicte en el ramo de marina, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

"Art. 161.- En todo contrato celebrado con tripulantes, se entenderá estipulado, aunque no se exprese, que los gastos de la situación de fondos a familiares de éstos, serán por cuenta del patrón cuando la embarcación se encuentre en el extranjero.

"Art. 162.- Cuando a bordo ocurra algún accidente de trabajo, el capitán informará a la Capitanía de Puerto a que se recale, dentro de las veinticuatro horas de haber sido declarado a libre plática.

"Si el buque llega a puerto extranjero, rendirá ese informe al Cónsul mexicano, o en su defecto, al capitán del primer puerto nacional que toque, sin perjuicio de las demás obligaciones que a este respecto establece la presente ley.

"Art. 163.- Los capitanes de embarcaciones mercantes nacionales concederán a sus tripulantes el tiempo necesario para el ejercicio del voto en las elecciones populares, siempre que a su juicio la seguridad de la embarcación lo permita y no

se entorpezca su salida en la fecha y hora fijadas.

"Art. 164.- Con las mismas condiciones del artículo anterior y los requisitos que establece esta ley, deberá permitirse a los tripulantes que falten a sus labores para desempeñar comisiones de su sindicato o del Estado.

"Art. 165.- La inspección de las embarcaciones mercantes, por lo que se refiere a sus condiciones de seguridad, corresponde exclusivamente a los inspectores del ramo de marina, limitándose los del trabajo a la vigilancia de este ramo, cuando los buques estén en puerto y atendiendo a los reglamentos de marina.

"Art. 166.- Los capitanes de embarcaciones, como representantes de la autoridad, están autorizados para portar armas a bordo de los buques a su mando y para permitir que las porten los tripulantes, cuando se estime necesario.

"Art. 167.- Son causas justificadas para despedir a un tripulante de una embarcación mercante nacional: No presentarse a bordo a la hora fijada para la salida, o que presentándose, desembarque y no haga el viaje; encontrándose en estado de embriaguez al salir la embarcación o durante la navegación, y las demás que establezcan las disposiciones legales sobre la materia, en lo que no se opongan a esta ley.

"Art. 168.- Los trabajadores que presenten sus servicios a bordo de cualquier embarcación o cuerpo flotante ---

y no tengan el caracter de tripulantes, estan sujetos, sin en bargo a las disposiciones del presente capítulo, en lo que -- sean aplicables.

"Art. 169.- Cuando por cualquier causa las embarcaciones se hagan a la mar sin que hayan podido desembarcar los trabajadores a que se refiere el artículo anterior, serán --- considerados como tripulantes contratados por viaje redondo, y tendrán todos los derechos y obligaciones que se expresan en este capítulo.

"Art. 170.- Son aplicables a los tripulantes las -- disposiciones de esta ley en materia de huelgas, con la excepción de que nunca podrán declarar una huelga cuando la embarcación se encuentre navegando o fondeada fuera de puerto. Si la declaran al fondear en puerto abandonarán el barco, excepto el personal que tenga a su cargo su custodia, el que debe continuar prestando sus servicios en los términos del artículo 275,

"Art. 171.- Tratándose de embarcaciones dedicadas - al tráfico interior o fluvial, regirán las disposiciones de - este capítulo, en lo que sean aplicables, con las siguientes modificaciones:

I.- El contrato de trabajo no podrá darse por con - cluído si llenando los demás requisitos, el tripulante intere - sado no avisa al capitán o patrón con veinticuatro horas de -

anticipación al momento en que deba terminarse;

II.- Si la descarga dura mas de veinticuatro horas en el punto en que termine el contrato, se considerará concluido éste al expirar ese plazo, contado desde el momento en que fondee la embarcación;

III.- La alimentación de los tripulantes por cuenta de los armadores o patronos es obligatoria, aun cuando no se estipule en los contratos, si a bordo se proporciona a los pasajeros; y en todo caso, cuando se trate de embarcaciones que naveguen menos de ese tiempo, y que suspendan la navegación en lugares despoblados en los que sea imposible a los tripulantes proveerse de alimentos y

IV.- En tráfico interior y fluvial, la permanencia obligatoria a bordo se considera como de trabajo, a menos que el período de descanso sea de cuatro horas o más; que exista para el tripulante la imposibilidad material de abandonar el barco o que este abandono carezca de objeto por tratarse de lugares despoblados. El descanso semanal sera forzosamente en tierra.

"Art. 172.- Cuando una embarcación sea llevada a puerto extranjero para hacerle reparaciones, y su estado no permita que los tripulantes permanezcan a bordo, el naviero les proporcionará alimentos y alojamiento. Esta obligación -

subsistirá igualmente en puerto nacional, cuando no sea el del lugar donde se celebró el contrato. En uno y otro caso, se dará sin costo para los tripulantes.

"Art. 173.- En los contratos de trabajo se especificará el porcentaje que habrá de percibir la tripulación, cuando se trate de dar salvamento a otra embarcación."

3).- SECCION TERCERA/PROBLEMAS Y SOLUCIONES QUE SE OCASIONAN -
POR LA TERMINOLOGIA EN ESTE TRABAJO ESPECIAL.

Hemos dicho en los anteriores párrafos, que la ley de 1931 denominó al trabajo especial que nos ocupa, "Trabajo en el mar y vías navegables", en cambio la nueva ley promulgada en 1970, a partir de su capítulo III, título sexto, lo intituló: "Los Trabajadores de los buques". Para llegar a esta última fórmula se tuvo en consideración que el trabajo se desarrolla efectivamente a bordo de los buques.

En el artículo 132 de la antigua ley se habló de embarcaciones y demás cuerpos flotantes. A estos términos les -- llovieron infinitamente gran cantidad de críticas y comenta -- rios, debido a que se dijo entre otras cosas, que dichos conceptos eran imperfectos ya que pueden existir cuerpos flotantes sin que en ellos se efectue ningún tipo de trabajo humano, y los legisladores del nuevo ordenamiento, cautivados por estas razones de peso, los deshecharon substituyéndolos simple--

mente por el vocablo "buque", ya que en su extensión abarca - los diversos cuerpos flotantes.

Empero, el término "buque" tuvo una larga "travesía antes de ser aceptado por nuestro Derecho. En efecto, vocablos similares se expusieron a consideración de los sectores-interesados, tales como: "Embarcación", "nave", "cuerpos flotantes", "barco" etc, pero todos y cada uno de ellos fueron rechazados por una inhóspita crítica. Se dijo que "embarcación" quiere decir "acción de embarcar personas o de embarcarse" y que por tanto la expresión era inexacta o incompleta. - Entonces los ojos de los interesados se fijaron en el término "nave", que fue rechazado porque según algunos puristas -- conservaba un aire antiguo y obsoleto. Luego la palabra "cuerpo flotante", pasó a ser el foco de las críticas, críticas -- que resultaron ser las mas punzantes y que pusieron en ridículo a quien osadamente se atrevió a poner en la mesa de las-discusiones la infeliz propuesta, pues alguien recordó que en batallas marítimas es factible ver muchos "cuerpos flotantes" pero cuerpos humanos y restos de navíos sucumbidos al fuego-- de la metralla. Así el desfile, hasta que solo quedaron en -- competencia las palabras "barco" y "buque", eliminándose la -- primera, porque no faltó el hombre documentado que hiciera referencia al Código de la Gente de Mar de la O. I.T. en el que

invariablemente se emplea la palabra buque en la edición española, este sustantivo fué a la postre, electo por mayoría, haciéndose la pertinente aclaración que dentro de esa denominación se comprende cualquier clase de embarcación.

A pesar de que intitulamos nuestra tesis con la suso dicha denominación, nos atrevemos a exponer a los sinodales, - nuestra posiblemente arriesgada opinión, señalando que és nuestro sentir que este capítulo se denomine "Del trabajo en los buques", -quizás sin el "del"- porque creemos que es el trabajo el objeto de la ley, y al decir únicamente "trabajadores -- de los buques", se está excluyendo arbitrariamente a los patrones, empresarios o armadores, a quienes también van dirigidas las disposiciones del ordenamiento laboral, amén de que la denominación de este capítulo debe ser congruente y uniforme con el título de la propia ley que se llama Ley Federal del Trabajo y no Ley Federal de los Trabajadores. Eso es lo que nos permitimos creer y creo que creemos bien, salvo desde luego una mejor opinión en contrario.

4).- SECCION CUARTA/EL CAMPO DE APLICACION DE LA LEY.

Al tratar el tema de la aplicación de la ley en el trabajo que se desempeña a bordo de los buques es menester hacer dos clases de referencias, una especial, otra personal, -- la primera tiene relación con los buques y la segunda con las-

personas.

El artículo 187 de la nueva ley reza: "Las disposiciones de este capítulo se aplican a los trabajadores de los buques, comprendiéndose dentro de esta denominación cualquier clase de barco o embarcación que ostente bandera mexicana".

Dice de La Cueva que "el artículo 189 del proyecto de ley, se refería a los buques nacionales, pero en las conversaciones con las secretarías de comunicaciones y transportes y de Marina, se comprobó que no coincidía con la realidad, porque hay muchas embarcaciones pequeñas, lanchas, cayucos, balsas y otras dedicadas a proporcionar distracción a los turistas o a usos particulares que aún siendo nacionales no están sujetas a las leyes sobre comunicaciones por agua. Por esta consideración y a efecto de armonizar la legislación laboral con las leyes antecitadas, se prefirió el término "buques" que ostenten bandera mexicana, pues son ellos los que están sujetos a la vigilancia de las autoridades, lo que da por resultado que el capítulo se extienda a las personas que prestan su trabajo en los buques sujetos a las leyes sobre comunicaciones por agua" (20).

El doctor Trueba, al comentar el mismo artículo dice: "se substituyó el término tripulantes de embarcaciones por el de trabajadores de los buques a fin de evitar confusiones -- pues podrían excluirse de la aplicación de estas disposiciones-

(20).- Ob. cit. 442.

a los trabajadores de cocina, aseo, etc, que no obstante prestar sus servicios en los buques no tienen la calidad de tripulantes" (21).

El artículo 188 determina las personas que tienen la categoría de trabajadores de los buques, estos son:

- 1.- Los capitanes y oficiales de cubierta y máquinas;
- 2.- Los sobrecargos y contadores;
- 3.- Los radiotelegrafistas;
- 4.- Los contramaestres;
- 5.- Los dragadores;
- 6.- LOS MARINEROS;
- 7.- El personal de cámara y cocina;
- 8.- Los que sean considerados como trabajadores por las leyes y disposiciones sobre comunicaciones por agua; y
- 9.- En general, todas las personas que desempeñan --abordo algún trabajo por cuenta del armador, naviero o fletador.

Trueba al pie de este precepto, agrega en su comentario de tipo social y generoso a que nos tiene acostumbrados, - que quedan también incluidos en esta clasificación los pilotos de puerto que prestan servicios a bordo por cuenta de los arma

dores y consignatarios que remuneraran sus servicios.

El artículo 133 de la antigua ley prescribía que la relación de trabajo se debería formar entre los trabajadores y el dueño o armador de la embarcación. Empero se presentaron otras denominaciones, la de naviero y fletador, en la inteligencia de que estos dos y la de armador se usaban en la terminología de las relaciones de trabajo como si fueran sinónimas. Para evitar confusiones la ley considera sin importar cualquier denominación, que el patrono de los trabajadores será la persona que explote el buque independientemente de que no sea o sea propietario del buque.

De tal suerte, en resumen, diremos que el capítulo III, del título sexto de la Ley Federal del Trabajo, tiene aplicación en los buques que ostentan bandera mexicana y sobre las personas que la propia ley señala y enumera en uno y otros artículos.

CAPITULO IV

ESTUDIO CRITICO SOBRE PATRONES Y TRABAJADORES DE LOS BUQUES

- 1) Concepto de patrón de un buque y de sus representantes;
- 2) Papeles laborales que juegan el armador, naviero y fletador;
- 3) El capitán de la nave como representante del patrón;
- 4) Las obligaciones del patrón como la persona que explota el buque;
- 5) El concepto de trabajador de un buque;
- 6) Calidades que debe tener una persona para ser -- considerada como trabajador y los errores en que se ha incurrido al obtener esta clasificación;
- 7) El principio de exclusividad de los trabajadores mexicanos y reminiscencia del manifiesto liberal y la huelga de Cananea como raíces de sangre de este derecho;
- 8) Las prohibiciones a los menores para trabajar en los buques;
- 9) Los derechos y las obligaciones de los trabajadores de los buques.

1) SECCION PRIMERA/CONCEPTO DE PATRON DE UN BUQUE Y DE SUS REPRESENTANTES .

Siguiendo el hábito que nos han inculcado en nuestra Facultad, de abordar un tema desde sus raíces hasta sus últimas consecuencias, a continuación me propongo hacer un recorrido de manera rápida sobre el concepto de patrón en general y de sus representantes, para que así una vez que haya podido -- poseer el género, pueda alcanzar la especie que la deberé encontrar al dilucidar el concepto específico de patrono de un buque.

