

651
22



Universidad Nacional Autónoma de México

FACULTAD DE DERECHO



FACULTAD DE DERECHO
SECRETARÍA AUXILIAR DE
EXAMENES PROFESIONALES

**ANÁLISIS JURÍDICO DE LA ORGANIZACIÓN Y
FUNCIONAMIENTO DE LA TRIPULACIÓN
DEL BUQUE.**

T E S I S

Que para obtener el título de:
LICENCIADO EN DERECHO
P R E S E N T A

Félix Pérez Romero Delgado

Seminario de Derecho Mercantil

MEXICO, D. F.

AGOSTO 1987



Universidad Nacional
Autónoma de México



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 está 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.

I N T R O D U C C I O N

El análisis realizado en la investigación que se presenta, pretende resaltar la importancia jurídica de que es revestida la tripulación de las naves marítimas, " en primer lugar, es relevante señalar los antecedentes del buque, cuando son nacionales y cuando son extranjeros; su concepto, indicando sus características.

Destacando nuestro objetivo principal, como lo es la tripulación de la que veremos el concepto, su evolución conjuntamente con sus características principales, analizando estrictamente la organización administrativa de la tripulación, las funciones que de hecho y de derecho tiene, en que nes recae la representatividad de la tripulación o sea el llamado poder de abordo, siendo indispensable indicar la forma de capacitación y formación de los tripulantes del buque.

Y por último, observaremos los derechos y las obligaciones de la tripulación en los que encontraremos, las atribuciones, las responsabilidades, prohibiciones que tienen, así como el comportamiento frente a caso fortuito o fuerza mayor.

Lo anterior obedece, a la importancia que tiene la tripulación, especialmente el Capitán del buque en sus travesías, teniendo una serie de complejidades desde el punto de vista del Derecho en general, de tal manera que, varias de las funciones correspondientes al Capitán, como auténtico organizador y director de la expedición, actualmente son sustraldos

todo cuanto tiene relación con el pertrechamiento y preparación del viaje, requiriendo de importantes dispendias, - siendo de la competencia del armador así como de sus auxiliares terrestres, quedando limitado el Capitán a un reducido contralor.

La misma comprobación del estado de navegabilidad, reclama el concurso de organismos técnicos, no se puede cumplir en toda amplitud al comenzar cada viaje.

Pero se hace bajo la fe de inspecciones oficiales - triédicas, que el Capitán debe aceptar, sin competencia para impugnarlo.

Es por ello que, debemos comprender e interpretar la Ley, por lo que respecta a este punto con bastante amplitud y benignidad para no incurrir en soluciones absurdas u en conflictos con la realidad.

Análisis jurídico de la organización y funcionamiento de la tripulación del buque.

INTRODUCCION.

CAPITULO PRIMERO

GENERALIDADES

1. Antecedentes

1.1) Buques Nacionales.

1.2) Extranjeros.

2. Concepto del buque

3. Características

CAPITULO SEGUNDO

LA TRIPULACION

1. Concepto de tripulación

2. Evolución Histórica

2.1) Evolución de la tripulación

3. Características

3.1) Características personales y requisitos para el mando.

CAPITULO TERCERO

ORGANIZACION Y FUNCIONAMIENTO DE LA TRIPULACION

1. Organización Administrativa

1.1) Reglamentación general del personal de abordo

1.2) Reglamento para la navegación de cabotaje

1.3) Derecho marítimo constitucional e internacional

1.4) Libros de abordo

1.5) Disposiciones reglamentarias de hacer visitas a la nave

1.6) Documentos que debe tener el Capitán al zarpar

- 1.7) *Funciones Administrativas del Capitán*
2. *Funciones de hecho y de derecho*
 - 2.1) *Funciones del Capitán como jefe del buque*
 - 2.2) *Obligaciones como funcionario público*
 - 2.3) *Obligaciones comerciales*
 - 2.4) *Funciones excepcionales*
 - 2.5) *Funciones de Orden Público y Atribuciones de Derecho Privado*
 - 2.6) *Contenido del poder de abordó*
 - 2.7) *Funciones de los Marineros*
3. *Representatividad de la tripulación (poder)*
 - 3.1) *La personalidad y continuidad del mando*
 - 3.2) *Los diversos sistemas legislativos de la representación legal*
 - 3.3) *La representación procesal, concepto y límites*
 - 3.4) *Requisitos de la legitimación activa y pasiva*
4. *Capacitación y formación de la tripulación*
 - 4.1) *Generalidades*

CAPITULO CUARTO

1. Características de las atribuciones del capitán

1.1) Atribuciones del capitán, de Derecho Público

- a) *Atribuciones de orden público*
- b) *Atribuciones de policía de seguridad (policía de-abordo)*
- c) *Atribuciones de policía sanitaria*
- d) *Atribuciones de Policía aduanera*
- e) *Atribuciones de policía judicial*

1.2) Generalidades

2. De las responsabilidades del capitán como comandante en general.

3. Prohibiciones

4. Comportamiento ante caso fortuito o fuerza mayor

4.1) Averías

4.2) Antecedentes

4.3) Abordaje

4.4) Abordaje fortuito y abordaje culposo

4.5) Normas internacionales relativas al abordaje

4.6) Naufragio

4.7) Asistencia y salvamento

4.8) Acciones derivadas del salvamento

4.9) Abandonos de buque

4.10) Principales casos de abandono

4.11) Efectos del abandono

CONCLUSIONES

CAPITULO PRIMERO

GENERALIDADES

A N T E C E D E N T E S

En términos generales antes de estudiar antecedentes del concepto que buque es "todo vehículo flotante apto para la navegación."

El origen del término "buque" es incierto; se atribuye a la palabra céltica "buc" que significa magnitud, tamaño, masa o a la germánica "buk" que es vientre.

El vocablo barco proviene del latín "barca"; nave de "navis", palabra latina. En castellano de "barco" se derivan: embarcar, desembarcar; de "nave" se originan; navegar, naviero, etcétera. En cambio, no hay palabras en castellano derivadas de "buque".

La palabra barco la utilizan los medios de difusión no especializados, el público no ligado profesionalmente al buque y también, algunos documentos legales de varios países de habla española, pero en círculos profesionales, en documentos legales deducidos de estos círculos y en forma general en Derecho, se emplea el vocablo "buque".

Es conveniente señalar a este respecto que, en España el reglamento del registro mercantil para los efectos del Código de Comercio, considera como buques no solamente las embarcaciones destinadas a la navegación de sabotaje o de altura, sino también los diques flotantes, los pontones, dragas, adn guiles y cualquier otro aparato flotante destinado o susceptible de serlo al servicio de la Industria y del Comercio maritimas o fluviales materialmente, si se trata de la disciplina de derecho marítimo, esta denominación debe ceñirse al ámbito marítimo.

En el aspecto económico es un bien de equipo o dicho de otro modo, una Unidad de Producción que realiza un servicio de transporte marítimo de mercancías o de pasajeros. En cuanto a la naturaleza jurídica del buque, parece evidente que es una "cosa" en sentido estrictamente jurídico. No obstante, algunos tratadistas modernos tienden a personificar el buque. Ciertamente, en algunos códigos se le trata como si fuera sujeto de derechos y obligaciones. Es evidente, que tales derechos y obligaciones sólo pueden imputarse a una persona relacionada jurídicamente con el buque: el naviero o el capitán. El buque sólo puede ser objeto de derecho pero no sujeto. Por otra parte, también es evidente que desde el punto de vista jurídico el buque tiene una personalidad mu

interesante porque cada buque tiene una entidad propia que lo hace semejante en cierto modo a una persona física, sin ser una persona civil. El buque tiene un nombre que lo distingue de otros buques, tiene una patria que es el País cuya bandera enarbola, con todos los derechos y deberes correspondientes a su nacionalidad, gozando de la protección del Estado a que pertenece, considerándose prolongación del territorio nacional hasta el extremo de que su capitán tiene carácter de autoridad del País.

El buque y sus accesorios constituyen una "universidad de hecho", concepto que merece atenta consideración por las notables aplicaciones que tiene en materia de propiedad, posesión, usufructo, sucesión, prenda privilegio, etcétera. La reivindicación del buque, como "universitas" no estaría limitada sólo al casco y a cuanto a él está fijo y conectado, pero extendida a los accesorios, comprendidos también el legado y el usufructo del buque, saldría deformado el concepto de "universitas".

Sin recurrir a tal concepto sería teóricamente justificada la excepción a la regla "posesión" vale título", común a todos los muebles y el régimen especialísimo de los transferimientos de la propiedad naval.

Si el buque es considerado como un bien mueble, el trato que en distintas ocasiones le da la ley es disconforme con el de los muebles, lo que significa que el aspecto físico no coincide con el concepto jurídico y que bajo este aspecto debe ser considerado como un mueble totalmente "sui generis".

El pensamiento jurídico, ha pasado trabajosamente por varios estados antes de cristalizar en el concepto actual, porque los jurisconsultos preocupados en no salirse de las categorías tradicionales, califica el buque unas veces como mueble y otras como cosa inmueble.

Con las tradiciones romanas que lo proclamaban cosa mueble y lo sujetaban a las reglas del "pignus", contrastaban las necesidades de los tiempos nuevos y el mayor desarrollo del comercio marítimo, que clama por más eficaces y seguras garantías con las transferencias de la propiedad y en las operaciones de crédito. Si llegaron entonces a imaginar teorías híbridas, algunas de las cuales podrán equiparar la situación del buque con la de los predios urbanos y rústicos. En algunos países europeos, hasta el siglo XVIII se había abierto camino al principio de la inmovilización, especialmente en aquellas donde reglan las costumbres según las cuales los muebles podían ser sometidos a hipoteca.