El Artículo 4o. de la Ley Federal del Trabajo de --- 1931 señalaba que "patrón es toda persona física o moral que emplea el servicio de otra, en virtud de un contrato de trabajo..." y que: "... Se considerarán representantes de los patrones y en tal concepto obligan a éstos en sus relaciones con -- los demás trabajadores; los directores, gerentes, administradores, CAPITANES DE BARCO, y, en general, las personas que en -- nombre de otro, ejerzan funciones de dirección o de administración".

Por su parte el artículo 10 de la ley en vigor considera que "patrón es la persona física o moral que utiliza los servicios de uno o varios trabajadores y que "si el trabajador conforme a lo pactado o la costumbre, utiliza los servicios --

de otros trabajadores, el patrón de aquel lo será también de éstos"; y en el artículo 11 establece que los directores, ad ministradores y gerentes serán considerados como representan tes del patrón, y por último, con la fórmula: "Y demás per-
sonas que ejerzan funciones de dirección o administración en la empresa o establecimiento, serán considerados representan tes del patrón", elimina a los capitanes de barco, de los -- que hablaba la anterior ley.

De la lectura de los precitados preceptos se des-
prende que la nueva ley hace una enumeración abierta de los-
representantes de los patrones y que como dice el doctor de-
la Cueva "la nominación de tres personas, que se explica por
la importancia de sus cargos, es meramente ejemplificativa"--
(22). Nos dice también el ex rector de nuestra Alma Mater --
que "el concepto tiene sus raíces en la costumbre inveterada
que se practica en las relaciones de trabajo, y su finalidad
consiste en evitar la burla de los derechos de los trabajado-
res", pues añade que "es constante en las empresas que perso-
nas que no poseen la categoría de mandatarios jurídicos deci-
dan sobre el ingreso de los trabajadores a la empresa, o que
en el trato con ellos den causa, por su conducta, para que -
el trabajador se vea obligado a separarse de la empresa, o -
que inclusive despidan a los trabajadores. Apartada la legi-
lación (laboral) del derecho civil, no podía admitir que el-

empresario pretendiera librarse de responsabilidad alegando que la persona no tenía la categoría de mandatario y por lo tanto,-- que no podía obligarlo" (23).

Visto lo anterior, pasamos ahora a examinar el concepto de patrón de un buque, pues con los elementos recogidos, podemos expresar nuestra personal definición que es como sigue:

PATRON DE UN BUQUE, es la persona física o moral, que sin importar la denominación que se le dé, utiliza los servicios de una o varias personas que cobran la denominación de trabajadores de los buques.

Desglosando esta definición concentramos los siguientes datos: a).- El **PATRON DE UN BUQUE PUEDE SER PERSONA FISICA-O MORAL**.-- Con acuerdo al Código Civil, persona física o natural es el ser físico (hombre o mujer), y el derecho moderno no admite la posibilidad de la existencia de una persona que carezca de la capacidad jurídica en abstracto. Por persona moral entendemos a la entidad integrada para la realización de los fin nes colectivos y permanente de los hombres, a la que el derecho objetivo reconoce capacidad para tener derechos y obligaciones.

El Código Civil para el Distrito Federal en su artículo 25 dice que son personas morales:

I.- La nación, los estados y los municipios.

(23).- Idem.

II.- Las demás corporaciones de carácter público reconocidas por la ley;

III.- Las sociedades civiles y mercantiles;

IV.- Los sindicatos, las asociaciones profesionales y las demás a que se refiere la fracción XVI del apartado A) - del artículo 123 de la Constitución Federal.

V.- Las sociedades cooperativas y mutualistas;

VI.- Las asociaciones distintas de las enumeradas -- que se propongan fines políticos, científicos, artísticos, de recreo o cualquier otro fin lícito, siempre que no fueren desconocidos por la ley.

Desde luego de esta lista, entresacamos la fracción III, pues en ella caben y tienen su fundamento genético las -- personas morales que explotan en calidad de patronos un buque, y aún más, también la fracción V, cuando por equis circunstancias los cooperativistas contraten servicios de otros trabajadores que sean ajenos a la sociedad y que presenten algún servicio a bordo, que esté establecido en la ley.

En simples palabras puede ser patrón de un buque, -- lo mismo "Juan Perez", como persona física, que "La Conquistadora de Ultra Mar" S.A. de C.V. Compañía Naviera, como persona moral.

B).- NO IMPORTA LA DENOMINACION QUE SE LE DE AL PATRON.- Esta puede ser la de armador, naviero, fletador o cual-

quier otra, pero siempre será patrón quien utilice los servicios de los trabajadores para explotar el navío.

En cuanto a los representantes del patrón en el buque, estos son el capitán y las demás personas que ejerzan a bordo funciones de dirección o administración.

2) SECCION SEGUNDA/PAPELES LABORALES QUE JUEGAN EL ARMADOR, EL NAVIERO Y EL FLETADOR.

A).- EL ARMADOR.- El armador es la persona que en calidad de comerciante explota un buque mercante.

B).- EL NAVIERO.- El naviero es el comerciante marítimo, cuya calidad adquiere, no por el hecho de ser propietario de un buque, sino porque lo explota en el tráfico marítimo, pues el propietario del navío puede no ser comerciante naval, si por ejemplo arrienda el buque a un naviero, pero que éste realice la explotación del buque.

La calidad de naviero o comerciante marítimo, se adquiere por ser titular de una empresa naviera o naval. "Se entiende por naviero, el titular de una empresa marítima", y puede ser una persona física o una persona moral, como una sociedad mercantil. (Art. 127 de la ley de navegación). Igualmente se ha dicho que naviero es la persona encargada de avituallar o representar al buque en donde se encuentre.

C).- EL FLETADOR.- No siempre el propietario de un buque transporta mercancías que le pertenecen. En ocasiones -- explota su embarcación efectuando transportes por cuenta de -- otros. Los contratos que llegan a concertar este tipo de capitalistas son denominados fletamentos. El nombre proviene de la palabra flete, que designa el precio del transporte. El armador es el fletante, el propietario de las mercancías el fletador.

De lo anterior se deriva que el fletador es un comerciante que a través de un contrato llamado fletamento se obliga a pagar una remuneración al fletante para que éste ponga a su disposición todo o parte de la capacidad de carga de un navío previamente designado, ya sea por una duración determinada, ya sea por uno o mas viajes determinados.

La ley para dar una garantía de protección a los trabajadores y con el fin de evitar que el uso de una denominación que no implique una relación de trabajo o no esté registrada -- en el ordenamiento laboral, pudiera ocasionar confusiones, -- errores o malas interpretaciones decidió acertadamente acoger a las tres denominaciones antes expuestas, dándoles los mismos efectos, y asimilándolas junto con cualquier otra palabra similar. En esa virtud cualquiera que sea la denominación que se -- utilice para designar al patrón, el patrón será como dijimos -- anteriormente la persona que explote el buque, y si en este su

puesto se situa cualquiera de los tres funcionarios examinados, serán con respecto a los trabajadores de los buques, sus patronos,

Esta aseveración está fundada en el artículo 188 de la nueva ley laboral, que después de hacer una enumeración de las personas que están sujetas a las disposiciones en estudio, concluye textualmente: "y en general, todas las personas que desempeñan a bordo algún trabajo por cuenta del armador, naviero o fletador".

3) SECCION TERCERA/EL CAPITAN DE LA NAVE COMO REPRESENTANTES -- DEL PATRON.

Desarrollo: A).- Funciones jurídicas del capitán en Derecho Francés; B).- Funciones jurídicas del capitán en Derecho Mexicano; C).- El capitán y el derecho laboral.

A).- FUNCIONES JURIDICAS DEL CAPITAN EN DERECHO FRANCÉS.-

En el derecho galo (24), las normas jurídicas destinadas a señalar y delimitar las funciones de los capitanes de buques, presentan ciertas similitudes con las emanadas de nuestra legislación, para los efectos didácticos del derecho comparado, haremos a continuación un breve resumen de dichas disposiciones.

(24).- Se recomienda la lectura de la obra citada de ripert.

La ley francesa, a través de su Código del Trabajo - Marítimo señala la obligatoriedad de que a bordo de cada buque debe hallarse un capitán. Para ejercer esta hídrica profesión, se exige en aquella celebre nación, un diploma de comando, este documento varía según la importancia y la clase de navegación. Para las grandes embarcaciones y la navegación hecha a largas distancias, el marino con espíritu de superación que -- desee llegar a capitán, deberá poseer un diploma que lo acredite como tal dentro de la marina mercante, ese título ha reemplazado en la actualidad al de capitán de cabotaje. Cuando la navegación es efectuada en distancias pequeñas, el jefe de la expedición, de esa expedición modesta, no alcanza la denominación de capitán, sino que es llamado simplemente "patrón de -- Lindazo", en cambio los patronos de buques pesqueros, por pequeños que sean, reciben, asimilando la terminología militar, el grado de capitán de pesca.

Los títulos y demás constancias académicas, los obtienen los jóvenes franceses en las escuelas de navegación marítima, mismas que originalmente fueron denominadas con el nombre atractivo de Escuelas de Hidrografía. Una vez que los aspirantes han concluido sus estudios, son colocados como oficiales hasta que están en aptitud de coger el mando y se convierten en capitanes.

Una ley de 17 de diciembre de 1936, imponía una san-

ción de carácter penal, a toda aquella persona que ejerciera - el mando a bordo de un buque de comercio sin reunir las condiciones legales requeridas.

En Francia como en México, la función del capitán es de múltiples ocupaciones:

I.- Desarrolla funciones de director técnico de la - expedición;

II.- Es el mandatario comercial del armador; y

III.- Es una autoridad administrativa.

I.- El capitán como director técnico de la expedición debe conducir el buque a buen puerto. Una de sus más importantes obligaciones estriba en estar constantemente a bordo dirigiendo personalmente las maniobras. Igualmente al arribar a --- tierra debe entregar una "relación de mar". Si hace escala en - un puerto como consecuencia de un incidente de navegación, de-- be firmar ante la autoridad judicial su relación que es verificada con el interrogatorio de los marineros y de la tripula --- ción.

Las indicaciones anotadas en el libro de a bordo son muy importantes cuando se trata de determinar la responsabilidad del capitán especialmente en caso de abordaje.

II.- El capitán es el mandatario comercial del arma-- dor, encargado de estipular los contratos y que encuentra en el sólo ejercicio de sus funciones poder de representación, que le

permite tratar con terceros sin tener un mandato expreso.

II.- El capitán es una autoridad administrativa, encargada de dirigir la tripulación y de ejercer el mando. Tiene poder disciplinario; impone reglamentos a bordo e inflige penas a los contraventores. Es juez de instrucción en el caso que un delito o un crimen fueran cometidos a bordo. Es oficial de estado civil; redacta las actas de nacimiento y de defunción.

En cuanto a la intervención del capitán en materia laboral, que es al fin y al cabo nuestra mayor curiosidad, diremos que en Francia el contrato del capitán está en principio sometido a las mismas reglas que el ajuste de los marinos, salvo las excepciones indicadas por la ley. Pero para todo lo que atañe a la función comercial, las reglas del Código de trabajo no le son aplicables, y los conflictos son de la competencia del tribunal de comercio y así lo indica y expresa el artículo 131 del Código del Trabajo Marítimo Francés.

B).- FUNCIONES JURIDICAS DEL CAPITAN EN DERECHO MEXICANO.

En México y en otras partes del mundo en donde se practica la navegación, históricamente el capitán poseía una figura provista de múltiples caras, tanto era el propietario del buque como el dueño de la carga, o era el principal interesado de la carga, ora el acaparador de funciones. Con el correr-

del tiempo, a medida que evolucionaba el comercio, se convirtió en empresario de transporte marítimo y entonces transportó mercancías ajenas. Al ir creciendo el tamaño de los barcos fueron apareciendo los armadores y navieros y así el capitán pasó a ser un dependiente comercial.

¿Cuando el capitán pierde parte de su autonomía y de su autoridad? Cuando la ciencia progresa y los barcos se hacen más complicados y sofisticados, requiriendo de la intervención de nuevos elementos humanos. Gracias a las comunicaciones por radio, se mantiene en contacto directo con su principal de quien recibe las instrucciones correspondientes, y con la compilación de las relaciones comerciales, ve aparecer al agente marítimo y al consignatario y al consignatario que le arrebatan sus funciones mercantiles y su autoridad se reduce casi solo a los aspectos técnicos de la navegación en alta mar.

En el antiguo derecho el cambio del capitán propiciaba que el cargador o el pasajero solicitasen la rescisión de sus respectivos contratos, porque se consideraba al primero una figura importante, del que era requisito fundamental su valor, inteligencia y pericia que le reportaban una mayor seguridad ante los ojos de quienes ponían en él su confianza. En la actualidad el capitán es un elemento técnico intercambiable, cuya capacidad se asegura administrativamente, por in-

tervención estatal. Pero conserva aún algunas funciones mercantiles pues será considerado como representante del naviero, -- y éste quedará obligado con persistencia de la acción ejerci-- toria por los contratos que el capitán celebre en el desempe-- ño de su función.

Entre las funciones del capitán en materia mercantil es importante destacar las siguientes:

I.- Debe suscribir los conocimientos de embarque en representación del naviero;

II.- Es representante del naviero o amador;

III.- Tiene amplia capacidad para contratar no solo en relación a los fletamentos, sino en todo lo que se refiera a convenios marítimos comerciales, tales como aprovisionamiento, reparaciones del buque etc.

IV.- Puede tomar medidas extraordinarias tales como vender en caso de necesidad, tomar dinero en préstamo a la --- gruesa, acordar sobre salvamentos, echazón, desviación o demora.

En conclusión el capitán cumple una doble función -- comercial que deviene de su carácter de autoridad suprema, --- por una parte actúa como representante del naviero y lo obliga en la celebración de los contratos de transporte y de los demás contratos que concerta en ejercicio de sus funciones, y-

por la otra representará a los dueños de la carga en el perfeccionamiento de contratos para la seguridad de la mercancía.

Los artículos de la ley de navegación y comercio --- marítimos, que se refieren al capitán, son los siguientes:

"Art. 16.- La autoridad marítima se ejercerá:

II.- Al través de los capitanes en los buques nacionales...."

Art. 20.- El capitán del buque será a bordo la primra autoridad en alta mar y en aguas extranjeras será considerado representante de las autoridades mexicanas.

Art. 21.0 Tendrá el caracter de capitán del buque -- la persona designada como tal por el armador o el naviero y a falta de él asumirá sus atribuciones y responsabilidades la -- persona legalmente capacitada. Las causas imprevistas o ilegales, no eximen ni atenúan las responsabilidades de quien ejerza o haya ejercido el mando del buque.

Art. 23.- El capitán del buque tendrá en alta mar o en aguas extranjeras las siguientes funciones públicas:

I.- Actuar como auxiliar del ministerio público federal en los términos de la ley orgánica de dicha institución, - al tener conocimiento de un delito.

II.- Actuar como oficial del registro civil, en los términos del código civil para el Distrito Federal.

III.- Ejercer su autoridad sobre las personas y cosas que se encuentren a bordo.

Art. 147.- El capitán de un buque será nombrado por el naviero o armador y debe tener capacidad legal para obligarse y cumplir las atribuciones que establecen esta ley y su reglamento.

Art. 148.- Los capitanes de los buques mexicanos están obligados a enarbolar el pabellón nacional, tanto en la navegación como durante su permanencia en puerto, excepto cuando las circunstancias no lo permitan.

Art. 149.- El capitán de un buque deberá permanecer en su cargo mientras no sea relevado. Sólo podrá ser separado por las causas que establezca el reglamento de esta ley. Si la embarcación se encontrase en el extranjero, para separarlo se requerirá además el consentimiento del Cónsul de México, siempre que haya persona capacitada para substituirlo.

C).- EL CAPITAN Y EL DERECHO LABORAL.

El capitán es un funcionario que debe ser considerado con respecto del patrón o de la empresa que contrata sus servicios, como un trabajador más, con la salvedad de que conforme al artículo 190 de la Ley Federal del Trabajo, tiene en relación a los demás trabajadores el carácter de representante del patrón. Dicho precepto a la letra dice: "Los capita-

nes, entendiéndose como tales a quienes ejercen el mando directo de un buque, tienen con respecto a los demás trabajadores -- la calidad de representantes del patrono". Desde luego, la --- calidad de trabajador que ostenta el capitán, es indiscutible, y en el precepto recién citado así se sobreentiende, pues se -- refiere "a los demás trabajadores".

En tal virtud, el capitán tiene el derecho en todo -- tiempo a dirigir al personal de los barcos y éste tiene que -- obedecer so pena de ser separado legalmente de sus trabajos.

Entre otras facultades del capitán está la de que es -- el único que puede otorgar permiso a los trabajadores para que -- suban a bordo bebidas embriagantes o que se expendan en el in-- terior del buque. Esta disposición es curiosa y nosotros pen-- samos que debe ser manejada con estricta rigidez por el jefe -- de la expedición.

El capitán solo podrá ser separado como ya hemos --- visto líneas arriba, por el naviero, en los casos fijados por -- el Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, y -- que si el buque se encontrase en el extranjero se requerirá -- para su separación el consentimiento del Cónsul de México.

Independientemente de la vigencia o no de este regla -- mento, opinamos que a la luz de la Teoría Integral, las causas -- por las que se pueden separar a un capitán de su fuente de tra

bajo, deben consagrarse en el ordenamiento laboral respectivo, ya que como hemos visto, también es un trabajador y por lo tanto igualmente debe ser protegido por el estatuto tutelar y reivindicador que conforma el Derecho Mexicano del Trabajo.

Y ya que estamos en el terreno de las críticas y de las opiniones, sugerimos que habida cuenta de la importancia jurídica de que se reviste al capitán de un buque, deberá intensificarse su preparación intelectual en las ramas del derecho en las que tiene participación o ingerencia.

4) SECCION CUARTA/LAS OBLIGACIONES DEL PATRON COMO LA PERSONA QUE EXPLOTA EL BUQUE.

Las obligaciones de un patrón en general son: Todas aquellas que enumera la Ley Federal del Trabajo en sus artículos 132 y 133 y cuya lectura recomendamos para la cabal comprensión del tema. ¿Pero que se entiende por obligación?; se entiende en términos generales por obligación el vínculo jurídico por medio del cual una persona debe a otra una prestación que puede consistir en un dar, hacer o no hacer.

El anterior párrafo nos servirá de introducción y -- guíapara lo que a continuación vamos a tratar.

Las obligaciones de los patrones provienen de la relación de trabajo, del contrato, que en algunos países como -- Argentina y Francia legalmente lleva el nombre de contrato de-

ajuste, y de la ley. El artículo 204 de la ley en vigor hace una enumeración de las citadas obligaciones, que consisten en dar, hacer y no hacer o tolerar.

I.- OBLIGACIONES DE DAR.-

1).- Pagar a los trabajadores los salarios e indemnizaciones, de conformidad con las normas vigentes en la empresa.

Esta es una obligación emanada del artículo 132 de la ley, y se explica por sí sola sin requerir mayor comentario.

2).- Proporcionar a bordo alojamientos cómodos e higiénicos.

Esta es ya a diferencia de la anterior, una obligación especial como todas las que posteriormente iremos citando. Su razón de ser estriba en la preocupación que invadió al legislador de proporcionar un ambiente agradable a los trabajadores, ya que su permanencia a bordo de los buques, es en muchas ocasiones de larga duración. Esta disposición tiene similitud con la que se señala en el artículo 310, en el sentido de que los patrones están obligados a proporcionar a los actores y músicos camarinos cómodos, higiénicos y seguros, en el local donde se presta el servicio.

3).- Proporcionar alimentación sana, abundante y nu--

tritiva a los trabajadores de los buques dedicados al servicio de altura y cobotaje y dragado.

Esta disposición se justifica debido a que como hemos señalado, los trabajadores de los buques pasan horas, días y en ocasiones hasta meses navegando, lo que propicia que en el interior de las naves a que se refiere el precepto, existan comedores en donde los empleados reciben una alimentación de alta calidad por lo menos esa es la intención-, que sin exageración de be mantenerlos saludables, lo que les permitirá desarrollar su penoso trabajo con mayor fortaleza y presencia de ánimo. La obligación comentada presenta igualmente coincidencia con otro trabajo especial, el de lo domésticos, pues en el artículo 337- se obliga a los patrones a proporcionar a los ayudantes del hogar, además de un local cómodo para dormir, una alimentación sana y satisfactoria, con la diferencia de que en el artículo 336 la ley dice que para la fijación de los salarios se tomaran como equivalentes al 50% de estos, las prestaciones que por alimentos y habitación, proporcionen los patrones a los domésticos, lo que no ocurre en tratándose de trabajadores de los buques, los cuales recibirán una prestación de esta especie, a título gratuito, incluso cuando el buque sea llevado para reparaciones a un puerto extranjero o a uno distinto del lugar en donde se tomó al trabajador, supuesto que se establece en la

siguiente obligación.

4).- Proporcionar alojamiento y alimentos cuando el buque sea llevado a puerto extranjero para reparaciones y sus condiciones no permiten la permanencia a bordo. Esta misma -- obligación subsistirá en puerto nacional cuando no sea del lugar donde se tomó al trabajador. La habitación y los alimentos se proporcionarán sin costo para el trabajador.

5).- Pagar los costos de la situación de fondos a -- los familiares de los trabajadores, cuando el buque se encuentre en el extranjero.

Este texto legal, refleja el sentido protector y -- tutelar de nuestro derecho del trabajo, lo refleja tan nítidamente, que su manto protector extiende sus beneficios a quienes dependen económicamente del operario.

6).- Proporcionar la alimentación y alojamiento, -- tratamiento médico y medicamentos y otros medios terapéuticos, en los casos de enfermedades, cualquiera que sea su naturaleza.

II.- OBLIGACIONES DE HACER.-

7).- Llevar a bordo el personal y material de cura-- ción que establezcan las leyes y disposiciones sobre comunicaciones por agua.

Esta obligación tiene relación con la anterior y --

contribuye a mejorar la seguridad física de quienes laboran -- a bordo de un buque.

8).- Repatriar o trasladar al lugar convenido a los trabajadores salvo los casos de separación por causas no imputables al patrón.

9).- Informar a la Capitánia de Puerto correspondiente, dentro de las veinticuatro hoaras de haber sido declarado a libre plética, de los accidentes de trabajo ocurridos a bordo. Si el buque llega a puerto extranjero, el informe se rendirá al Cónsul mexicano o en su defecto, al capitán del primer puerto nacional que toque.

Esta obligación de índole administrativa, es de suma importancia, que debe cumplir el capitán en beneficio de los accidentados.

III.- OBLIGACIONES DE NO HACER O TOLERAR.-

10).- Conceder a los trabajadores el tiempo necesario para el ejercicio en las elecciones populares siempre que la seguridad del buque lo permita y no se entorpezca su salida en la fecha y horas fijadas.

Esta obligación que consiste en una tolerancia o abstención por parte del patrón para que el trabajador cumpla con sus funciones ciudadanas, al final de su redacción nos deja -- una leve inquietud, pues en efecto, deja al operario sin dere-

cho a votar por las causas señaladas que podríamos llamar de fuerza mayor.

11).- Permitir a los trabajadores que falten a sus labores para desempeñar comisiones del Estado o de sus sindicatos, en las mismas condiciones a que se refiere el párrafo anterior.

Esta obligación no nos mueve a hacer algún comentario pues nos parece que se exhibe en la ley, por el legislador, --- bien clara y bastante entendible.

5) SECCION QUINTA/EL CONCEPTO DE TRABAJADOR DE UN BUQUE.

El artículo tercero de la Ley Federal del Trabajo de 1931, definía al trabajador como toda persona que presete a otra un servicio material, intelectual, o de ambos géneros, en virtud de un contrato de trabajo. El maestro Trueba al comentar este precepto había dicho: "Quedan incluidos en el área de esta ley -como sujetos derecho del trabajo- ' los pilotos o prácticos de puerto' , que guían las embarcaciones a la entrada y salida de los puertos, barras y ríos. Y su calidad de trabajadores ha sido plenamente confirmada por la Ley de Vías Generales de Comunicación con verdadero acierto.- En efecto el artículo 257, 'in fine' de este código dispone: Las relaciones entre los pilotos de puerto y los armadores o consignatarios se regirán por la Ley Federal del Trabajo" -

(25).

El artículo octavo de la nueva ley, determina que trabajador es la persona física que presta a otra física o moral - un trabajo personal subordinado. A sabiendas de que el comentario a este aberrante precepto, es tan extenso que ameritaría un trabajo de tesis completo y que solo nos debemos referir a los trabajadores de los buques, creemos que la palabra subordinación - a pesar de que algunos autores la consideran como nota -- esencial en las relaciones de trabajo- atenta al sentido ideológico del artículo 123 de nuestra carta magna, y a su mensaje. Ya se dejó plasmado con toda claridad de un manantial, en la -- exposición de motivos del proyecto del artículo 123, que las relaciones entre los trabajadores y patronos sería igualitaria, - para prescindir del empleo de términos que pudieran conservar - el pasado indignamente. Un pasado en el que se consagró el principio de subordinación aplicandose a todo el que prestaba un -- servicio a otro. En realidad como dice el maestro Trueba, si el trabajo es un derecho y un deber sociales, es absurdo que para caracterizar la naturaleza del trabajo se tenga que expresar -- que ese trabajo debe ser "subordinado". Por otra parte el concepto de subordinación ya no caracteriza actualmente "al contrato de trabajo evolucionado" como dijo el diputado Macías en el-

(25).- ALBERTO TRUEBA URBINA, LEY FEDERAL DEL TRABAJO REFORMADA (BIBLIOGRAFIA, COMENTARIO Y JURISPRUDENCIA) 27o. EDICION. EDITORIAL PORRUA, MEXICO 1957, P.40.

Congreso Constituyente. En resumen, el concepto de subordinación se considera como un resabio de aquella vieja y despótica autoridad de que hacían gala los patrones sobre los trabajadores, y es un amargo recuerdo del contrato de trabajo del Derecho Civil inspirado en el artículo 2578 del Código de --- 1871.