Interesa saber que el buque es una cosa mueble sin su aspecto físico, lo mismo que en su aspecto jurídico, salvo por lo que toca a la disciplina de algunas relaciones en que se reputa sujeto a un régimen análogo al de los inmuebles. No repugna a la luz de algunos países que el mismo objeto pueda ser considerado más veces como mueble y otras como inmueble; repugna en cambio que el buque sea equiparado a un inmueble si el elemento de la movilidad y de translaticividad es en él conaturalizado, que por contraste llegan a ser considerados bienes inmuebles por su naturaleza los muelles, los canales y otros lugares fijos, en caso de estar amarrados con cuerdas o cadenas a una rebera donde se encuentra una fábrica destinada a su servicio.

Una aplicación del régimen de las cosas muebles por naturaleza la hallamos en todas las cosas en que el buque está considerado bajo su aspecto físico, independientemente del título que acredita su posesión. No obstante, conviene no olvidar que cuando se trata de un legado "de todos los muebles", el buque va comprendido entre estas y que así también entra en el régimen matrimonial de la comunidad de bienes. En cambio, en consideración a su naturaleza de "universitas facti" y a la emancipación de la regla "posesión vale título" se justifican desviaciones del régimen de las cosas muebles y la aplicación del trato análogo al de los inmuebles en orden: a) A la forma de modos de adquirir la propiedad y los derechos; b) A la tutela posesoria; c) Al régimen de la adquisición de la propiedad.

por usucapión; d).- A la reivindicación; e).- A la forma de los contratos de garantía; g).- A la forma de procedimiento de liberación de los privilegios navales.

Los conceptos de "universalidad de hecho" y de "res conexa" sirven para fijar aquella prerrogativa que resalta del buque: su identidad, aunque el transcurso del tiempo haga que suya renovación, modificaciones o transformaciones en su estructura o en sus partes, su individualidad como buque permanece invariable. Sólo en caso de demolición (desquace) y de sucesiva reconstrucción, aunque se efectúe con materiales antiguos, la identidad desaparece. El buque desguazado por lo que se refiere a su estado civil, pierde su aptitud esencial y la característica de "res conexa". Aun aprovechando los materiales de demolición, el nuevo buque será una cosa diferente a la anterior.

Es importante no omitir que el concepto de identidad del derecho privado puede no coincidir exactamente con el que sostiene el derecho público, cuando menos en lo que se refiere a buques provistos de su acto de Nacionalidad. En Códigos marítimos de algunas naciones se pierde la nacionalidad cuando el buque haya cambiado de nombre y de conformación. El acto de nacionalidad tiene por objeto la identificación del buque y tiende a impedir que las relaciones de derecho público y privado que en torno de él se forman ~~se vean afectadas~~ en incertidumbres y dificultades en su regulación.

A diferencia de la nacionalidad de las personas físicas y de la nacionalidad de las personas morales, el vínculo jurídico en la nacionalidad de las cosas no se establece como es lógico deducirlo, entre la cosa a la que se le asigna la nacionalidad y el Estado de que se trate, ya que una relación jurídica no puede establecerse entre una persona y una cosa. Las relaciones jurídicas surgen siempre entre personas. En consecuencia, la nacionalidad de las cosas es constitutiva también de circulación jurídica entre personas. De esta manera, cuando a una cosa se le fija una nacionalidad, la vinculación jurídica nace entre el estado que otorga la nacionalidad y la persona o personas que derivan derechos y obligaciones por haberseles otorgado nacionalidad a esa cosa. Un ejemplo ilustrará estas reflexiones: Artículo 30 de la Constitución política de los Estados Unidos Mexi

canos dice en el inciso a) Fracción III que son mexicanos por nacimiento las que nazcan a bordo de embarcaciones o aeronaves mexicanas, sean de guerra o mercantes. Aquí, la atribución de nacionalidad mexicana a las embarcaciones o aeronaves mexicanas engendró una vinculación jurídica entre las personas nacidas en dichas embarcaciones y aeronaves y el Estado Mexicano. Esta relación jurídica está establecida en función de la nacionalidad de dichos bienes.⁴

Con referencia a la nacionalidad de los buques y de las aeronaves existen dos tendencias en las opiniones doctrinarias: una corriente rechaza la aplicabilidad de la noción de nacionalidad a las cosas, y otro sector doctrinario admite la nacionalidad atribuida a buques y aeronaves.

Al margen de esta polémica técnica, las normas jurídicas vigentes internacionales e internas han recogido la nacionalidad de los buques y aeronaves. Sobre este particular, el maestro JOSÉ LUIS STIQUEIROS nos dice en relación con el uso del vocablo de "Nacionales" para los casos: "pretender en aras de la pureza de los conceptos, detener el uso consuetudinario y arraigado de cualquier vocablo sería tarea infructuosa, por lo tanto, y no obstante que doctrinalmente rechazamos la atribución de nacionalidad a las personas morales, a las embarcaciones, a las aeronaves, etcétera, tendremos que doblegarlas ante su uso constante, únicamente, aceptado dentro de la legislación mexicana y

prácticamente del mundo entero.

No es nueva la asignación de nacionalidad a los barcos. Toribio Esquivel Obregón hace referencia a "pragmática" de 3 de Septiembre de 1500 en la que "se prohibió dar permiso para ir a Indias a cualquier barco extranjero, siempre que hubiese propiedad de españoles, disposición que fue repetida en 21 de Mayo de 1571, en 27 de Enero de 1572 y en 26 de Diciembre de 1595, y forma las leyes 20 y 22 Título Treinta libro 9 de la recopilación de leyes de Indias..."

Una vez admitida doctrinariamente o legislativamente la nacionalidad de los buques, el legislador ha de seleccionar algún criterio que le sirva de pauta para atribuir la nacionalidad al buque: el legislador de un Estado goza de soberanía para determinar los requisitos a servirse para que un barco sean considerada como nacional. Esta prerrogativa a favor de los Estados la anuncia John Columbus cuando afirma: "Todo estado tiene derecho a promulgar normas exponiendo las condiciones en que conceda registro o matriculación en sus puertos y por consiguiente su nacionalidad a los barcos mercantes, dichas condiciones varían según los estados..."⁵

Los criterios que pueden adaptarse ejemplificativamente son los siguientes: a).- Nacionalidad de los armadores; b).- Naciona-

lidad de la oficialidad; c).- Proporción de la nacionalidad de la tripulación; d).- Lugar de matriculación y e).- Nacionalidad del propietario.

En México, conforme al Artículo 275 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, son embarcaciones de nacionalidad Mexicana; I.- Las abanderadas en la República; II.- Las abanderadas en aguas territoriales; III.- Las que deban quedar a beneficio de la nación, por contravenir las leyes de su país; IV.- Las capturadas al enemigo y consideradas como buena presa; y V.- Las construidas en la República para sus servicios.

A su vez, el Artículo 18 del Reglamento para abanderamiento y Matrícula de los buques Mercantes Nacionales establece que se considerarán como tales aquellas que reúnan alguna de las circunstancias siguientes: a).- Ser de propiedad de Mexicanos; b).- Ser de propiedad de sociedad o empresa constituida conforme a las leyes del País, y con domicilio en la República; c).- Las encontradas en abandono en altamar por ciudadanos mexicanos o en aguas territoriales del País; d).- Las confiscadas por contravenir las leyes de la República; e).- Las incautadas, expropiadas o requisadas de acuerdo con las leyes respectivas; f).- Las capturadas al enemigo u consideradas como buena presa; g).- Las construidas en la República para sus servicios; h).- Las construidas o adquiridas en el extranjero por orden y cuenta de mexicanos o a solicitud de los mismos; i).-

Todas aquéllas que por disposición de las leyes del País deban reputarse como embarcaciones mercantes nacionales.

De acuerdo con el Artículo 276 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, las embarcaciones mexicanas tienen derecho a enarbolar el pabellón mexicano, debiendo matricularse previamente en una capitania del puerto del litoral en que naveguen y a solicitud del naviero, quien deberá tener un representante en el puerto de matrícula.

El Artículo 282 de la Ley establece los diversos casos en que se pierde la nacionalidad mexicana de una embarcación: I. Por venta o adjudicación en juicio a personas extranjeras, salvo lo previsto en el Artículo 281; II. Por captura hecha por el enemigo en caso de guerra, si fuere declarado buena presa; III. Por confiscación en País extranjero; IV. Por abandonarse su paradero, por más de dos años, en el puerto de matrícula; V. Por división de la bandera.

Por tanto, debemos entender que la atribución de nacionalidad a buques produce el efecto adicional de extender jurídicamente el ámbito espacial de vigencia de las normas constitucional y penales antes referidas.

Muy importante es el tema de la nacionalidad de los barcos es la opinión de C. John Columbus, quien afirma que: "La nacionalidad

de un buque es una de las garantías que brinda el derecho internacional para la libertad de navegación, y todo barco que surque el mar tiene que poseer carácter nacional y estar en condiciones de demostrarlo. La posesión de una nacionalidad es la base para la intervención y protección estatal; es también una protección para otros estados en cuanto al resarcimiento de daños cometidos contra sus nacionales por quienes van a bordo.

1.2 Extranjeros

Buques extranjeros serán aquellos que enarbolan banderas de otros países y de conformidad con la Ley de navegación y comercio marítimas en su Artículo 3o. podrán navegar libremente en las aguas territoriales de la República en los términos del derecho y tratado internacionales.

Las embarcaciones extranjeras que naveguen en aguas mexicanas, quedan sujetas por este solo hecho, al cumplimiento de las leyes de la República y de sus reglamentos.

Las calificaciones necesarias para la resolución de los conflictos de leyes, sin exceptuar la clasificación de bienes, serán las determinadas por la ley mexicana, salvo el caso en que, conforme a las disposiciones mexicanas, el conflicto haya sido resuelto por la aplicación de la ley extranjera.