Un distinguido abogado, uno de los baluartes de las luchas empresariales en contra de los trabajadores, destaca - dísimo miembro de la Suprema Corte, presidente alguna vez de ella, Buquerio Guerrero, sostiene que "otro de los elementos del contrato individual de trabajo y de la relación de trabajo es la subordinación jurídica. Esta característica es seguramente la más importante, como elemento distintivo que permite diferenciarlo de otras relaciones o contratos jurídicos que le son semejantes... De acuerdo con la lógica y con los diversos preceptos de la ley derogada, la esencia de la relación de trabajo estriba en que el patrón se encuentra en todo momento en la posibilidad de disponer de la fuerza de trabajo de sus obreros, según convenga a los fines de su empresa. Así entendemos como la fracción III del artículo 134 de la nueva Ley Federal del Trabajo señala como obligación de los trabajadores desempeñar el servicio contratado bajo la dirección del patrón o su patrón o su representante, a cuya autoridad estarán sometidos-

en todo lo concerniente al trabajo". (26)

En su afán por demostrar la validez de su postura, - el maestro Guerrero, invoca en su apoyo, las tesis sostenidas por autores como Brun y Galland, demostrando con ello un gran conocimiento del Derecho Francés, pero nosotros, quizás impulsados por la fuerza incontenible de nuestra juventud, creemos en el maestro Trueba Urbina, quien nos ha enseñado la pureza - de nacionalización que posee nuestro Derecho del Trabajo, surgido de la sangre derramada por obreros y campesinos, que murieron sobre nuestro suelo patrio, de cara al sol, sacrificándose como mártires de la libertad, para que cuando despertarán y renacieran otra vez en los espíritus de sus hijos, estos no fueran unos miserables, unos desheredados, unos frutos inútiles de la conflagración, unos subordinados.

Pensamos que la obligación que tiene el trabajo de - prestar un servicio eficiente no entraña subordinación, sino - simplemente el cumplimiento de un deber y que la definición correcta de trabajador es en términos generales: La de todo - - - aquel que presta un servicio personal a otro mediante una remuneración.

Las personas que se dedican a la navegación marítima son conocidas en el mundo, como obreros o empleados que llevan

(26).- EUQUERIO GUERRERO, MANUAL DE DERECHO DEL TRABAJO, EDITORIAL PORRUA, MEXICO 1977. P. 46.

el nombre genérico de gente de mar. En algunas legislaciones extranjeras los códigos de comercio las han llamado marineros o marinos, y han considerado que marino es toda persona de uno u otro sexo que se compromete hacia el armador o su representante a servir a bordo de un navío.

El lugar donde se realiza el trabajo es el que otorga a una persona la calidad de marino y no la clase de trabajo, -- que se va a desempeñar, pues el trabajo que se realiza a bordo de los buques puede ser igual al que se desempeña en tierra. Esto es, la ley considera por ejemplo, que tanto un maquinista como una mucama, son uno y otra trabajadores de los buques.

Debe entenderse por trabajador de un buque la persona física de sexo masculino o femenino que presta a otra, física o moral sin importar su denominación, a bordo de un buque, un trabajo de cualquier tipo, ya sea apropiado para desempeñarse sobre una superficie acuática, ya que sea que se pueda desarrollar en tierra, a cambio de una remuneración.

6) SECCION SEXTA/CALIDADES QUE DEBE TENER UNA PERSONA PARA SER CONSIDERADO COMO TRABAJADOR Y LOS ERRORES EN QUE SE HA INCURRIDO AL ESTA CALIFICACION.

Para tener la calidad de trabajador de un buque es necesario:

I.- Tener la edad que para ser trabajador de un buque

requiere la ley:

II.- Ser mexicano por nacimiento; y

III.- Desarrollar un trabajo dentro del buque.

Sin embargo anteriormente se había incurrido en el error de dar esta calidad únicamente a la tripulación, por lo que se eliminó este término incluyéndose a dicha calidad también a los trabajadores de cocina, aseo, etc.

7) SECCION SEPTIMA/EL PRINCIPIO DE EXCLUSIVIDAD DE LOS TRABAJADORES MEXICANOS Y REMINISCENCIA DEL MANIFIESTO LIBERAL Y LA HUELGA DE CANANEA COMO RAICES DE SANGRE DE ESTE DERECHO.

La huelga de Cananea estalló el primero de junio de 1906. En los comienzos de ese año la "Cananea Consolidated - Copper; S.A.", poderosa compañía minera, ocupaba más de --- 5,300 obreros mexicanos y 2,200 norteamericanos. Existía e - imperaba gran malestar por las diferencias de salarios, pues los subditos del Tio Sam eran mucho mejor pagados; había gran descontento contra los mayordomos, por el maltrato dado a los mexicanos. Como consecuencia, se estructuró una agrupación -- obrerista llamada "Unión Liberal Humanidad", para la defensa - obrerera. Hacia fines del caluroso mayor aumenta la agitación - y la huelga estalla al principio de junio, iniciada por los - trabajadores de la mina "Oversight"; formandose una manifesta - ción de varios miles de hombres. El comisario del barrio del-

Ronquillo, Pablo Rubio les hace saber que si tenían quejas -- contra la Compañía las hicieran presentes. Para ello se dirigieron al Barrio de la Mesa y se entrevistaron con el presidente de la empresa, Cor. William C. Greene; éste pide entonces una manifestación escrita. Los huelguistas nombraron una comisión formada por los trabajadores Valentín López, Juan N. Río, Adolfo Duhagón, Tiburcio Esquer, Manuel S. Sandoval, --- Francisco Méndez, Alberto Nuñez, Ignacio Martínez, Francisco Ibañez, Juan C. Bore, Alvaro L. Diéguez, Abelardo Andrade, -- Mariano V. Bexina, Esteban Baca Calderón y Justo Felix. El -- pliego de peticiones exigía:

I.- Reinstalación de los trabajadores separados de la mina "Oversight", sin justificación;

II.- Que los obreros mexicanos tuvieran mayordomos de su nacionalidad;

III.- Igualdad de salarios con los extranjeros; y

IV.- Jornada diaria de ocho horas.

Mientras tanto, distribuyeron volantes impresos en los que se hacía crítica al gobierno encabezado por el dictador Porfirio Díaz. Cuando los trabajadores se acercaron a la maderería para ^{IV}evitar a los que ahí se encontraban para sumarse a la huelga, fueron recibidos con mangueras de agua, por ordenes del jefe del departamento, Juan Metcalf. Entonces los valerosos obreros se arrojaron sobre la entrada y se les dis-

paró con armas de fuego. Muertos varios trabajadores, otros -- obreros prendieron fuego a la maderería. Los Metcalf, que eran dos, fueron desarmados y ajusticiados. Los trabajadores se dividieron en dos secciones, una de las cuales tomó el rumbo del Barrio del Ronquillo y entonces por Greene, y sus secuaces fueron agredidos, resultando de esta refriega trece muertos y varios heridos. Los obreros solo contaban con las armas arrebatadas a los Metcalf. Para contrarrestar su impotencia los obreros penetraron a las casas de empeño y de éstas tomaron para su causa, pistolas, rifles y parque. Por su parte los empleados extranjeros, ayudados por unos colegas mexicanos, tomaron posesión de los edificios del Banco de Cananea, Tienda de Raya, Fundición, Hospital y Concentración. Entonces apareció en escena el Gobernador de Sonora Rafael Izabal, que se dirigió al -- lugar de los hechos en un tren especial, llevando consigo veinte hombres de Policía Rural, bajo el mando del Mayor Luis Medina Barrón; Al pasar por Magdalena, el nefasto mandatario ordenó que el Teniente Coronel Emilio Kortelisky, con otros veinte rurales y treinta gendarmes fiscales, salieran para Cananea; -- Izabal siguió por la vía norteamericana de Naco, donde se le incorporaron rangers norteamericanos. Este hecho, como es natural, exacerbó los ánimos de los mexicanos. Después de escuchar a los directores de la Compañía, el Gobernador se dirigió

a los huelguistas, expresando cínicamente que se haría justicia a quien la tuviere. Los huelguistas, tornaron a la calma y se mostraron respetuosos salvo algunos gritos contra los estadounidenses. Esto ocurría el día 2 de junio a las primeras horas del alba. Por la tarde se produjo otro choque entre obreros y norteamericanos, suscitándose varias muertes. El tte Cor. Kosterlisky, que mandaba policía y gendarmería mexicana, exigió que se retiraran los invasores que había llevado Izábal. El día 3 llegaron las tropas del general Luis E. Torres, Jefe de la primera Zona Militar, cuya acción con nuevas gestiones del Gobernador, determinaron a los obreros a volver al trabajo el día 4. El día 5 de junio fueron aprehendidos los líderes, Diéguez, Ibarra, Baca --- Calderon y otros, a quienes posteriormente se les mandó presos a San Juan de Ulúa. Lo único que lograron los trabajadores fue la separación de tres mayordomos. Se dice que el saldo de este bestial embate empresarial arrojó veintitres muertos, diecinueve mexicanos y cuatro norteamericanos, y ventidos heridos. (27)

El día primero de julio del mismo año de 1906 apareció a la luz pública un documento que se denominó "Manifiesto y Programa del Partido Liberal". Dicho instituto político lo encabezaba Ricardo Flores Magón, a la sazón, gran paladín de las huestes obreras.

(27).- Estos datos fueron tomados del Diccionario Porrúa.

En el documento en cuestión, se analizaba la situación del país y las condiciones de las clases campesinas y obreras. Entre lo más destacado de este importante libelo figuraban los siguientes derechos:

- I.- Prohibición de trabajo de los menores de 14 años;
- II.- Jornada máxima de ocho horas;
- III.- Descanso hebdomadario obligatorio;
- IV.- Fijación de los salarios mínimos;
- V.- Reglamentación del trabajo a destajo;
- VI.- Pago del salario en efectivo;
- VII.- Prohibición de los descuentos y multas;
- VIII.- Pago de las retribuciones semanalmente;
- IX.- Prohibición de los descuentos y multas;
- X.- Prohibición de las tiendas de raya;
- XI.- Reglamentación de algunos trabajos especiales;
- XII.- Mayoría de trabajadores mexicanos en todas las empresas; e
- XIII.- Igualdad de salario para nacionales y extranjeros.

Debido a la brevedad de los cursos que se imparten en nuestra centenaria Facultad, he visto curiosamente al compartir mis estudios con muchos condiscipulos, que gran canti-

dad de ellos ignoran lamentablemente el alto costo que la patria ha pagado por insertar en su cuerpo de leyes y códigos - los derechos sociales, pues solo se concretan a memorizar el puro texto legal, soslayando dolorosamente el camino histórico que han recorrido esas ideas a través de un calvario, antes de imponerse como leyes.

La versión original del artículo 32, párrafo segundo de la Constitución, estableció que se requería la calidad de mexicano por nacimiento en los capitanes, pilotos, patrones y primeros maquinistas de los buques mercantes mexicanos, debiendo tenerla además, los que compongan las dos terceras partes de la tripulación"; En tal virtud la ley de 1931 estableció en su artículo 90.: "En toda empresa de cualquier naturaleza que sea, el patrón no podrá emplear menos de un 90% de trabajadores mexicanos, en cada una de las categorías de técnicos y de no calificados, a menos que la junta de conciliación y arbitraje respectiva lo autorice, si se trata de técnicos, a reducir temporalmente ese tanto por ciento..." Quizás porque en el encabezado del artículo se menciona que la disposición es aplicable a toda empresa sin importar su naturaleza, los legisladores del 31 no creyeron necesario incluir una norma especial para el trabajo en los buques. Empero la reforma constitucional de 1934 introdujo el principio de la exclusividad de trabajadores mexicanos "Para todo el personal

que tripule cualquier embarcación que se ampare con la bandera o insignia mercante mexicana". He ahí la explicación y justificación de la ley de 1970 cuando prescribe que "los trabajadores de los buques deberán tener la calidad de mexicanos por nacimiento", lo que establece una excepción a lo dispuesto por el artículo 7o. de la misma ley.

8) SECCION OCTAVA/LAS PROHIBICIONES A LOS MENORES PARA TRABAJAR EN LOS BUQUES.

Este año se celebra el año mundial del niño, esta sección le está dedicada con todo mi afecto. A través de los años, organismos internacionales han expedido recomendaciones para evitar el trabajo de los menores, cosa que en nuestro país no ha podido suceder del todo, no tanto porque no existan leyes para poner coto a los explotadores de la infancia, sino por nuestra precaria economía y los lastres sociológicos que nos aquejan.

La ciencia de Galeno ha declarado a través de voces autorizadas que el trabajo en los buques es especialmente penoso para los jóvenes en vías de desarrollo, afirmación que justifica las prohibiciones del artículo 191 para los menores de quince años y para los de dieciocho en calidad de pañoleros o fogoneros.