Si de acuerdo con las leyes del Estado extranjero, declaradas competentes por las leyes nacionales, ha lugar para aplicar - las leyes mexicanas, serán éstas las que deban aplicarse.

Son inaplicables en México, todas las disposiciones de las legislaciones extranjeras que contravengan el orden público tal cual sea calificado en México.

Nadie puede prevalecerse de una situación jurídica creada en virtud de la aplicación de una ley extranjera, con fraude a la ley mexicana.

Cuando la celebración o ejecución de los contratos se realice o deba realizarse en territorio Mexicano, no serán válidas para las partes, las cláusulas en que se obliguen a iniciar las acciones exclusivamente ante tribunales extranjeros y las sentencias dictadas por éstos a consecuencia de tales cláusulas, no podrán hacerse valer ante ninguna autoridad mexicana y su cumplimiento no podrá ser reclamado ante los tribunales nacionales, salvo que el afectado hubiere optado por deducir su acción o ejercitar sus derechos en el extranjero?

Artículo 34. - Los puertos marítimos mexicanos estarán abiertos a la navegación de los buques de todos los países, en tiempo de paz, y se clasificarán según la clase de tráfico que puedan

recibir por virtud de sus obras, instalaciones y servicios.

Las autorizaciones para estos tráficos podrán ser negados por la Secretaría de Marina cuando no haya reciprocidad internacional con el País de la matrícula de la embarcación, o cuando lo exija el interés público.

Artículo 37.- A los buques extranjeros o nacionales procedentes de un puerto extranjero, se les exigirá además de los documentos señalados en el Artículo 36, los siguientes:

I.- Patente de Sanidad.

II.- Relación de pasajeros que habrán de internarse en el País y de los que volverán a embarcarse.

III.- Declaración de explosivos o cualesquiera otras mercancías peligrosas que se hallen a bordo, sea que vayan a ser desembarcadas o permanezcan en tráfico.

IV.- Certificado de arqueo.

Artículo 38.- Los buques que hayan llegado a la rada al ante-puerto, sólo a buscar abrigo, o que sólo se hayan comunicado con tierra a distancia, podrán abandonar su lugar de fondeo sin aviso o formalidad alguna.

Artículo 39.- Los buques que hayan establecido contacto directo con el puerto, deberán recabar despacho de salida.

Los buques extranjeros no podrán realizar actividades de transporte marítimo nacional.

Artículo 59.- Durante su permanencia en puerto, los buques extranjeros deberán tener durante el día, la bandera Nacional en el tope y la de su nacionalidad en el asta bandera de popa.

2.- CONCEPTO DE BUQUE.

Mucho antes de que el hombre hubiera inventado la rueda o hubiera domesticado a los animales, había descubierto que podía sujetar una carga a un madero flotante y empujarlo nadando. Más tarde, aprendió que el tronco ahuecado de un árbol o la piel inflada de un animal podían deslizarse fácilmente sobre el agua con ayuda de remos. Por esto, las civilizaciones primitivas florecieron a lo largo de los ríos y de las costas donde podían emplearse estos medios de transporte. No se tardó mucho en dotar al tronco ahuecado de las velas accionadas por el viento; se usaron después verdaderos remos. Cuando el hombre aprendió más tarde, a construir embarcaciones de tablazón, el arte de la construcción naval progresó extraordinariamente grandes para navegar en mar.

abierto. En los albores de la civilización egipcia, empezaron a utilizarse barcos para el tráfico del Nilo, y se aventuraron los subditos de los faraones por las aguas del mar Rojo y del Mediterráneo para comerciar, para importar maderas de libano y de diversos lugares de Palestina, o para hacer la guerra. Los sumerios de Mesopotamia navegaron por el mar Rojo. Los cretenses tuvieron una floreciente civilización basada en su comercio marítimo.

Hacia el final de la edad media se produjo el perfeccionamiento antiguo al mejorarse el aparejo de los barcos de vela. Las embarcaciones antiguas habían utilizado velas, pero los navegantes usaban para conducir sus naves principalmente en los remos. Entre los fenicios los remeros eran marineros libres que prestaban sus servicios a cambio de una parte de las ganancias del viaje. En la época Romana y después de ella, se hacía remar en las galeras a los esclavos. 3

Un buque sólidamente construido y marinero puede ir a donde quiera, con la sola condición de encontrar agua suficiente para mantenerse a flote. Por esta razón, los buques han tenido importancia desde mucho antes de los comienzos de la historia. Los vehículos terrestres precisan caminos o vías para moverse; un barco no necesita más que agua; los ríos, los lagos, los mares y los océanos son caminos adecuados para él. Y tales rutas son más extensas que las terrestres, ya que los océanos ocupan aproximadamente las tres cuartas partes de la superficie de nuestro planeta.

Desde que el hombre empezó a construir barcos, ha luchado por dotarlos de dos condiciones esenciales: capacidad y velocidad; pero la primera condición es poder flotar y sostener una carga determinada.

La capacidad o fuerza de flotación es consecuencia, en gran parte de su desplazamiento, que depende de las dimensiones y forma del casco; en las de carga también debe atenderse a su capacidad de carga o espacio hueco del casco, y la forma redonda es la que proporciona la capacidad máxima; por consiguiente, la construida para carga han tendido siempre a ser anchos. Los barcos casi redondos de otros tiempos con sus aparejos toscos y deficientes, eran de cascos tan pesados, que sólo podían hacer una milla o dos por hora y eran además de maniobra muy difícil.

El buque debe tener capacidad o aptitud para la navegación ser muy manejable o muy naviero, como dice la gente de mar, para salvar la ola y cabalgar sobre ella; para sortear los peligros del mar, y de la guerra, debe ser rápido. El mejor para estos propósitos es el largo y estrecho; los de este tipo tienen una quilla profunda, como si fuese una aleta que penetrase en el agua, que al avanzar en un mar agitado, impide que la embarcación se vuelque o gire como si fuese un madero. Los pueblos antiguos usaban velas en estos barcos alargados; pero confiaban principalmente en los remos, porque estos permitían obtener, dado lo rudimentario del aparejo en

aquel entonces, una velocidad mayor y mayor facilidad de maniobra, todavía se construyen hoy barcos cortos o redondos y largos. El contraste puede verse comparado un buque de carga típico, de mucha manga o ancho, con un destructor o un trasatlántico moderno, la palabra griega de la cual se han derivado el nombre de galera significa leño, aplicándose originalmente, a todas las de formas redondeadas; en cambio posteriormente, se ha utilizado este nombre para designar a los estrechos largos.

En muchos años, fueron impulsados por más ruedas de paletas, muy útiles para la propulsión de barcos de poco calado de aguas tranquilas y poco profundas. Algunos capitanes que condujeron barcos de vapor por los ríos americanos se envejecían de que sus barcos podían navegar sobre el hielo.

Las ruedas de paletas eran un blanco magnífico para las balas de los enemigos, y las ventajas de las hélices, colocadas bajo la línea de flotación, sedujeron inmediatamente a los técnicos de la marina inglesa y norteamericana. Por esta razón los barcos de guerra fueron los primeros en adoptar el nuevo sistema de propulsión tanto más, cuanto que las máquinas de aquella época no permitían un rendimiento económico y remunerador a la propulsión por medio de hélices en los mercantes. Aproximadamente

cuatro años después de que se pusieron en servicio las hélices de hierro, se adoptó la máquina de vapor en la navegación marítima, y la hélice se utilizó en la mayoría de las embarcaciones. Las hélices gemelas, que disminuyen sensiblemente los riesgos de accidente, empezaron a utilizarse en tiempos no muy posteriores; actualmente, algunos buques llegan a estar dotados hasta de tres e incluso cuatro hélices.

Más tarde, se inventó el motor de triple expansión, que dio origen a una palabra de la ingeniería marítima: *turbinas*, hasta que empezó a aplicarse la turbina. 9

De tal manera y que habiendo descrito la evolución de los buques podemos decir que el concepto del mismo, es aquel barco con cubierta que, por su tamaño, solidez y fuerza, debe ser adecuado para navegaciones o empresas marítimas de importancia. 10

3.- Características.

La propulsión por medio de remos fue práctica mientras los viajes fueron cortos y los abastecimientos de agua y comida podían renovarse con frecuencia, pero para los viajes largos esas embarcaciones no resultaban económicas porque los suministros necesarios ocupaban tanto espacio que era poco el que quedaba para la carga. Por ello los países comerciales trataron de perfeccionar sus naves mejorando las condiciones marítimas de los cascos y los de sus aparejos de vela. Para manejar uno de estos barcos, se necesitaban muy pocos hombres.

En la época en que Colón descubrió América en 1492, los barcos de vela podían ya rápido cruzar todos los mares del mundo. En un barco de vela, virtualmente, lo único costoso era su propia construcción, su carga y sus suministros y los salarios de su tripulación eran reducidos.

Estos progresos produjeron en todo el mundo grandes cambios. Los europeos podían utilizar los recursos de América, África, Asia, y podían a su vez, vender sus mercancías en estos continentes. La riqueza y la hegemonía del mundo pasaron de las naciones y las ciudades del Mediterráneo a los países atlánticos que tenían importantes flotas comerciales y de guerra para proteger sus buques mercantes. 11

Desde hace tiempo los historiadores han estado de acuerdo en que el tronco ahuecado fue y ha sido el punto de partida que marca el desarrollo y consecuentemente la evolución del barco o buque moderno.

El tronco fue grandemente utilizado por el hombre primitivo una vez de distinguir su grandiosa propiedad de deslizarse con firmeza sobre el agua, con ayuda de él, el hombre se facilitó la cacería y alimentación de su familia, pues supo aprovechar inteligentemente bien el curso de los ríos.

Poco a poco al ir evolucionando su desarrollo y perfeccionamiento, se empizan a construir los barcos propiamente dicho, algunos de ellos

destinados a la guerra, tal como ocurri6 con los barcos fenicios. Estos fueron usados con el fin de protegerse de todos aquellos barcos piratas que surcaban por el Mediterraneo, a6os m6s tarde, seg6n hacia el siglo II, los barcos romanos, que por su construcci6n tan profusa, pronto sustituyeron a los fenicios, para convertirse en amos del mar Mediterraneo y del mando antiguo, con ayuda de un tambolero, pod6an ocasionar que la nave desarrollara poca o mucha velocidad, seg6n se solicitara, al dar golpes retardados o adelantados.

Al lado de este tipo de barcos b6lticos, pronto va surgiendo el de las velas o veleros (que por cierto adquiere por ellos mismos un toque armonico y elegante). Surge al darse cuenta el hombre de las fuerzas del viento, que eran capaces de cambiar su trayectoria, se atribuye la creaci6n de dicho tipo de barcos a los antiguos egipcios esto en vista de que el dibujo m6s antiguo que se posee, en relaci6n a este modelo, pertenece a ellos, seg6n un an6ora en contrado, con una antiguedad de ocho mil a6os.

Actualmente existen los famosos veleros, que se utilizan solo para competencias deportivas, dentro de este tipo de embarcaciones existen tres categor6as, L6ud, Baladro, y queche, dentro de la primera categor6a tenemos el Dink, de tres metros de Eslora.

Continuando con sus caracter6sticas, hace la aparici6n el barco Stephenson, caracterizado por poseer una rueda de paletas, la

cual accionada, en movimiento rotatorio, por la ayuda de vapor proporciona o da un mayor impulso al barco de tal manera que alcanza una velocidad de ocho Km. por hora. A partir de esta fecha surgen nuevas modalidades de barcos que dan por su variedad un gran sentido y desarrollo del transporte marítimo, tal es el caso de los siguientes medios de navegación.

La creación del Barco pesquero, cuyo nombre deriva principalmente de la pesca que se hace en el mar; tiene una cabina que le da su forma característica, pues en el interior de ella, se puede cocinar, etc., además de que cuenta con un compartimiento de Radiotelefonía, y esto porque sucede que cuando existe una pesca grande, se auxilia con este medio para requerir el auxilio de otros barcos similares, otras modalidades de barcos como son:

el barco-tanque, el barco de guerra, barco de carga, transatlántico y el portaavión, así como el submarino.

El Barco-tanque.- Es aquel que más bien parece un tanque flotante y comúnmente se le utiliza para transportar petróleo, de costa a costa o bien de continente a continente. Su estructura inferior está tan bien lograda que se puede decir de ella, que es contra incendio, pues la creación de diversos compartimientos logran evitar que el combustible se agite y de esta forma permita evitar un accidente. Su sistema de bombeo es tan poderoso que miles de litros los descargan en unas cuantas horas.

Dentro de los modelos de barcos de guerra, existen específicamente tres tipos característicos, denominados acorazados, cruceros y destructores. El que me permito describir corresponde al tipo acorazado, el cual llega a tener grandes cañones de 16 pulgadas, que arrojan proyectiles a una distancia calculada de 35 km.

El Barco de carga, viene a ser prácticamente una enorme bodega, con muchos cuartos aunque a la vez poderosos, pues a través de estos donde se realiza la carga y descarga, demuestra tener una gran solidez en sus brazos y prueba de ello es que estos mismos pueden levantar con la mayor facilidad una locomotora, de tal manera que pareciera que el objeto movido no tuviera peso.

Transatlántico, se caracteriza por poseer un poderoso motor de turbina, dicho motor como se sabe fue descubierto por Carlos Parson, consiste este, en una serie de laminas dispuestas de tal forma en abanico, que al ser golpeadas por la expulsión de un chorro de vapor provocan que aumente o disminuya la velocidad del mismo. Junto a este hecho, se han realizado estudios con objeto de introducir en el barco el combustible atómico.

El Portavión, es un barco utilizado como campo de aterrizaje por aviones de combate y bombarderos, fue de gran utilidad durante la segunda guerra mundial.

El submarino encuentra su origen de construcción, en una de las narraciones de la novela científica de Julio Verne, su uso ha sido reciente,

pues empezó a construirse a principio del siglo XX, uno de los primeros e importantes Barcos de esta categoría es sin duda el Nautilus lanzado en 1955; demostró y muestra aún el avance y perfeccionamiento científico de actualidad; en él basta tan solo una poción de combustible atómico, para poder dar la vuelta al mundo.¹⁷

CITAS BIBLIOGRAFICAS DEL CAPITULO PRIMERO

- 1.- Olvera de Luna, Omar. *Manual de Derecho Marítimo*, primera edición, Editorial Porrúa, S.A., México 1961, página 79
- 2.- Olvera de Luna, Omar. *ob. cit.*, página 79
- 3.- Olvera de Luna, Omar. *ob. cit.*, páginas 80 y 81
- 4.- Arellano García, Carlos. *Derecho Internacional Privado* Sexta edición, Editorial Porrúa, S.A., México 1983, - página 130
- 5.- Arellano García, Carlos. *ob. cit.*, página 170
- 6.- Columbus John. *Derecho Internacional Marítimo*, Editorial Aguilar, Madrid 1961, página 195
7. Arellano García Carlos. *ob. cit.*, página 284 y siguientes
- 8.- Tomado de la *Enciclopedia Cultural* tomo III páginas 1 y 2 Unión Tipográfica Editorial Hispano Americana, México 1967
- 9.- Tomado de la *Enciclopedia Cultural* tomo III página 8, Unión Tipográfica Editorial Hispano Americana México 1967
- 10.- *Diccionario de la Lengua Española*, tomo I página 209, - Decimonovena Edición, Editorial Espasa Calpe, S. A., - España 1970
- 11.- Echeverría Rivera, Luis Eduardo. *El Transporte Marítimo* - Tercera Edición, Editorial Aranzandi, Pamplona 1973
- 12.- *Historia del Transporte Marítimo*

CAPITULO SEGUNDO

II.- La tripulación

1) Concepto de tripulación

Desde la antigüedad se ha usado el concepto, "gente de mar" como sinónimo de marinería o de trabajadores de mar. Sin embargo, la definición no es uniforme en todos los países. En algunos, hace siglos, se consideraba gente de mar exclusivamente a las personas dedicadas a la navegación. En la actualidad el criterio es más amplio; por ejemplo, en Italia la denominación de "gente de mar" comprende todas las personas que por naturaleza de su profesión marítima están sujetas a las disciplinas estipuladas en el Código Marítimo Mercantil, el que indica dos categorías: En la primera están las personas dedicadas a la navegación, se puede decir el personal encargado del mando, del servicio de cubierta de los buques mercantes, de los mismos servicios en las naves dedicadas a la pesca de alta mar y del extranjero, de la dirección de los aparatos motores y otras máquinas de a bordo, del servicio de estos aparatos y de la dirección de los servicios complementarios de abordo. En la segunda categoría se encuentra el personal dedicado a las artes e industrias marítimas.

Es importante subrayar que el concepto de "gente de mar", se refiere exclusivamente al personal en ejercicio de la navegación o de una industria marítima; debe excluirse cualquier semejanza con

quienes ejerzan artes u oficios que no se puedan encuadrar en las categorías profesionales propiamente marítimas. Me refiero al personal civil de a bordo que, no obstante el hecho de formar parte de la TRIPULACION, no entra en la categoría de gente de mar. Los médicos de a bordo por ejemplo, aún cuando se encuentran calificados como oficiales en casi todas las naciones, y dedicarse al servicio a bordo de un BUQUE, no pertenecen a la gente de mar, por no tener en su profesión ningún aspecto marítimo. !

En todo el mundo existen diversas legislaciones para la gente de mar y nuestro país no es una excepción. En nuestra carta magna y en las leyes secundarias no se habla de "gente de mar" que es un concepto más o menos ambiguo. La ley de usos generales de comunicación, señala como personal de la marina mercante Nacional a los Ingenieros navales, Capitanes de altura, Capitanes de marina, Pilotos, Pilotines, Pueros de costa, Contramaestres, Timoneles, Marineros, Dragadores técnicos, Dragadores prácticos, Jefes de máquinas, Aspirantes de máquinas, Maquinistas prácticos, Motoristas, Ayudantes de motoristas, engrasadores, Fogoneros, Patrones de pesca, Pescadores, Cocineros, Carreteros, Mayordomos, Radiotelegrafistas Contadores, Sobrecargos, y, en general, todo el que tenga carga de planta a bordo de una embarcación. Ninguna de las personas indicadas deberá padecer enfermedades contagiosas o defectos físicos que la incapaciten.?

De tal manera que el artículo 115 de la ley de la navegación y comercio marítimo refiere a la tripulación como todas las personas embarcadas para laborar en la dirección, maniobras y servicios de un buque, todo lo referente al personal de a bordo, dotación de los buques mercantes a su composición, contratos y trabajo a bordo, que detallaré más adelante, así como las vicisitudes en que puede encontrarse el personal marítimo, está minuciosamente reglamentado en las legislaciones nacionales y por algunos convenios en ciertos aspectos de trabajo.

Puede el capitán componer la tripulación con el mínimo de hombres que considere convenientes, de modo que a falta de marineros nacionales puede embarcar hasta la quinta parte de la tripulación. Sin excepción, el personal que tripule una embarcación debe cumplir estrictamente con las obligaciones que le impone la ley de vías generales de comunicación, la ley laboral y ordenamientos secundarios con la navegación haciéndose acreedor a las sanciones correspondientes en caso de que cometa alguna infracción (Art. 42 del reglamento de la navegación de cabotaje).