Esta aplaudible disposición no atenta en ningún mo -

mento la garantía de trabajo que se consagra en nuestro artículo 5o, constitucional, porque no se pretende impedir a una persona el desempeño de un trabajo, sino que es una medida -- transitoria a fin de que el ser humano pueda desarrollar su cuerpo y su condición física en beneficio de él mismo, ya que el trabajo de los buques requiere imperativamente de hombres dotados de plena capacidad física. Además de que la misma sociedad se beneficia al preservar a su juventud, de probables peligros que de convertirse en vejez, obstaculizarían el buen desempeño de las labores, de los menores, al convertirse en adultos en un futuro no lejano. El Doctor de La Cueva dice: "en última instancia, el trabajo de los menores en calidad de pañoleros o fogoneros, ofende el derecho de la sociedad a cuidar el crecimiento de su juventud, un derecho que no puede ser anulado con el pretexto de que se impide al menor sacrificar su salud y su vida en aras de satisfacer un capricho irracional"

El 15 de junio de 1920, fue adoptado por la conferencia general de la Organización Internacional del Trabajo, un convenio que fijaba la edad mínima de admisión de los niños al trabajo marítimo, que fue aprobado por el Senado de la República el día 6 de diciembre de 1938 y publicado en el Día

(28).- Ob. Cit. p. 444.

rio Oficial del 3 de diciembre de 1948.- Por el hito histórico que marcó este instrumento en nuestra legislación, a continuación reproducimos lo más descollante del mismo.

El documento en cuestión se compone de dos artículos, y en el primero de ellos se dice que para los efectos y la cabal aplicación del convenio se entiende por buque, las embarcaciones, buques o barcos, cualesquiera que sean, de propiedad pública o privada, que realicen una navegación marítima, con exclusión de los navíos de guerra.

En el artículo segundo se prohíbe estrictamente a los niños menores de 14 años, prestar servicios a bordo de cualquier buque, pero establece una salvedad con respecto a las embarcaciones, en que trabajen familiares del menor, siempre que pertenezcan a la misma familia podrá el menor trabajar dentro de esas naves.

Igualmente esa salvedad o excepción se hace extensiva al trabajo que puedan prestar los menores de 14 años a bordo de los buques-escuela, siempre que ese trabajo sea aprobado y vigilado por la autoridad pública.

Con objeto de permitir la inspección del cumplimiento de las disposiciones del convenio comentado, se estableció que todo patrón o capitán debería llevar un registro de inscripción o una lista de la tripulación en la que figuraran todas las personas menores de diez y seis años que hubieran si-

do empleadas a bordo, con la indicación de la fecha de su respectivo nacimiento.

En cuanto al trabajo que prestan los niños pescadores, el 19 de junio de 1959, la O.I.T. adoptó en Ginebra, la gran sede de los convenios internacionales, un convenio sobre la edad mínima que deben tener los pescadores para prestar su servicio a bordo de embarcaciones pesqueras. Este instrumento multilateral fue aprobado por nuestro Senado según decreto publicado en el Diario Oficial del 28 de noviembre de 1960.

Para los efectos del convenio se establece que la expresión "barco de pesca" comprende todas las embarcaciones, buques y barcos, cualquiera que sea su clase, de propiedad pública o privada, que se dediquen a la pesca marítima en agua salada. Sin embargo estas normas no son aplicables sobre los pescadores que se dediquen a la pesca deportiva o de recreo, ni cuando se trate de pesca realizada en los puertos y estuarios.

Los niños menores de quince años a partir de este convenio, no podrán prestar servicios a bordo de ningún barco de pesca. Empero dichos niños podrán tomar parte ocasionalmente en las actividades a bordo de barcos de pesca, siempre que ello ocurra durante las vacaciones escolares y a condición de que tales actividades:

I.- No sean nocivas para su salud o desarrollo nor--

mal;

II.- No sean de naturaleza tal que puedan perjudicar su asistencia a la escuela;

III.- No tengan como objeto ningún beneficio comercial.

Además, las legislaciones de cada país que apruebe la convención, podrá autorizar la entrega de certificados que permitan el empleo de niños de catorce años como mínimo, en caso de que la autoridad escolar u otra autoridad apropiada designada por la legislación nacional se cerciore de que este empleo es conveniente para el niño, después de haber considerado debidamente su salud y su estado físico, así como las ventajas futuras e inmediatas que el empleo pueda proporcionarle.

Tampoco podrán ser empleadas las personas menores de dieciocho años en calidad de paleros, fogoneros o pañoleros de máquinas en barcos de pesca que utilicen carbón.

Todas estas disposiciones no son aplicables a los menores que tomen instrucción a bordo de los buques-escuela.

En caso de que la O.I.T. adopte un nuevo convenio al respecto, que implique una revisión total o parcial al comentado, y a menos que el nuevo instrumento contenga disposiciones en contrario:

I.- La ratificación, por un miembro, del nuevo conve

nio revisor, implicará, la denuncia inmediata del primer convenio, no obstante las disposiciones contenidas en su artículo 7, siempre que el nuevo convenio revisor haya entrado en vigor;

II.- A partir de la fecha en que entre en vigor el nuevo convenio revisor, el convenio original cesará de estar abierto a la ratificación por los miembros.

Este convenio continua y continuará en vigor, en su fórmula y contenido actuales, por los miembros que lo hayan ratificado y no ratifiquen el convenio revisor.

9) SECCION NOVENA/LOS DERECHOS Y LAS OBLIGACIONES DE LOS TRABAJADORES DE LOS BUQUES.

En cuanto a los derechos que gozan los trabajadores de los buques remitimos al lector a la sección cuarta del presente capítulo, ya que estos derechos están en íntima correlación con las obligaciones de sus patronos. Igualmente le advertimos que reservamos el comentario de algunos de éstos para el próximo capítulo en el que trataremos la relación jurídica laboral.

Ahora bien con respecto a las obligaciones de los trabajadores de las naves acuáticas, diremos que además de las que se consagran en los artículos 40, 134 y 135 en lo que les sean aplicables, los operarios están especialmente obligados -

a respetar y a realizar las instrucciones y prácticas destinadas a prevenir riesgos del mar, las que se efectuarán en los términos que determinen las leyes y disposiciones por agua. -- Los capitanes y oficiales obrarán en estos casos, como representantes de la autoridad y no como representantes de los patronos. (29)

La violación al artículo 205, origina la rescisión del contrato de quienes la comentan.

Pasemos ahora al análisis del Derecho Comparado; En Argentina un Asesor de la Flota Mercante del Estado y profesor de Derecho de la Navegación en la Escuela Nacional de Náutica, de nombre Atilio Malvagni, escribió una muy documentada obra de Derecho Laboral de la Navegación, en la que hace una enumeración de los derechos que deben gozar los trabajadores de los buques, que en realidad son en sustancias semejantes a los de cualquier otro trabajador y son:

- I.- Derecho de trabajar;
- II.- Derecho a una retribución justa;
- III.- Derecho a la capacitación;
- IV.- Derecho a condiciones dignas de trabajo;
- V.- Derecho a la preservación de la salud;
- VI.- Derecho al bienestar;

(29).- ARTICULO 205 DE LA LEY FEDERAL DEL TRABAJO.

VII.- Derecho a la Seguridad Social;

VIII.- Derecho a la protección de su familia;

IX.- Derecho al mejoramiento económico;

X.- Defensa de los intereses profesionales. (30)

Todos estos derechos como es fácil constatar se encuentran plasmados en nuestra ley.

(30).- ATILIO MALVAGNI, DERECHO LABORAL DE LA NAVEGACION, EDITORIAL DEPALMA BUENOS AIRES, ARG; 1949. P.P. 506.

CAPITULO V

LA RELACION JURIDICA LABORAL

- 1).- El nacimiento de la relación laboral;
- 2).- Casos de existencia e inexistencia de la relación laboral;
- 3).- La exigencia de la forma escrita;
- 4).- Excepciones al principio de la duración indeterminada de las relaciones de trabajo y su crítica;
- 5).- El derecho a la estabilidad en el trabajo desarrollado en los buques;
- 6).- Las causas y modalidades de la rescisión;
- 7).- Las causas y modalidades de la terminación;
- 8).- Las vacaciones;
- 9).- El salario
- 10).- Las autoridades que intervienen en el trabajo de los buques.

1).- SECCION PRIMERA/EL NACIMIENTO DE LA RELACION LABORAL.

Por regla general toda relación de trabajo nace de un contrato escrito, ya sea individual o colectivo. El contrato colectivo lo debe celebrar el patrón con las organizaciones a que pertenezcan los trabajadores de los buques.

En caso de que los oficiales de cubierta, marineros, fogoneros y demás trabajadores no pertenezcan a ninguna organización debe celebrarse el contrato individual de trabajo con cada uno de ellos y en caso de que no se celebre se presume su existencia o la relación laboral entre el que presta el servicio y quien lo recibe.

En los casos en que exista contrato colectivo de trabajo también pueden establecerse condiciones de trabajo que se deberán hacer por escrito pero estas condiciones no podrán ser inferiores a las establecidas en la ley.

En Derecho Argentino el Contrato de Ajuste es el "que se celebra entre el capitán y los oficiales y gente de la tripulación, consiste de parte de éstos en prestar sus servicios para hacer uno o mas viajes de mar, mediante un salario convenido y de parte del capitán en la obligación de hacerles gozar de todo lo que les sea debido en virtud de la estipulación o de la ley" (31)

(31).- ARTICULO 984. C.C.

Este contrato laboral se denomina en España y Argentina, Contrato de Ajuste; En Francia d' Engagement, lo mismo que en Inglaterra y Bélgica; En Italia Contrato d'arruolamento, etc.

A continuación a vuelo de pájaro daremos un vistazo-- al contrato de ajuste tal y como es concebido por el Derecho -- Francés.

En Francia el origen de este convenio es eminentemente militar. El Código del Trabajo Marítimo de 1926 definía al "marino como toda persona que se obliga para servir a bordo de un navío". El término quiere decir practicar la navegación. -- Un obrero que se obligara a hacer arreglos en un barco en puesto, no contraería un enganche marítimo. (En el Derecho Mexicano, para el caso de que el buque se haga a la mar, tenemos -- nuestra propias hipótesis y soluciones).

El Contrato de Ajuste Marítimo, es un contrato de trabajo concertado en vista de un viaje marítimo y que no puede durar mas tiempo que el viaje. Se inicia al partir la nave y -- concluye en el momento en que el buque retorna al puerto. Se dice que sería tal vez mas ventajoso para los marinos estar unidos al armador por un contrato permanente, lo que les daría -- cierta seguridad.

Pero dice Ripert, que los marinos franceses tienen la idea de que una vez que el navío haya regresado al puerto deben recuperar su libertad, hay agrega el maestro, otra razón: El -

contrato de ajuste marítimo trae consigo derechos y obligaciones que no se explican mas que con la idea del viaje marítimo.- Si por ejemplo el marino está sometido a la autoridad disciplinaria del capitán es porque está en el mar y no se comprendería que esta autoridad se ejerciera una vez que el buque volviese - al puerto. No hay motivo para que la sociedad de la tripulación permanezca constituida en el intervalo entre dos viajes.

Después de haber consagrado esta regla, el artículo 40. del Código del Trabajo Marítimo fué obligado a reconocer -- que un marino puede estar ligado a una compañía de navegación - por un contrato de larga duración, perteneciendo así al personal especializado, llamado personal entretenu (o a sueldo) y a los oficiales. Adopta una solución bastante singular. Decide que si hay un contrato estipulado entre el marino y el armador de cierta duración, ese convenio es válido, pero solamente como contrato de trabajo ordinario, y no está sometido a las reglas del Código de Trabajo marítimo, sino a las reglas del Código -- del Trabajo terrestre. Cada vez que el marino sale de viaje, - el contrato de trabajo terrestre es suspendido, y en el curso - de este contrato de trabajo permanente, hay tantos contratos de trabajo marítimo como viajes. Es evidentemente una concepción complicada y ya veremos como se resuelve en Derecho Mexicano; -- se habría podido decir con mayor simplicidad que ciertas obligaciones no existen sino mientras el barco está de viaje.

La reglas son en principio reglas legales imperativas.

La ley no permite convención contraria sino allí donde un texto formal la autoriza. (32) Francia marcha hacia un tipo de contrato de derecho público: Las reglas de contrato están fijadas imperativamente por la ley, y la voluntad de las partes no puede derogarlas.

El contrato es estipulado obligatoriamente bajo la vigilancia y el control del Estado. No es un contrato puramente privado, como el contrato de trabajo terrestre. No hay formación de reclutamiento marítimo si el representante de la autoridad pública, el administrador de la inscripción marítima, no se hace presentar el contrato también, por lo menos teóricamente, al hombre que debe ser embarcado como marino; él controla la formación de la sociedad de la tripulación.

Este aspecto es esencial para comprender el ajuste marítimo, si se quiere comprender fácilmente por qué el marino no debe ser tratado como un obrero, dice Ripert, debe recordarse que el lazo que une al patrono con un obrero es meramente contractual, cuya falta de ejecución de las obligaciones no puede ser sancionada sino por la acción de daños y perjuicios. Al contrario, el vínculo que une a un marino a un armador no es puramente contractual, ya que la autoridad pública interviene en el momento en que el contrato de enganche es formalizado.

(32).- ART. 133, CODIGO DEL TRABAJO MARITIMO FRANCES.

Si la autoridad pública interviene, quiere decir que el marino en lo sucesivo va a formar parte de la sociedad de la tripulación, sociedad que vivirá en alta mar bajo la autoridad de un jefe, el capitán, esto es, en un lugar donde no hay ley -- aplicable, ni autoridad pública que pueda intervenir.

Así, este contrato no es, como los otros, la fuente -- de relaciones privadas entre los dos contratantes. Se comprende entonces, porqué este hombre no es libre de romper su contrato, -- porqué el capitán no puede despedir a un marino sin el contralor de la autoridad. Este rasgo marca muy fuerte el reclutamiento -- marítimo.