Todo tripulante, una vez contratado y anotado en el rol de tripulación, está obligado a presentarse a bordo con oportunidad a desempeñar su cometido con toda eficacia; no obstante, si después de contratado y anotado desiste de hacer o de continuar el viaje, deberá dar aviso al armador, consignatario o capitán de barco, con la anticipación debida para que sea substituido, pero si avisa

sin dar tiempo para su sustitución y con este motivo ocasiona al barco demoras y perjuicios, será consignado a la autoridad marítima para los efectos a que haya lugar.

El escrupuloso cuidado con que todos los servicios de a bordo deben ser prestados, coordinados y dirigidos, exige la constante presencia del capitán durante la navegación. No le es permitido abandonar el mando si en el caso de infortunio la constancia y la unidad de tal mando, consiente que la dirección de la derrota y de los demás servicios pueda confiarse durante la navegación ordinaria, al segundo, o al otro oficial de a bordo, sólo en caso de muerte o enfermedad, por los cuales el ejercicio del poder no sea posible, el mando pasa de derecho al segundo y en su defecto a los otros oficiales de marina de a bordo, siguiendo la graduación y finalmente el sobrecargo, hasta llegar al primer puerto de arribo, en donde en defecto de instrucciones de los armadores, proveerá la autoridad marítima.

Evolución Histórica

Pocos principios de derecho Internacional han tenido una vida tan pectórica y han sido objeto de tanto debate hasta antes de alcanzar su cabal desarrollo, como es el derecho marítimo y en el caso que nos ocupa, como lo es el de la tripulación ya que han transcurrido años de intrincada polémica, mezclada con incidentes de carácter Internacional.

ANTIGÜEDAD

Tanto fenicios como cartagineses se esforzaron en excluir de los mares recorridos por sus escuadras, a todos los demás tripulantes de mares que también lo hacían y las ciudades marítimas griegas preterdieron un exclusivismo sobre las aguas de los mares circunvecinos.

La navegación, para estos pueblos, estaba supeditada a la ley del más fuerte; si bien es cierto que aportaron ulianam institución al Derecho Marítimo, que después serían aprovechadas por los Romanos y llegarían hasta nosotros, no se ha encontrado aún ningún rastro de régimen especial que determinara las categorías de los tripulantes de los mares, que después tuvo el alta mar; y lo que en realidad venía a determinar que los navíos surcarán los limitados mares que entonces se navegaban, era la tolerancia del pueblo que en un momento dado podía hacer efectiva una prohibición.

ROMA

Estaba reservado a los juristas romanos el privilegio de establecer por primera vez cuál debería ser el régimen de alta mar; aunque ellos se referían al mar en general ya que todavía no se concebía la idea de mar territorial.

Entre algunos de los casos comunes del Derecho Romano, o se aquellos que creó la naturaleza para el uso común y no eran propiedad de nadie, estaba el mar. Ulpiano decía que estaba abierto a todos y Celso equiparándole al aire, decía que era una casa común a toda la humanidad.

Los Romanos defendieron la postura de sus juristas y ejercieron el Régimen jurídico de la vigilancia para que llevada pacíficamente el comercio marítimo de alta mar, su monopolio era de orden y el orden implica libertad.

EDAD MEDIA

En la segunda etapa de la edad media en que encontramos las más grandes discrepancias respecto al régimen de alta mar, las pre-
~~lenciones de varios gobiernos sobre varios como~~
 bien nunca se refirieron al mar en general, tenían como consecuencia limitar en tal forma la navegación en alta mar, que el principio emitido por los juristas Romanos se volvía impracticable.

Venecia se consideraba dueña única del adriático y año tras año practicaba un acto simbólico en el cual pronuncelaba las palabras *VENETIAE, INSPERACAMUS TE MARE, IN STANTUM VESTI PERPETUUM DOMINIUM*.
 Por muchos años dicha República cobraba tributos a los buques que por ahí circulaban (Navegaban y en poderosa flota y ejército se encargaban de hacer efectivas sus pretenciones).

De tal manera que otros Estados, también reclamaban derechos exclusivos sobre determinadas zonas marítimas, como en el caso de Génova, Venecia, Dinamarca, Inglaterra, España y Portugal. Estas reclamaciones, aunque obstaculizaban seriamente la navegación, eran respetadas.

De esta manera podemos decir, que del sistema de las sociedades, perfeccionado con posterioridad por el de la commenda, deriva la institución del escribano de a bordo. En los estatutos venecianos en donde por primera vez es objeto de apropiada reglamentación, aparece como el órgano administrativo de la Cia. de la nave; en su nombramiento interviene el Estado, el cual hace ~~interponer su consentimiento~~ por la autoridad consular o sectoral imponiendo determinadas garantías. El escribano es considerado como un oficial público y presta juramento según una fórmula ritual. Es el verdadero notario de a bordo de la nave con funciones de intervención y de certificación del cargamento; por esto es también actuario, todos los estatutos de las ciudades adriáticas, lo mismo que las del Mediterráneo se ocupan de él. A parte de la obligación de llevar el cuaderno del cargamento donde se anotan las mercancías embarcadas, las atribuciones especiales de este magistrado consistían en la denuncia de la carga excesiva, en autorizar los contratos durante el viaje, en conservar los roles de tripulación, en el registro de las entregas, las acomodetas del buque, en la autenticación de los contratos de enrolamiento, en la autorización de los testamentos de a bordo, en el inventario de los bienes de los fallecidos durante la travesía, de los actos de los marineros levantiscos. Las escrituras del escribano generalmente hacen plena fe sobre la nave, aparte del escribano, asumían notables funciones, el timonel, el guardián de la estiba que formaban la parte más

selecta de la tripulación. El marinero en el Derecho Romano, cuando es sui juris, asume como el capitán, el papel de arrendatario de servicio, para las obligaciones asumidas por los marineros se concede la actio exercitatoria. El enganche a participación (extendido en la pequeña navegación).

Se difundió en el Derecho Bizantino; pero sin llegar a sustituir del todo el régimen del salario fijo, la definición de enrolamiento ad partem (la participación), o sea a pago fijo, pasará a las costumbres y los estatutos medievales.

La figura del tripulante copartícipe, contenida en la ley preudo rodia, se halla en algunos estatutos adriáticos especialmente en el de ragnusa, en los cuales asume una gran importancia superior a la del salario do. El tripulante es enrolado por una compañía de viaje y recibe por anticipado su salario.

La forma de enganche ad partem o admarinariam tenían naturalmente diversas consecuencias en los casos de licenciamiento, de abandono de servicio, de enfermedad o de muerte del tripulante, de naufragio, de prolongación de viaje, de vuelta del buque etc., pero el uso frecuente del pago anticipado, salvaguardaba al tripulante de las infracciones al contrato por parte del enrolante.

Los estatutos también establecían el derecho a la manutención a bordo, disciplinando con grandes detalles (como en la actualidad sucede con el contrato de tarifa) la medida y el contenido de las raciones.

Si el marinero caía enfermo antes de la partida, no quedaba vinculado en la nave; si después tenía derecho a su parte como si estuviera

presente, además del reembolso de los gastos en sustitución de la manutención; si moría durante el viaje, el marinero contratado debía cumplir de ida y de vuelta con o sin cargamento en la nave; si abandonaba el servicio, debía responder de la paga recibida o por recibir.

Targa, recuerda que en un tiempo estaba en vigor estos sistemas

- a) el enrolamiento a mese; b) enrolamiento por el viaje; c) enrolamiento a beneficio; d) enrolamiento beneficio neto.

La disciplina de la tripulación era mantenida por el patrón o capitán al cual se debía absoluta obediencia, algunos estatutos contenían normas penales para castigar el fuero del marinero, mientras otros nada establecían. Las ordenanzas de travi iban más allá; más que a reprimir la cubierta rebelión del marinero, le concedían el poder invocar la institución de la defensa, que consistía en la protección de personas poderosas, prohibiendo a quien quiera que fuese inferior al protegido molestia o daño, concedían, no obstante, normas primitivas muy serias para los marineros que *AGEPIM* al capitán. 5

1) Evolución de la tripulación

La definición que se ha mencionado, se complementa con la de contrato por el cual una persona, inscrita en la matrícula o en los registros de la gente de mar, entra a formar parte de la tripulación de la nave, obligándose a prestar sus servicios a la misma.

Es oportuno observar que se trata de un contrato de trabajo, subespecie del contrato de arrendamiento de servicios, pero de aquel trabajo, que comparte características especiales como es el trabajo marítimo. Por este motivo, manejando en la definición, el concepto de pertenecer el enrolado a la gente de mar, que forma el presupuesto jurídico de la capacidad para formar parte de la tripulación o sea para proporcionar aquella energía técnica náutica que la ley exige en un buque.

Se suele hablar de una tripulación en sentido lato, porque en las naves mayores, en especial en los transatlánticos, destinados a servicios regulares de pasajeros, gran parte de las personas que prestan sus servicios a bordo no suelen ser trabajadores marítimos, ni hacen de la marinería su profesión habitual. La tripulación en sentido lato, se puede decir formada por el complejo de las personas que tienen misiones técnicas, principales y complementarias de servicio de cubierta o de puente, de máquina o cámara, de dirección y de ejecución adaptados a los servicios de la navegación, radiotelegráficas, radiofónicas, sanitarias, administrativas, y de asistencia de pasajeros.

Esta sumaria relación abraza todas las categorías de los trabajadores a bordo, tiene por esto una mayor amplitud de aquel mencionado en los códigos de comercio y marítimo mercantil donde los componentes de la tripulación se distinguen en dos grupos; con referencia a las activi-

dades estrictamente náuticas o sea; personal de mando y de marinería así como personal de máquinas A. Scialoja, observa, que hablan de tripulación en sentido más amplio, que comprenden otras personas embarcadas que deben ser igualmente indicadas, en el rol, pero distintamente de aquellas que constituyen la verdadera y genuina tripulación.

Por tal motivo, existen dos categorías de personas pertenecientes a la tripulación: las personas indicadas en el rol con la cualidad con que han sido embarcadas. Estos últimos constituyen, el llamado personal civil de a bordo, o como dicen los franceses: "Los agentes de servicio general (personal de cocina, de cámara, de bodega, panaderos, carniceros, barberos, intérpretes, músicos, telefonistas, enfermeras, cajeros, empleados administrativos, etc., etc.) cuyos cometidos nada tienen que ver con el servicio marítimo, pero que cumplen servicios complementarios en la navegación." 6

La distinción entre tripulación de derecho y de hecho tiende a desaparecer, en cuanto la tendencia legislativa, se puede decir internacional, se despliega decididamente hacia la pasificación del personal civil al de a bordo pero no puede ser ciertamente preferida por el código de com. que del personal civil ignora expresamente la existencia. Es cierto, que en el actual estado de cosas, la dificultad para interpretar y de coordinar, no son fáciles, y lo más notable concierne a la especialidad de las sanciones del delito de deserción que el Art. 264

código mar mer, con expresión genérica, explica a "cualquier individuo de la tripulación, refiriéndose con tal denominación Art. 429 código mar mer", a todas las personas embarcadas por cualquier motivo, con excepción de los pasajeros.

Si la ley se propusiera garantizar la continuidad y la imperturbabilidad de la mano de obra empleada en el servicio general, no tiene ciertamente tal cometido, desempeñando sólo funciones complementarias y muchas veces no esenciales a los objetivos de la seguridad indicada, por cuyo motivo no cuadraría la aplicación de los supuestos de la ley penal.

Con ello parece lógica la conclusión de que dicha categoría de personas no es posible extender las disposiciones de derecho público que interesan a la tripulación en su acepción más amplia, y les son aplicables el reglamento integral del contrato de enrolamiento y los de la ley especial que expresa o tácitamente se refieren a la tripulación en su acepción más lata, sin distinguir entre el servicio náutico y el servicio especial del personal del buque.

En cuanto a las leyes especiales aplicables a todo el personal enrolado, conviene citar:

a) Los accidentes de trabajo de los obreros Art. 21 ley 20-11-1921 #296 declara que son obreros, todas las personas que componen la tripulación retribuida con salario o con una cuota de coparticipación.

b) La relativa a la caja de invalidez (real decreto ley 26-X-1919) N.º 1.996 Art. 13, considera persona de la gente de mar, el personal de cámara y los medios de a bordo y aunque no están inscritos en la matrícula de la gente de mar, tampoco participan en el seguro de invalidez; la vejez pero para la caja de invalidación, son en cambio reportados como gente de mar.

c) Sobre el seguro para enfermedades y asistencia social de la gente de mar y del art. de 19-7-1920 que extiende a todo el personal de la navegación civil, marítima y aérea, sin distinción y exclusión hecha de los agregados a los servicios administrativos (Art. 10-1).

d) El Art. 10. de la convención internacional relativa a la indemnización por paro en caso de pérdida de la nave por naufragio convertida con el Real decreto de 27-XII-1925 No. 2.544 que con la expresión marítima, designa a todas las personas ocupadas a bordo de cualquier nave habilitada para la navegación marítima.

No existen disposiciones taxativas respecto al número de los componentes de la tripulación, ya que la composición mínima de la tripulación por cada una de las clases de naves, podrá ser establecida por el reglamento, pero este limita a prescribir que si la tripulación por su número o calidad de sus individuos, aparece inferior a aquél que el desplazamiento de la nave y el viaje, que esté por comprender, exigiesen, la autoridad marítima o consular según las cosas, puede pretender, aún cuando no medie petición de la gente de a bordo, que el número y la composición de la tripulación sean tales como exigiesen para una se-

gura navegación, en caso de incumplimiento, se negara a la nave la expedición. 7

3.-Características

La figura jurídica del capitán en la navegación moderna.

El capitán es la figura predominante y la más representativa del derecho marítimo. Es una figura compleja, sea porque en ella se concentran funciones y relaciones de derecho público y de derecho privado, sea porque el contrato de arrendamiento de servicios dominante en las prestaciones de la gente de mar, se unen otros elementos con características peculiares, derivados de las exigencias técnicas y económicas del sistema de la navegación.

Cuando se dice que el capitán es la persona a la cual se confía el mando, la dirección de la nave y el cuidado del viaje, se pone de relieve el aspecto técnico de las funciones, porque en el aspecto jurídico estas son coeficiente de su proposición ex-

||citoria. En esta convergen y se funden funciones técnicas comerciales y de derecho público con una visible ampliación de aquellas atribuciones, en gran parte técnicas de las cuales estaba investido el magister, nacido en el derecho Romano; ampliación favorecida por la elaboración del derecho intermedio, durante el cual, gracias a la "commenda", el capitán quedó convertido en el organizador y en el exponente de la especulación obtenida gracias a la expedición marítima.

El código vigente, y en general los códigos del siglo pasado, reflejan o cuando menos se resisten aún de esta situación, configurando al capitán como el gestor y el representante de la expedición y casi haciendo caso omiso de su disciplina contractual y jerárquica, se puede justificar este superado concepto jurídico, pensando en el caso frecuente y generalizado de los capitanes a la vez propietarios de la nave, pero es innegable que la especulación u inversión mercantil de los siglos modernos, regulada por todas las legislaciones hasta el siglo XVII, inconscientemente señaló la orientación del código, sobre el caso, con una vibrante crítica de las disposiciones correspondientes del código francés de las cuales las nuestras son copias.

Que apunta a la responsabilidad del capitán e, inserta frecuentemente, imperativas categorías. El capitán debe hacer, incluso en momentos en que se trata de la verdadera responsabilidad del Armador y de obligaciones que el capitán normalmente asume a su nombre.

No puede dejar de citarse como indicio de la antigua organización societaria, el precepto contenido en Cod. de com según la cual, "El capitán que navega a beneficio común sobre el cargamento no puede hacer ninguna operación comercial por cuenta propia, a menos que haya celebrado un convenio por escrito". 1

Características personales y requisitos para el mando,

El capitán como conductor de la nave y director de la maniobra, por el hecho de tener en su mano la suerte de centenares de vidas y de millones de haberes, sus contingencias de tiempo y de lugar que pueden ser extremadamente peligrosas, es una figura de gestor, que es objeto de un asiduo y riguroso contrato por parte del Estado.

La acreción y la conducción de la nave no pueden confinarse al primer sobrevenido; son precisas condiciones de integridad físico y moral de probadas aptitudes técnicas. Por el código de mar mex, nadie está autorizado para mandar una nave mercante con bandera del Estado, si no posee el título de capitán, o de patrón autorizado o en otra forma, o tenor de lo que dispone el mismo código.

La referida patente de Armador a la inscripción en la matrícula de la "gente de mar" de primera categoría, que comprende el personal destinado al mando y a los servicios de cubierta, lo mismo en las naves de comercio, que en las de pesca. Esta inscripción matricular, es una condición previa para ser admitido a formar parte de una tripulación.

Reglamento mar, en el cual el capitán, como es sabido, representa la persona más eminente entre sus componentes.

La ley habla de capitanes y patrones, diferencia que tiene sólo un alcance puramente administrativo; no es de importancia en el código de comercio, cuyas disposiciones salvo alguna excepción, se aplican indiferente-

mente a cualquiera que asuma la dirección de la navegación, y por tanto, a los comandantes de naves más modernas o como los marineros autorizados y los patrones de barco.

A partir de las condiciones de capacidad y de edad exigidas por la ley para el ejercicio de sus funciones y las disposiciones sobre la tenencia de libros, todas las demás disposiciones son comunes a los capitanes y a los patrones, sea cual sea la categoría a que pertenezcan. Unos y otros están sujetos a las mismas normas generales, y a idénticas reglas especiales, relativas a sus condiciones, a sus facultades, a sus deberes antes de emprender el viaje, durante el mismo y después de su cumplimiento como también relativamente.

La patente que confiere el grado de capitán o de patrón, de un lado y la autorización, respecto de los grados menores de otro, son documentos sin los cuales no está permitido asumir el mando dentro de los límites existentes. 10

Piloto

Es una figura de relieve en la historia de la navegación en cuanto el pilotaje, ha existido siempre y ha sido preacticado en todas partes, los pilotos son marinos especialmente expertos en la conducción de las naves en el interior de los puertos, en los canales y en general en todos los pasajes en que sea necesario un exacto conocimiento de las aguas, de las profundidades y de las especiales reglas de la navegación siempre y cuando

siempre y cuando sea reconocida su competencia; en cada uno de los puertos, estrechos, canales y otros sitios de fondeadero, se establecerá un cuerpo de pilotos para el servicio de las naves.