Pero el contrato de trabajo terrestre actualmente sale asimismo del ámbito del derecho privado.

Dice Ripert que siendo el ajuste de la gente de mar -- un acto de comercio debíase concluir que todo litigio relativo a estos contratos era de la competencia de los tribunales de -- comercio. Pero la ley del 13 de diciembre de 1936 operó una re -- forma importante, decidiendo que en caso de fracasar la tentati -- va de conciliación ante el administrador de la inscripción marí -- tima, el pleito sería llevado ante el juez de paz, que conocerá en primera y última instancia hasta el valor de 1,500 francos y arriba de esta suma, cualquiera que sea el interés en juego, la apelación se ventilará ante el tribunal civil (arts. 120 y 121).

El Código del Trabajo marítimo de tres reglas de las --

cuales depende la validez del contrato.

I.- El contrato no es válido si el hombre no se ha sometido a una revisión médica. No debe embarcarse hombres afectados por enfermedades graves o contagiosas, lo que sería peligroso para el propio hombre y la tripulación.

II.- Para algunos marinos, que deben realizar a bordo funciones especializadas, la idoneidad en la función es reconocida por un diploma del Estado: por ejemplo, los oficiales, los radiotelegrafistas.

III.- El contrato de ajuste no es válido si el marino no está libre de todo compromiso. Esta regla fué introducida para impedir un nuevo embarque del marino que abandonó su servicio. Para que los armadores pudieran saber fácilmente si el marino está libre se impuso a los trabajadores que llevaran una libreta que recuerda la libreta del obrero y contra la cual tantas protestas se habían levantado en otros tiempos. Pero la libreta del marino no debe contener ninguna apreciación sobre sus servicios.

Según el artículo 6o. del Código del Trabajo Marítimo francés la colocación de los marinos tiene lugar:

I.- Por ajuste directo.

II.- Por intermedio de las oficinas paritarias de colocación marítima, organizadas por decretos.

III.- Por intermedio de las oficinas de informaciones para las-

ofertas y las demandas de trabajo creadas por los sindicatos profesionales. Ninguna operación de colocación puede dar lugar al pago de una remuneración cualquiera de parte del marino, bajo -- las penas establecidas por el artículo 102, libro I, del Código del trabajo terrestre.

2).- SECCION SEGUNDA/ CASOS DE EXISTENCIA E INEXISTENCIA DE LA -
RELACION LABORAL.

Volviendo a nuestras leyes, encontraremos en ellas algunas hipótesis a las que les reconocen el caracter de relaciones de trabajo y otras, a las que por el contrario les niegan dicho caracter.

El Artículo 193, cuyas fuentes son el artículo 168 y - el artículo 169 de la Ley de 1931, señala: "Las personas que - - presten sus servicios a bordo exclusivamente por el tiempo en -- que el buque se encuentre en puerto, quedan sujetas a las disposiciones del presente capítulo en lo que le sean aplicables".

"Cuando los buques se hagan a la mar sin que hayan podido desembarcar las personas a que se refiere el párrafo anterior, serán considerados trabajadores hasta que se restituyan a su lugar de origen, y tendrán los derechos y obligaciones que se consignan en este capítulo".

De la lectura del primer párrafo se desprende que la - ley hace referencia a trabajadores que se ocupan de reparar, - - asear, pintar, etc, la nave, y que efectúan su labor por el - --

tiempo que el buque está anclado en el puerto. La ley aceptó la naturaleza de la relación y declaró que esas personas quedaban sujetas a las normas del trabajo en los buques, pero solo en lo que fuesen aplicables, pues no debemos olvidar que el capítulo en estudio está dictado en función de un trabajo que se realiza, en sus aspectos fundamentales, durante la travesía de los buques.

En cambio el segundo párrafo plantea la hipótesis, -- que según De la Cueva, es trágica y curiosa, pues se refiere a las personas que en un momento dado están prestando sus servicios dentro del buque, y de repente para su sorpresa se encuentran con la novedad, de que la nave ya se hizo a la mar. La ley entonces, considera a estas personas como trabajadores hasta que se les restituya a su lugar de origen. Dice De La Cueva que la comisión quiso suprimir el precepto y decretar se les proporcionara alimentación y alojamiento y se les cubriera una indemnización por daños y perjuicios a que se hicieron acreedores, pero se encontró con una oposición que no pudo vencer.

Creemos como el autor citado, que hacerse a la mar -- sin las precauciones debidas no es únicamente un riesgo de la empresa, sino un acto culposo, que puede causar perjuicio al trabajador. Además con esta disposición se violan el artículo 5o. ya que con ella se está obligando a una persona a trabajar sin su consentimiento. Pienso también que este precepto consti

tuye una excepción a otras disposiciones, ya que es probable -- que el trabajador no reúna los requisitos físicos que se exigen para trabajar a bordo de los buques, que no ha pasado un examen médico etc, etc; Que no se especifica que trabajo va a desarrollarse; que no se sabe cuanto se le va a pagar; en fin, que esta norma trae consigo un mar de incertidumbre, un desierto mental y sobre todo muchas pero muchas lagunas. Igualmente advierto que en el momento en que se descubra que a bordo se haya un extraño a la tripulación o al resto de los trabajadores de inmediato habrá que extenderse por escrito las condiciones con -- las que va a normar su labor, si no se quiere vulnerar el artículo 194 del mismo ordenamiento que ordena que las condiciones de trabajo se hagan constar por escrito. En cuanto al trabajo que debe desempeñar este trabajador agregado, yo sugiero que sea el de ayudante de cocina para que no vaya a poner en peligro la seguridad de sus nuevos compañeros o cometa una torpeza que le ocasione fatales consecuencias a la propia nave.

A la inversa, el artículo 192 resuelve dos cuestiones negando la formación de relaciones de trabajo, ya que en su primer párrafo que textualmente dice: "No se considera relación de trabajo el convenio que celebre a bordo el capitán de un buque con personas que se hayan introducido a él y que tenga por objeto devengar, con servicios personales el importe del pasaje, -- salvo lo dispuesto en el artículo siguiente". Niega que exista-

vínculo laboral entre el patrón y el pasajero. Al respecto De la Cueva cree que tal hipótesis constituiría un contrato de transportación con pago del importe del pasaje con trabajo personal. Nosotros por el contrario, creemos a la luz de la Teoría Integral del Derecho del Trabajo, que una cosa es la infracción que se comete cuando un polizón sube a bordo sin el correspondiente consentimiento y otra muy diferente la labor que desempeña en el interior de la embarcación. Pensamos que si existe relación laboral ya que se evidencia un servicio personal a cambio de una remuneración que será el importe del pasaje, y que si el trabajo que desempeña el empleado es superior al valor del pasaje debe retribuirsele la diferencia.

En su segundo párrafo la comentada disposición apunta: "Tampoco se considerará relación de trabajo el convenio celebrado en los términos del párrafo anterior con los mexicanos que deban repatriarse, a solicitud del Cónsul respectivo". Al respecto pensamos que esto es equiparable a lo que dijimos en las líneas anteriores.

3).- SECCION TERCERA/ LA EXIGENCIA DE LA FORMA ESCRITA.

La Ley francesa ordena que el contrato de ajuste esté redactado por escrito, Ripert (33) señala que "la regla puede parecer sorprendente, si se recuerda la libertad de pruebas admitida en materia comercial, pero para la casi totalidad de los

(33).- Ob. Cit. p. 92-93.

contratos marítimos, el legislador, con el fin de cortar toda - disputa, estableció la preconstitución de la prueba, exigiendo - el contrato escrito. Para los marinos, gente en general no muy instruída y que no podría comprender muy bien la estipulación - del contrato, la redacción escrita del contrato es preciosa". - Además agrega Ripert, "Existe en materia marítima una razón pa- ra exigir el escrito: sea que todo navío de comercio debe tener a bordo la lista de los tripulantes. Desde entonces nada es - más simple que verificar el contrato por escrito sirviéndose -- del rol". (34).

El artículo 194 de la Ley Federal del Trabajo en vi-- gor, señala que las condiciones de trabajo deben hacerse cons-- tar por escrito y por cuádruplicado, un ejemplar para el traba- jador, otro para el patrono, un tercero para la Capitanía de -- Puerto y el último para la Inspección Federal del Trabajo. Se - justifica doctrinalmente esta medida por lo que anteriormente - señaló Ripert y por otras razones como son de estadística, de - control de personal por sus continuos viajes al extranjero y -- por los riesgos del mar, pues cualquiera de las autoridades de- be estar capacitado para informar a los familiares.

4).- SECCION CUARTA/ EXCEPCIONES AL PRINCIPIO DE LA DURACION DE- LA RELACIONES DE TRABAJO Y SU CRITICA.

(34).- Idem.

Las relaciones de trabajo pueden ser por obra o tiempo determinado o por tiempo indeterminado, en el trabajo ordinario- (35). En el trabajo en los buques el artículo 195, fracción - - IV, expresa que las relaciones de trabajo pueden ser por tiempo-determinado o indeterminado, por viaje o viajes.

Donde existan empresas dedicadas permanentemente a las comunicaciones por agua, la duración indeterminada de las relaciones será la regla. Pero se consideró necesario abrir algunas posibilidades, particularmente la relación por viaje o viajes.

El artículo 196 contiene aglutinadas un grupo de medidas en defensa de los trabajadores cuando se produce la terminación de las relaciones: Si son por tiempo determinado o indeterminado, debe fijarse el puerto al que habrá de ser restituido el trabajador, pero si no se hace, de acuerdo con la terminología usual, se tendrá por señalado el del lugar donde se le tomó; y la relación de trabajo por viaje, sujeta a la regla anterior, -- comprende el término contado desde el embarque del trabajador -- hasta que concluya la descarga del buque o el desembarque de los pasajeros en el puerto que se hubiese señalado. De estas reglas se desprende que la demora en la salida del buque o en su arribo al puerto del destino, es un riesgo de la empresa, cuyos efectos se hacen sentir en el monto de los salarios.

5).- SECCION QUINTA/EL DERECHO A LA ESTABILIDAD EN EL TRABAJO --
DESARROLLADO EN LOS BUQUES.

A través del tiempo, los trabajadores han venido luchando en nuestro país por conservar sus fuentes de trabajo que son sus fuentes de subsistencia de ellos mismos y de sus familias en el régimen capitalista, pues de todos es sabido que antes de que surgiera el derecho del trabajo en el artículo 123 de la Constitución mexicana de 1917, tanto los obreros como los trabajadores en general estaban al arbitrio y a expensas de los patronos, quienes no solo disponían de ellos como mercancías, sino que podían con toda libertad despedirlos sin responsabilidad alguna, arrojándolos a la fila de los desempleados, con todo el dolor que ello representa. La lucha por la conservación del empleo cooperó a alimentar el régimen de explotación, pues ante todo los trabajadores tenían necesidad de trabajar para subsistir junto con sus familias; esto propiciaba la pérdida de su libertad en sus relaciones laborales, pues se veían constriñidos a aceptar la imposición patronal, todo bajo el manto de la libertad de trabajo y del falso principio de autonomía de la voluntad convertida en un medio de dictadura de los industriales.

Al surgir el Derecho Laboral en nuestra nación, con el advenimiento del artículo 123, los trabajadores mexicanos no solo adquirieron la dignidad de personas, sino que se les otorgó el derecho a conservar sus empleos, salvo que dieran motivo de -

despido. Este logro de las luchas obreras se consigna expresamente en la versión original del artículo 123, que consagra la estabilidad en el trabajo y en la empresa, toda vez que solo podían ser despedidos los trabajadores por causa justificada, de manera que cualquier despido arbitrario les da el derecho de exigir el cumplimiento del contrato de trabajo, o sea su reinstalación, quedando obligado el patrón a cumplir con el contrato de trabajo y a pagar los salarios vencidos correspondientes en los casos de despido injustificado, o bien a ejercer la acción de indemnización de tres meses de salario.

Con respecto al trabajo en los buques, "en las reuniones que tuvo la comisión con los representantes de los trabajadores, de los empresario y de las dependencias gubernamentales, se habló de las disposiciones que convendría preparar para los casos de amarre temporal de un buque y de las reparaciones a que tuviera que ser sometido.

Después de varios cambios de impresiones se llegó a la conclusión de que se trataba de dos nociones diferentes: el amarre del buque es su retiro temporal del servicio, situación que puede presentarse por causas diversas, en tanto las reparaciones son medidas de conservación para el mejor funcionamiento del buque y para evitar riesgos graves, reparación que tiene que efectuarse en todas las fábricas y maquinarias.

"En el artículo 207 se resolvieron las dos situacio--

nes:

a) En su párrafo primero se consignó la tesis de que el amarre temporal de un buque no es causa de terminación, sino de suspensión de los efectos de las relaciones de trabajo hasta que el buque vuelva al servicio: Pero en es párrafo se dice que debe ser autorizado por la Junta de Conciliación y Arbitraje, - la cual no podrá resolver favorablemente sino cuando concurra alguna de las causas reconocidas por la Ley como exclusivas en el artículo 427; por lo tanto, un amarre no autorizado por la junta engendra responsabilidad y deja abierto el derecho de los trabajadores a exigir el cumplimiento de las obligaciones, pago del salario y demás prestaciones, o la rescisión de las relaciones de trabajo y el consecuente pago de la indemnización correspondiente a un despido injustificado;

b).- El párrafo segundo del precepto dispone que las reparaciones de los buques no se considerarán como amarre temporal, solución como una consecuencia más de la doctrina nueva de la responsabilidad por el riesgo de la empresa".