Características

- a) Los pilotos serán provistos de una autorización expedida por las oficinas del puerto y están inscritos en los correspondientes registros, las condiciones para ser admitidos como pilotos o jefes de pilotos, en el momento del servicio, se fijan en el reglamento.
- b) El piloto condenado por delitos previstos en las leyes respectivas, quedará borrado del registro y no podrá ser readmitido, sin haber obtenido la rehabilitación.
- c) Los emolumentos del pilotaje, estarán regulados en la correspondiente tarifa, toda promesa de mayor dádiva de la que se inserta en la tarifa, hecha en momentos de peligro de la nave, se entenderá exigible.
- d) Ningún extranjero al cuerpo de pilotos, puede ser admitido al ejercicio del pilotaje práctico local, salvo los pescadores u otras gentes de mar, cuando fuesen requeridos, en ausencia de los pilotos autorizados y con la promesa de que tan pronto estén a bordo presten la declaración de no ser pilotos autorizados.
- e) El cuerpo de pilotos debe prestar fianza por el importe establecido en el reglamento respectivo. Será responsable hasta la consecuencia de la

fianza por los daños ocasionados por impericia o negligencia del piloto, salvo los derechos que competan contra este último.

f) El uso de los pilotos puede ser por el gobierno, declarado obligatorio en los puertos, rotas, canales, etc., en los cuales haya reconocido su necesidad.

g) El piloto que conduzca una nave, tiene la facultad de marcar el rumbo y de ordenar toda clase de maniobras, de velas, anclas, cabos, amarras para todo cuando se refiera a la seguridad de la nave.

h) Los pilotos no pueden abandonar las naves confinadas a su dirección, hasta tanto no estén anclados y puestos a salvo en el lugar de destino y en las salidas, hasta tanto que no se hallen fuera de peligro. Si el piloto permaneciera a bordo después de desaparecido el peligro, hasta que la nave hallase a la vista del fondeadero. 11

Los Marineros

La definición de gente de mar, comprende a todas las personas, las cuales por la naturaleza de la profesión marítima están sujetas a las disciplinas, impuestas a ellas por el código, las personas que practican la profesión marítima están así encuadradas en forma de milicia.

La gente de mar se divide en dos categorías; Dentro del personal navegante de primera categoría encontramos a los capitanes, patrones, marineros, mozos, maquinistas, fogoneros, pescadores de alta mar, y del extranjero, este personal se destina:

a) Al mando (capitanes oficiales u oficiales); b) a los servicios de cubierta de las naves mercantes; c) a los mismos servicios en las naves dedicadas a la pesca de alta mar y del extranjero; d) a la dirección de los aparatos motores y de las demás máquinas a bordo; e) al servicio de los mismos aparatos y máquinas; f) a la dirección de los servicios complementarios a bordo.

El personal considerado como de segunda categoría es aquel que por su actividad se dedica a industria marítima (Constructores Calafateros, pilotos, barqueros, pescadores de litoral, hombres de feuzero, etc.) forman parte; a) directores técnicos de los artilleros navales; b) componentes y tripulantes de la embarcación dedicada a la pesca local; c) todas las dedicadas a la navegación local en el interior de los puertos, ensenadas, radas, canales, etc. excluidas de las que pertenezcan a la navegación interna.

Toda la gente de mar debe estar inscrita en registros llevados por las oficinas postuarias, donde se anotan cronológicamente los movimientos y demás indicaciones relativas a los individuos inscritos. 12

a) Al mando (capitanes, oficiales u oficiales); b) a los servicios de cubierta de las naves mercantes; c) a los mismos servicios en las naves dedicadas a la pesca de alta mar y del extranjero; d) a la dirección de los aparatos motores y de las demás máquinas a bordo; e) al servicio de los mismos aparatos y máquinas; f) a la dirección de los servicios complementarios a bordo.

El personal considerado como de segunda categoría es aquel que por su actividad se dedica a la actividad marítima (Constructores Calafateros, pilotos, barqueros, pescadores de litoral, hombres de feuzero, etc.) forman parte; a) directores técnicos de los artilleros navales; b) componentes y tripulantes de la embarcación dedicada a la pesca local; c) todos las dedicadas a la navegación local en el interior de los puertos, ensenadas, radas, canales, etc. excluidas de las que pertenezcan a la navegación interna.

Toda la gente de mar debe estar inscrita en registros llevados por las oficinas portuarias, donde se anotan cronológicamente los movimientos y demás indicaciones relativas a los individuos inscritos. 12

CITAS BIBLIOGRAFICAS DEL CAPITULO SEGUNDO

- 1.- Olvera de Luna, Omar. Manual de Derecho Marítimo, Primera Edición, Editorial Porrúa, S.A., México 1981. página 100
- 2.- Cervantes Ahumada, Raúl. Derecho Marítimo, Editorial Herrero, S.A. México 1979. página
- 3.- Farfán, Francisco. Derecho Comercial Marítimo, Tomo I, Bosch, Casa Editorial, Barcelona 1958. página 329
- 4.- Sobarzo, Alejandro. Régimen Jurídico de Alta Mar, Editorial Porrúa. México 1970, página
- 5.- Brunetti, Antonio. Derecho Marítimo Privado, Tomo I, Bosch, Casa Editorial, Barcelona, 1951, páginas 120-122
- 6.- Brunetti, Antonio. Derecho Marítimo Privado, Tomo II, Bosch, Casa Editorial, Barcelona, 1951, páginas 337-347
- 7.- Brunetti, Antonio. Derecho Marítimo Privado, Tomo III, Bosch, Casa Editorial, Barcelona, 1951, páginas 365-366
- 8.- Danjon, Daniel. Tratado de Derecho Marítimo, Tomo II, Editorial Reus, S.A., Madrid, 1934. páginas 5 y siguientes
- 9.- Brunetti, Antonio. Derecho Marítimo Privado, Tomo II, Bosch, Casa Editorial, Barcelona, 1951, páginas 198-201
- 10.- Brunetti, Antonio. Derecho Marítimo Privado, Tomo III, Bosch, Casa Editorial, Barcelona, 1951, páginas 201-205
- 11.- Farfán, Francisco. Derecho Comercial Marítimo, Tomo I, Bosch, Casa Editorial, Barcelona, 1958, página 315
- 12.- Cervantes Ahumada, Raúl. Derecho Marítimo, Editorial Herrero, S. A., México, 1958, página 350

CAPITULO TERCERO

III.- Organización y funcionamiento de la tripulación.

1.- Organización Administrativa.

El personal que presta servicios a bordo de los buques mercantes es muy variable, dependiendo principalmente de la clase de buque y del tráfico a que se dedica.

La dotación del buque se refiere al personal marítimo en el sentido profesional; es decir, capitán, oficiales, tripulantes, aque a bordo desempeñan las funciones relativas al manejo y dirección del buque.

Además de este personal, frecuentemente va embarcado a bordo, otro personal que presta servicios especiales necesarios en el buque. En los buques de pasaje, este personal es muy heterogéneo y a veces bastante más numeroso que el personal de navegación.

El término dotación tiene así un sentido estricto restringido al personal marítimo y otro significado lato, abarcando todo el elenco de personas que desempeñan servicios a bordo, tanto en el aspecto técnico o náutico como en el de los diversos servicios complementarios radiotelegráficos, radiotelefónicos, administrativos, sanitarios, servicios varios de los pasajeros, etc.

Aparte del personal de tripulantes, el buque mercante lleva a bordo el número de oficiales necesarios para todos los servicios de sus navegaciones.

Entre estos oficiales, el más caracterizado desempeña las funciones de segundo del buque sustituyendo al capitán en casos de ausencia o enfermedad. Mientras el capitán no haya cesado en sus funciones, el único que tiene la representación del mando superior del buque, los oficiales tienen a bordo diferentes misiones según su profesión, aplicada a la navegación específica del buque para los de carácter ndutico (con título de capitán o piloto) ó a funciones complementarias, maquinistas radiotelegrafistas, médicos, y en algunos convenios en ciertos aspectos de trabajo.

Reglamentación general del personal de A bordo.

Todo lo relativo a la dotación de los buques mercantes, a su composición, contratos y trabajo a bordo, así como a las diversas vicisitudes en que pueda encontrarse el personal marítimo, se encuentra minuciosamente regulado por las legislaciones nacionales y por algunos convenios en ciertos aspectos de trabajo.

La composición de la dotación, se haya establecida por las legislaciones internas de cada país, con arreglo a las navegaciones que el buque realice, según que sean de altura cabotaje o de tráfico interior de puertos.

Cada tripulante, tiene una libreta personal en la que deben ser anotados todos los embarcos y desembarcos del tripulante, el Rol constituye una lista visada por la autoridad de marina, con

todas las indicaciones relativas a cada uno de los individuos que integran la dotación del buque, especialidad, situación militar, condiciones generales del contrato, domicilio en tierra, etc.

REGLAMENTO PARA LA NAVEGACION DE CABOTAJE

De la tripulación.

Art. 42.- Todo el personal que tripule una embarcación debe cumplir estrictamente con las obligaciones que le imponen la Ley de Vías Generales de Comunicación, la Ley del Trabajo y los ordenamientos conexos con la navegación haciéndose acreedor a las sanciones correspondientes en el caso de alguna infracción.

Art. 43.- La tripulación de un buque deberá:

- a) Cumplir las leyes de la República.
- b) Obedecer al Capitán del buque y su oficialidad en sus respectivas atribuciones, absteniéndose de disputas, bajo pena de sufrir las sanciones correspondientes.
- c) Presentarse a bordo en tiempo oportuno al desempeño de sus obligaciones.
- d) Abstenerse de embarcar mercancía alguna por su cuenta, sin permiso estricto del armador, consignatario o fletadores, entendidos que si las mercancías fuesen de las transportes prohibidos en cabotaje, se le consigna a la autoridad marítima y a la aduanal.
- e) Auxiliar al capitán en caso de que el buque sea atacado o que sobrevenga algún accidente que ponga en peligro al buque o su cargamento, cualquiera que sea la naturaleza del accidente.

f) Abstenerse de inducir a otro tripulante a abandonar el buque o impedir su embarque por medio de amenaza;

g) Cumplir estrictamente con el trabajo o comisión que se le designe a bordo, absteniéndose de hacer estos mal, a propósito;

h) Abstenerse de salir de a bordo en horas de trabajo o estando dentro del tiempo fijado por el capitán del barco para zarpar, sin permiso del mismo;

i) Permanecer ~~a bordo~~ ^{en} tiempo de descanso, cuando las necesidades del servicio, a juicio del capitán, así lo requieran;

j) Permanecer en su servicio de guardia sin abandonarlo;

k) Presentarse a bordo a su servicio o faena en estado de sobriedad.