6).- SECCION SEXTA/ LAS CAUSAS Y MODALIDADES DE LA RESCISION.

El artículo 208 establece cuales son las causas especiales de rescisión en las relaciones laborales entre patrón y trabajador de un buque:

1.- La falta de asistencia del trabajador a bordo a la hora -- convenida para la salida o que presentandose, desembarque y no

haga el viaje.

- 2.- Encontrarse el trabajador en estado de embriaguez en horas de servicio mientras el buque esté en puerto, al salir el buque o durante la navegación.
- 3.- Usar narcóticos o drogas enervantes durante su permanencia a bordo sin prescripción médica.

Al subir a bordo, el trabajador deberá poner el hecho en conocimiento del patrón y presentarle la prescripción suscrita por el médico.

- 4.- La insubordinación y la desobediencia a las ordenes del capitán del buque en su caracter de autoridad.
- 5.- La cancelación o la revocación definitiva de los certificados de aptitud o de las libretas de mar exigidas por las leyes y reglamentos.
- 6.- La violación de las leyes en materia de importación o exportación de mercancías en el desempeño de sus servicios.
- 7.- La ejecución, en el desempeño del trabajo por parte del trabajador, de cualquier acto o la omisión intencional o negligencia que pueda poner en peligro su seguridad o la de los demás trabajadores, de los pasajeros o de terceras personas, o que dañe, perjudique o ponga en peligro los bienes del patrón o de terceros.

El trabajo en los buques, implica un riesgo grande para las personas, pasajeros y tripulación, que hacen uso de ellos,

circunstancia que explica las causas especiales que permiten al capitán como representante del patrón, rescindir la relación -- de trabajo.

No queremos ahondar en explicaciones, pues creemos -- que las causas de rescisión que plantea el artículo 208, son -- claras y no ameritan discusión alguna.

7).- SECCION SEPTIMA/ LAS CAUSAS Y MODALIDADES DE LA TERMINACION.

Auxiliándonos nuevamente en el Derecho francés para -- los efectos del derecho comparado y por parecernos interesante -- intercalamos en estas líneas la siguiente exposición.

La ruptura del ajuste es prevista por el Código de Comercio francés en forma muy complicada. El contrato de ajuste -- marítimo, no pudiendo ser estipulado mas que por la duración de la expedición, termina cuando el viaje marítimo haya concluído.-- El buque de vuelta es desarmado en el puerto de origen. Los -- hombres que entonces se quedan a bordo como guardias están uni-- dos al armador por un contrato de trabajo ordinario.

Esta conclusión normal del contrato deber ser verificada por la autoridad marítima que, habiendo asistido a la formalización del contrato, debe de igual manera verificar su terminación.

El administrador pasa revista de desarmamento. Clausura el rol de tripulación, anota la libreta de los marinos y ha-- ce los descuentos sobre los salarios.

Si el contrato está estipulado por una duración determinada o por una duración indeterminada, y una de las partes se ha despedido, podría terminar antes que el viaje hubiese concluido. El Código de trabajo marítimo ha sentado esta regla de buen sentido elemental, que el momento de la ruptura del contrato sea aplazado hasta el día en que se establezcan las primeras comunicaciones con tierra. Si el contrato es de duración indeterminada, el plazo de preaviso debe ser el mismo, sea para el armador que para el marino, y no puede ser inferior a 24 horas. Pero si el preaviso es dado durante el viaje, es solamente en el momento en que las comunicaciones sean establecidas con tierra, que el contrato llegará a su fin.

En Derecho Mexicano la terminación de las relaciones de trabajo de los hombres de mar se sujetaron a lo establecido por la Ley Federal del Trabajo en su artículo 209.

Estas disposiciones se dividen en causales individuales y en causales colectivas.

1.- Individuales.

A.- Cuando falten diez días o menos para su vencimiento y se pretenda hacer un nuevo viaje que exceda en duración a este término, podrán los trabajadores pedir la terminación de las relaciones de trabajo dando aviso con tres días de anticipación a la de la salida del buque.

B.- Las relaciones de trabajo no pueden darse por ter

minadas cuando el buque esté en el mar o cuando estando en -- puerto se intente la terminación dentro de las veinticuatro horas anteriores a su salida, a menos que en este último caso se cambie el destino final del buque.

C.- Tampoco pueden darse por terminadas las relaciones de trabajo cuando el buque esté en el extranjero, en lugares despoblados o en puerto, siempre que en este último caso se exponga al buque a cualquier riesgo por mal tiempo u otras circunstancias.

D.- Cuando las relaciones de trabajo sean por tiempo-indeterminado, el trabajador deberá dar aviso al armador, naviero o fletador con sesenta y dos horas de anticipación.

Esta disposición da oportunidad al patrón para conseguir un nuevo sustituto.

2.- Colectivas.- Las dos últimas fracciones del artículo que se cita, observan dos supuestos de terminación colectiva de las relaciones de trabajo, la primera de las cuales tiene su complemento en el artículo 210.

A.- Cuando el buque se pierda por apresamiento o siniestro se darán por terminadas las relaciones de trabajo, quedando obligado el armador, naviero o fletador a repatriar a los trabajadores y a cubrir el importe de los salarios hasta su regtitución al puerto de destino o al que se haya señalado en el contrato y el de las demás prestaciones a que tuviesen derecho.

Los trabajadores y el PATRON podrán convenir en que se proporcione a aquellos un trabajo de la misma categoría en otro buque del patrón; si no llega a un convenio tendrán derecho los trabajadores a que se les indemnice de conformidad con lo dispuesto en el artículo 436.

B.- El cambio de nacionalidad de un buque mexicano es causa de terminación de las relaciones de trabajo. El armador, naviero o fletador queda obligado a repatriar a los trabajadores y a cubrir el importe de los salarios y prestación a que se refiere el párrafo primero del anterior inciso. Los trabajadores y el patrón podrán convenir en que se proporciona a aquellos un trabajo de la misma categoría en otro buque del patrón; si no se llega a un convenio, tendrán derecho los operarios a que se les indemnice de conformidad con lo dispuesto en el artículo 50.

Todas las disposiciones anteriores forman en conjunto un régimen especial, régimen que deberá aplicarse en los casos de terminación de las relaciones de trabajo. Estas reglas específicas tienen prioridad a cualquier otra disposición general, pero desde luego que no se contradigan con los principios consagrados por el artículo 123.

8).- SECCION OCTAVA/ LAS VACACIONES.

El 24 de octubre de 1936 fue adoptado en Ginebra por la conferencia general de la Organización Internacional del Tra

bajo, un Proyecto de Convención referente a las vacaciones anuales pagadas a los marinos. Este instrumento fue aprobado por el Senado de la República, según decreto publicado en el Diario Oficial del 20 de febrero de 1940, el depósito de ratificación se efectuó el 12 de junio de 1942, publicado en el Diario Oficial el 14 de octubre del mismo año. Los rasgos más distintivos y sobresalientes de este proyecto son:

Las disposiciones de la convención se aplicarán a los capitanes, oficiales y miembros de la tripulación, inclusive los operadores radiotelegrafistas al servicio de una compañía de radiotelegrafía, de todos los buques de navegación de alta mar de propiedad pública o privada, matriculados en un territorio para el cual dicha convención esté en vigor, y afectados, con fines comerciales al transporte de mercancías o de pasajeros.

Toda persona a quien se aplique la convención tendrá derecho, después de un año de servicio continuo en la misma empresa, a vacaciones anuales pagadas, cuya duración será:

- I.- Para los capitanes, oficiales y operadores radiotelegrafistas, de doce días laborables cuando menos;
- II.- Para los demás miembros de la tripulación de nueve días laborables por lo menos.

Con el objeto de determinar la época en que se deban conceder las vacaciones:

I.- El servicio efectuado en forma distinta de la ejecución del contrato de enganche marítimo se contará en el período de servicio continuo;

II.- Las interrupciones de servicio de corta duración que no fueren imputables a un acto o una falta del interesado y que no excediera de un total de seis semanas, no deberán considerarse como interrupción de la continuidad del período de servicio que les preceda y las siga;

III.- La continuidad del servicio no deberá considerarse como interrumpida por un cambio en la explotación o la propiedad del barco o de los barcos a bordo del cual o de los cuales hubiere servido el interesado.

No se cuentan en las vacaciones anuales pagadas:

I.- Los días feriados oficiales o de costumbre;

II.- Las interrupciones de servicio debidas a enfermedad;

III.- Las licencias otorgadas como compensación de los días de descanso semanal y de los días feriados pasado en el mar.

Según el proyecto reseñado, la legislación nacional o los contratos colectivos podrán determinar las circunstancias especiales en las que, a reserva de las condiciones fijadas por dicha legislación o dichos contratos.

Las vacaciones anuales pagadas debidas en virtud de este instrumento, podrán ser fraccionadas o acumuladas a vacaciones posteriores.

Las vacaciones igualmente podrán ser substituídas en casos excepcionales, cuando las necesidades del servicio del -- barco así lo exigieren, por una indemnización en efectivo equivalente, cuando menos a su remuneración habitual.

Las vacaciones de los marinos según el proyecto, deberán concederse en el territorio en donde el barco esté matriculado, en uno de los puertos siguientes:

I.- El puerto de matrícula;

II.- El puerto en donde fuera contratado el beneficiario de las vacaciones;

III.- El puerto de destino definitivo del barco.

Sin embargo, las vacaciones podrán ser concedidas en cualquier otro puerto, por consentimiento mutuo.

Quando se deban las vacaciones anuales, serán otorgadas de común acuerdo en la primera oportunidad que se presente, tomando en cuenta las necesidades del servicio.

Toda persona que tome sus vacaciones deberá recibir -- durante todo el tiempo que duren dichas vacaciones su remuneración habitual. La remuneración habitual deberá comprender una adecuada indemnización para alimentos y calcularse en la forma que deberá fijar la legislación nacional o el contrato colectivo.

Todo acuerdo acerca del abandono del derecho de vacaciones anuales pagadas, o de la renuncia a dicho derecho debe--

rá considerarse como nulo. La legislación nacional podrá prever que toda persona que ejecute un trabajo retribuido durante el período de sus vacaciones anuales pagadas, podrá ser privada de su remuneración durante todo el período que duren dichas vacaciones. Toda persona que dejare el servicio, deberá recibir por cada día de vacaciones el monto de la remuneración correspondiente.

El Artículo 199 de nuestra Ley Federal, sin tomar en cuenta a la ley de 1931, inspirándose en las convenciones internacionales, dobló el período de vacaciones: principia con doce días de vacaciones y aumento en dos días por cada año subsecuente de trabajo, hasta llegar a veinticuatro y con posterioridad en otros dos días por cada cinco años de trabajo. Como se nota, la ley otorga un buen descanso a los trabajadores de los buques, lo que se nos antoja muy merecido, ya que el trabajo en el mar es una de las labores mas pesadas que pueda realizar el ser humano y por lo fatigosas debe otorgarse un período largo de asueto a quienes las desempeñan. Las vacaciones deberán tomarse y disfrutarse precisamente en tierra.

9).- SECCION NOVENA/EL SALARIO.

El salario es la retribución que debe pagar el patrón al trabajador por su trabajo, y se integra con los pagos hechos en efectivo por cuota diaria, gratificaciones, percepciones, habitación, primas, comisiones, prestaciones en especie y cual---

quiera otra cantidad o prestación que se entregue al trabajador por su trabajo.

Ahora bien, la naturaleza del trabajo en el mar originó múltiples problemas en relación con los salarios que deben pagarse a los trabajadores. En primer lugar se rompe con el principio de la igualdad del salario consagrado en la fracción-VII del artículo 123 que dice: "Para trabajo igual debe corresponder salario igual..." ya que el artículo 200 de la Ley Federal del Trabajo reproduce el 142 de la ley vieja y establece -- que "No es violatorio del principio de igualdad de salario la -- disposición que estipule salarios distinto para trabajo igual, -- si se presta en buques de diversa categoría". Esta modalidad -- también la encontramos en el trabajo aeronáutico y en el ferrocarrilero, y es muy notorio en el deporte profesional, en donde puede verse que dos jugadores que cubren la misma posición no -- ganan lo mismo, ya sea por la calidad de uno de ellos o ya sea -- por que un club tenga mas potencial económico para pagar a sus -- integrantes.

La modalidad se refiere a establecimientos diversos. -- No siempre es posible igualar en ellos las condiciones de trabajo, de las misma manera que ocurre con el salario mínimo de las zonas económicas: La divergencia en el costo de la vida, la variedad de resultados que pueden obtenerse por las variantes en la calidad de las tierras o en las ventas de las minas o en ca-

lidad de pescados y mariscos o por otros factores, pueden exigir diferencias mas o menos grandes en las condiciones de trabajo. - Por otra parte y ésta es probablemente la mejor razón, el artículo 200 habla de buques de distinta categoría, una forma que podrá traducirse por trabajo de distinta calidad, pues hay buques de lujo y buques de segunda clase, y existe una diferencia en -- cuanto a la forma de vestir, el trato y el comportamiento entre los trabajadores de una y otra categoría, además que el barco de mayor lujo obtendrá siempre mas ingresos que el de menor categoría.

En Segundo lugar el salario de estos trabajadores puede pagarse en moneda extranjera, rompiendo el principio que establece que debe cubrirse en moneda de curso legal, pero esto obedece a que en otros países a donde llegan los buques mexicanos - la moneda nacional no es competitiva con otras divisas. Por --- ejemplo si el buque arriba a Estados Unidos, se podrá cubrir el sueldo de los trabajadores con Dolares, si llega a Francia con francos, si ancla en Inglaterra con libras, si es a japon donde llega con yens y así sucesivamente.

En tercer lugar en esta materia se observa un doble -- principio que consiste en "aumento y no reducción del salario -- por prolongación o disminución del tiempo de viaje". Asi lo --- expresa el Artículo 202 y su parte primera se justifica en virtud del principio del riesgo de la empresa, porque si bien es po

sible que el salario se fije por viaje, para determinar su monto tiene que considerarse la duración del mismo y porque la prolongación implica que el trabajo diario continúa. Y la segunda, porque los salarios convenidos no son susceptibles de reducción y porque el trabajador, al regresar a tierra se encontrará frecuentemente sin trabajo durante varios días.

En cuarto y último lugar los salarios y las indemnizaciones de los trabajadores disfrutan de la preferencia consagrada en el artículo 113, sobre el buque, sus máquinas, aparejos, - pertrechos y fletes. A este efecto, el propietario del buque es solidario con el patrón por los salarios e indemnizaciones de los trabajadores; cuando concurren créditos de trabajo procedente de diferentes viajes, tendrán preferencia los del último. Tal expresa el artículo 203.

Lo anterior constituye sin duda alguna un privilegio a los salarios.

10).- SECCION DECIMA/LAS AUTORIDADES QUE INTERVIENEN EN EL TRABAJO DE LOS BUQUES.

Además de las autoridades que representan el capitán y los oficiales en el adiestramiento de los trabajadores, - - - también tiene el carácter de autoridad la Capitanía de Puerto y sus atribuciones están determinadas en las leyes sobre comunicaciones por agua, por lo que no corresponde a esta tesis su - -

estudio. La ley laboral la hace intervenir en algunos actos; - de conformidad con el artículo 204 fracción X, el patrono está obligado a informarle de los accidentes de trabajo ocurridos a bordo; y los artículos 194 y 211, ordenan que se depositen ante la Capitanía de puerto un ejemplar del escrito que contiene las condiciones de trabajo y además el reglamento de trabajo.

EPILOGO

En todos los países la legislación del trabajo se ha tornado en una legislación múltiple, prolífica y abundante.

Su importancia se acrecienta día a día, ya que por las exigencias laborales y las necesidades sociales imperantes, existe una constante actividad legislativa en dicho sentido. De esta suerte, resulta muy difícil una codificación al respecto, aunque si bien es cierto en algunos Estados, se ha intentado esta exhaustiva tarea, y se han dictado Códigos del Trabajo marítimo y -- sin embargo la inacabable y permanente elaboración legislativa - de este derecho va dejando fuera de ellos una cantidad considerable de leyes.

Por ello la conferencia internacional del trabajo, recomienda el desarrollo de una codificación clara y sistemática - para este trabajo de insospechables alcances en el futuro, en todos los países del mundo, en la que se concentren todas las leyes y reglamentaciones relativas a los marinos considerados como tales y que a su vez dé origen o sirva de base a un Código Internacional de los Marinos.

CONCLUSIONES

CONCLUSION PRIMARIA:

I.- Personalmente, considero que la Teoría Integral - del Derecho del Trabajo, es un conocimiento intelectual, inspirado en la experiencia de la historia, cuyas fuentes documentales han de encontrarse en el Diario de los Debates de los Diputados Constituyentes de 1916-1917, y que depura al Derecho Mexicano del Trabajo de elementos extraños, concibiéndolo genéticamente como un ordenamiento nacional, con fundamento en el artículo 123 de nuestra Carta Magna.

CONCLUSION DE ENLACE:

II.- La Teoría Integral, concibe nuestro Derecho del Trabajo como un estatuto proteccionista y reivindicador, que -- extiende su manto-tutelar a todos los prestadores de servicio, -- dentro de los cuales incluye a los trabajadores de los buques.

CONCLUSIONES COLATERALES:

III.- Ubicados dentro del tema general de los trabajos-especiales, contemplamos a la luz de la Teoría Integral la necesidad de que la ley debe regular todas las actividades de este tipo, por ejemplo, debe incluirse en el ordenamiento laboral en vigor, el trabajo que desarrollan los reclusos o penados, quienes prestan un servicio personal dentro de los internados o re-

clusorios, por que desde el punto de vista laboral, el trabajo que realiza un preso vale tanto como el que ejecuta cualquier otro trabajador, llámese trabajador de los buques, domésticos o músico, y por tanto debe ser protegido por nuestro estatuto social.

IV.- La reglamentación de los trabajos especiales no tiene como fuente primordial o fuente motriz la fuerza expansiva del Derecho del Trabajo, de la que se ha dicho ha ido arrancando del Derecho Civil la regulación que éste hacía antaño de algunos trabajos específicos, sino que deriva de las diversas disposiciones contenidas en el artículo 123 constitucional, que deben aplicarse por su naturaleza social a todos los prestadores de servicios.

CONCLUSIONES SUBSTANCIALES:

V.- Consideramos que es acertado el empleo de la expresión "Buque" que introdujo el legislador en la nueva Ley Federal del Trabajo, ya que va de acuerdo con las disposiciones expedidas por la Organización Internacional del Trabajo.

VI.- Creemos que el capítulo referente al trabajo especial que nos ocupa, debe llamarse "Trabajo en los Buques" y no "Los Trabajadores de los Buques", como incorrectamente se intitula, ya que las normas que ahí se establecen, no solo van dirigidas a los trabajadores, sino también a los patrones y

autoridades que participan en este importante quehacer. Además de que la propia ley se llama "Ley Federal del Trabajo".

VII.- Calificamos de Acertado el texto jurídico en el que la ley considera a los conceptos de "armador", "naviero" y "fletador", como sinónimos ya que cualquiera de estos tres personajes tiene el carácter de patrón y por tanto la obligación de responder a las demandas de los trabajadores.

VIII.- El capitán es un representante del patrón según reza el artículo 190 de la Ley Federal del Trabajo, sin embargo es de igual modo con respecto de éste, un trabajador más, por lo que las causas de su separación deben preverse de manera especial en la propia ley laboral y no en otro ordenamiento jurídico de carácter mercantil.

IX.- Trabajador de un buque es la persona física de sexo masculino o femenino que presta a otra, física o moral, sin importar su denominación, a bordo de un buque, un trabajo personal de cualquier tipo, ya sea apropiado para desempeñarse en una superficie acuática o en su interior, ya sea que se pueda desarrollar en tierra, a cambio de una remuneración.

De la anterior definición se desprende que se ha omitido el término de subordinación, esto lo hemos hecho con deliberada intención, ya que creemos que ni por razones históricas ni jurídicas debe constituir una nota esencial en la relación laboral habida cuenta que la principal obligación del trabaja-

dor es prestar un servicio eficiente, lo que no entraña subordinación.

X.- El texto del Artículo 187 de la multicitada Ley -- Federal del Trabajo, es verdaderamente afortunado, debido a que elimina el término "tripulantes", substituyéndolo por el de "trabajadores de los buques", concepto amplio que abarca a toda persona que preste un servicio a bordo, sea un radiotelegrafista, - sea el cocinero del barco.

XI.- El segundo párrafo del artículo 193 de nuestra -- ley laboral, viola el artículo 50. constitucional, ya que obliga a trabajar, aún en contra de su voluntad, a un polizón que -- por alguna circunstancia se hizo a la mar, junto con los demás - trabajadores sin tener esa calidad. Al mismo tiempo lastima la forma de otros reglamentos que exigen determinados requisitos pa -- ra el trabajo a bordo y que posiblemente no satisfaga el supuesto trabajador.

XII.- A la inversa el artículo 192, no considera relación de trabajo el convenio que celebre a bordo el capitán de un buque con personas que se hayan introducido a él y que tengan -- por objeto devengar con servicios personales el importe del pasaje, cuando debería de reconocerla, ya que encontramos en esta -- hipótesis, a la luz de la Teoría Integral, un representante del patrón, que es el capitán, quien emplea los servicios de otra -- persona, que es el que sube a bordo sin boleto, a cambio de una-

remuneración, que es el importe del pasaje, por lo que la ley - debe proteger a este prestador de servicio. Y desde luego este supuesto, que tiene la proclividad a convertirse en un caso de - clínica jurídica infructuosa, no constituye de manera alguna, - un contrato de transportación con pago del importe con trabajo - personal, como han pretendido algunos autores.

XIII.- Dada la importancia que ha cobrado en el pre-- sente y que tendrá en el futuro, el trabajo por medio del cual - el país explota las riquezas derivadas de sus mares, rios, lagos y lagunas, es conveniente que se aglutinen o concentren en un - solo código todas las disposiciones aplicables en esta activi-- dad tan trascendente para nuestro desarrollo económico y social. V. gr.

Apuntando solo unos tímidos ejemplos, en dicho ordenamiento se establecerían sistemáticamente, las reglas para la ex plotación de los mares, para las distintas clases de pesca, pa- ra la investigación científica, para la navegación turística, - para la creación de nuevas cooperativas de interés social, en - fin de tantas y tantas actividades que se desarrollan en el rei no de Neptuno, haciendo una cuidadosa reglamentación del traba- jo que realicen todos y cada uno de los trabajadores que inter- vengán en este noble quehacer humano.

BIBLIOGRAFIA

- AFANASIEV. V. FUNDAMENTOS DE FILOSOFIA, EDITORIAL PROGRESO, -- MOSCU.
- CERVANTES AHUMADA RAUL, DERECHO MARITIMO, EDITORIAL HERRERO, MEXICO, 1969.
- DE LA CUEVA MARIO, EL NUEVO DERECHO MEXICANO DEL TRABAJO, EDITORIAL PORRUA, MEXICO, 1977.
- DE PINA RAFAEL, DICIONARIO DE DERECHO, EDITORIAL PORRUA, MEXICO, 1977.
- DUVERGER MAURICE, METODOS DE LAS CIENCIAS SOCIALES, EDITORIAL ARIEL, BARCELONA, ESPAÑA, 1976.
- GARCIA MORENTE MANUEL Y ZARAGUETA JUAN, INTRODUCCION A LA FILOSOFIA, EDITORIA ESPASA/CALPE.
- GONNARD RENE, HISTORIA DE LAS DOCTRINAS ECONOMICAS, EDITORIAL AGUILAR, MADRID, ESPAÑA 1968.
- GOMEZ GRANILLO MOISES, BREVE HISTORIA DE LAS DOCTRINAS ECONOMICAS EDITORIAL ESFINGE, MEXICO, 1967.
- GONZALEZ GABINO Y OTROS, DICCIONARIO ENCICLOPEDICO QUILLET EDITORIAL ARISTIDES QUILLET, BUENOS AIRES, ARG.
- GUERRERO EUQUERIO, MANUAL DE DERECHO DEL TRABAJO, EDITORIAL PORRUA, MEXICO 1977.
- RIPERT GEORGES, COMPENDIO DE DERECHO MARITIMO, TIPOGRAFICA EDITORA, BUENOS AIRES, ARG.
- TRUEBA URBINA ALBERTO, DICCIONARIO DE DERECHO OBRERO, MERIDA, - Yuc, 1935.
- TRUEBA URBINA ALBERTO, DERECHO PROCESAL DEL TRABAJO, MEXICO - - 1941.
- TRUEBA URBINA ALBERTO, LEY FEDERAL DEL TRABAJO REFORMADA (BIBLIOGRAFIA, COMETARIOS Y JURISPRUDENCIA), EDITORIA PORRUA, MEXICO - 1957.

TRUEBA URBINA ALBERTO Y TRUEBA BARRERA JORGE, NUEVA LEY FEDERAL DEL TRABAJO. (COMENTARIOS, JURISPRUDENCIA, BIBLIOGRAFIA Y PRONTUARIO DE LA LEY), EDITORIAL PORRUA, MEXICO 1978.

TRUEBA URBINA ALBERTO, NUEVO DERECHO DEL TRABAJO, EDITORIAL PORRUA MEXICO 1977.

TULET EUGENE, LA LEGISLATION DES GENS DE MER, LIBRAIRIE DE DROIT ET JURISPRUDENCE, PARIS 1924.

LEGISLACION

CODIGO CIVIL PARA EL DISTRITO FEDERAL EN VIGOR.

CODIGO DE COMERCIO VIGENTE.

CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS.

LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMOS.

LEY FEDERAL DEL TRABAJO 1931.

LEY FEDERAL DEL TRABAJO 1970.

TRATADOS RATIFICADOS Y CONVENIOS EJECUTIVOS CELEBRADOS POR MEXICO.