Art. 44.- Todo tripulante, una vez contratado y anotado en el rol de tripulación está obligado a presentarse a bordo con oportunidad, y a desempeñar su cometido con toda eficacia no obstante, ~~es~~ ^{después de} contratado y anotado desiste de hacer o de continuar el viaje, deberá dar aviso al armador, consignatario o capitán del barco, con la anticipación debida, para que sea sustituido pero si avisa sin dar tiempo para su sustitución, y con este motivo ocasiona al barco demoras y perjuicios, será consignado a la autoridad marítima para lo que haya lugar.

DERECHO MARITIMO CONSTITUCIONAL E INTERNACIONAL

1o. Las normas marítimas constitucionales, secundarias y terciarias.- en la jerarquía de las normas que integran nuestro ordenamiento jurídico positivo, podemos distinguir normas fundamentales constitucionales, normas secundarias y normas terciarias o reglamentarias.

Estas últimas categorías pueden comprender normas federales y normas locales, o correspondientes a los Estados miembros de la Federación Mexicana.

Las normas constitucionales son las contenidas en la constitución general de la República y en los tratados internacionales que sean acuerdos con ella. (Art. 113 constitucional).

Como tanto en la Constitución como en los tratados, si contienen normas marítimas, habremos de referirnos a ellas en el desarrollo de esta sección.

Las normas marítimas secundarias y reglamentarias tienen el carácter de normas federales, por disposición de las fracciones X, XII y XVII del Art. 73 constitucional. Este artículo atribuye al congreso de la Unión la facultad de legislar en materia marítima.

Nuestra principal ley secundaria es la ley de navegación y Comercio Marítimo, y falta aún elaborar sus reglamentos, por lo que podemos considerar, desde el punto de vista formal, que nuestro sistema jurídico marítimo está incompleto.

2.- La jerarquía de las normas supletorias se ha establecido por la ley en la siguiente forma:

- a) Los usos marítimos. - Esta preeminencia de los usos se explica porque el derecho marítimo, en su desarrollo histórico, ha seguido una secuencia consuetudinaria;
- b) El código de comercio
- c) La ley sobre el contrato de seguro
- d) La ley General de instituciones de seguro
- e) El código civil, para el Distrito y territorios federales.

f) La ley de vías generales de comunicación (Art. 6° L. N. C. M.) Esta enumeración es inconveniente e inecesaria. Habría bastado destacar la importancia de los usos, y dejar a la Jurisprudencia la determinación del orden de supletoriedad de las otras leyes, según los casos concretos.

Seguridad de navegación.

Los gobiernos se comprometen, mutuamente, a que cada uno de sus buques nacionales, a conservar, o si fuese necesario, adoptar, medidas destinadas a asegurar que, desde el punto de vista de la seguridad de la vida humana en el mar, todos los buques tengan una tripulación suficiente. 1

LIBROS DE A-BORDO

Corresponde a la policía navegatoria (de a bordo) la tenencia de los libros de a bordo con los cuales la ley provee a la actuación del controlador sobre la conducta del capitán en la explicación de sus funciones técnicas, náuticas y comerciales. Estos libros proporcionan también un importante elemento de prueba de los sucesos ordinarios y extraordinarios del viaje, relacionados con el derecho privado, una sumaria descripción de su contenido se lee en los Art. 500, 501 del código de comercio y prescripciones por su inalterabilidad sustancial se encuentra en el código para la marina mercante Art. 115. El alcance de los libros de a bordo es: a) exclusivamente de derecho privado, por las relaciones jurídicas existentes entre el capitán, la tripulación (especialmente por los diarios de contabilidad)

cargadores y pasajeros por los asientos del diario de escotilla.

b) preferentemente de derecho público, por las anotaciones relativas a la actividad del capitán; relativas al ejercicio de la pública autoridad, en concepto de público funcionario para el estado civil, para la función notarial como depositario etc. investido del poder de policía, y al ejercicio del poder disciplinario.

c) de Derecho público y de Derecho privado al mismo tiempo, por lo que concierne a la conducta náutica, a los incidentes de las navegación, a las averías, a la echazón, los contratos necesarios, la asistencia, el salvamento, las deliberaciones del consejo de a bordo, etc.

La anotación en el diario, tienen por objeto proporcionar al armador y los interesados una relación completa de los incidentes del viaje.

Al capitán, el medio para demostrar la diligencia por él adoptada. A las autoridades náuticas, portuarias o consulares, la posibilidad de ampliar indagaciones sobre los acontecimientos extraordinarios (hurtos, salvamentos, averías, naufragios, recuperaciones, etc.)

Por eso fue advertida la analogía que guardan entre la tenencia del libro diario del comerciante y la del diario náutico, el diario náutico consta de 4 partes o sistemas de anotación, Diario Náutico y de contabilidad diario de navegación; diario de escotilla o manual de a bordo inventario de a bordo. El capitán, además, tiene la obligación de llevar 2 libros más que son el libro

de viajes y el diario de máquinas.

Todos los libros mencionados son legales; pero en la práctica, en la administración de a bordo, suelen llevarse otros en calidad de facultativas, (libro de caja, gastos de a bordo, pega de tripulación, provisiones de a bordo o almacén de víveres). La tenencia del diario náutico no es obligatoria para la navegación locuste y fluvial ni para los viajes con desplazamiento inferior a 50 toneladas dentro de los límites señalados en el código de comercio.

Los libros y papeles que componen el diario náutico, deben permanecer siempre a bordo y no deben ser extraídos por el capitán al ser licenciado o subrogado en su cargo; fue por el contrario, razonablemente dispuesto que en el juicio de rendición de cuentas entre el capitán despedido y el armador, este no puede pedir la exhibición del diario, si no es demostrado previamente que el capitán lo habla sustraído.

Los libros y el régimen de prueba.

Una de las finalidades propuestas por el legislador al declarar obligatorio el porte de los libros de a bordo, fue el de preconstituir un medio de prueba de los hechos relativos a la navegación, de los cuales eventualmente pueden derivarse consecuencias de orden jurídico frente a terceros; entendiéndose bien de aquellos hechos cuyo registro sea obligatorio, pero para considerarse susceptible de efectos jurídicos. Nos bastará

Si bien nuestro procedimiento está informado en el principio de prueba legal, es indiscutible que las disposiciones legales, no son más que aplicaciones del libre albedrío el Juez no halla obstáculo en la ley, al considerar probado el hecho con la consecuencia de los requisitos señalados, pero puede en las mismas circunstancias, dejar de considerarlo, en otros términos el criterio de la prueba legal, se inserta en la ley, pero le es concedido al Juez poder prescindir de ella, según su prudente apreciación. El principio absoluto de la libertad.

Disposiciones reglamentarias de hacer visitar la nave.

El código de Comercio exige que el capitán haga visitar la nave en los casos y en los modos establecidos en el código marítimo, también es un deber importantísimo inherente a la navegabilidad, que se contiene en el precepto del Art. 77 según el cual "toda nave que emprenda la navegación debe hallarse en buen estado de navegabilidad y estar provista de los pertrechos y equipos determinados en el reglamento, pero la obligación de hacer visitar la nave, corresponde al Armador que debe observarla en los modos y términos de ley.

La obligación personal del capitán de asegurarse antes de hacerse a la vela, de que la nave estuviese bien lastrada y cargada etc. está de hecho proclamada por la ordenanza de 1681 (libro I? título I Art. 8°).

a) *la primera visita.*— es aquella que determina la idoneidad material para la navegación, de las nuevas construcciones, o bien de las naves ya en ejercicio que se hallen inscritas en la matrícula nacional. Dicha visita tiene lugar cuando se pide el certificado de navegabilidad.

b) *las visitas periódicas* son aquellas que se refieren a la convalidación de los certificados de clasificación o de navegabilidad, para los cuales está prevista la convalidación, a intervalos de tiempo determinados así como a las comprobaciones periódicas prescritas en el reglamento, tales visitas se refieren a: al casco, al aparejo, a las instalaciones fijas y a los medios de salvamento; al motor, instalaciones eléctricas; a las instalaciones móviles, a las dotaciones de a bordo y de la tripulación y por último a las instalaciones radiotelegráficas.

En relación al tiempo en que se efectúan las visitas, se distinguen en: a) *ordinarios* (anuales o bianuales, o bien en época preestablecidas precisados en el reglamento); b) *especiales más completas y rigurosas*, todas las veces que sea necesario comprobar las buenas condiciones de la nave se harán las ocasionales. Son necesarias para la convalidación de los certificados de idoneidad para el transporte de cargamentos inflamables y para la revisión extraordinaria de los certificados de flotabilidad.

Los documentos necesarios para comprobar la idoneidad para la navegación de naves nacionales son:

- a) Certificados de seguridad para las naves habilitadas para el transporte de los pasajeros en viaje internacional.
- b) Certificados de seguridad radiotelegráfica, para naves no habilitadas para el transporte de pasajeros, de desplazamiento bruto no inferior a 1.600 toneladas que efectúan viajes internacionales.
- c) Certificados de exención, para naves habilitadas para viajes internacionales, cuando sea necesaria su entrega para justificar derogaciones concedidas por la autoridad marítima a las prescripciones de los apartados a y b.
- d) Certificados de clasificación, o si este no es exigido, el certificado de navegabilidad.
- e) Certificado de o bardo libre
- f) Certificado de idoneidad para el transporte de cargamentos inflamables o peligrosas naves autorizadas para ello.
- g) Certificado relativo a instalaciones radioeléctricas.

Estas disposiciones, relativas a la conducta del capitán, tienen importancia, en cuanto "la nave nacional que zarpe de puertos nacionales o extranjeros, donde resida autoridad consular, no puede obtener la autorización de salida, si no se halla en posesión del documento fundamental comprobante de la idoneidad de la navegación y de la licencia de navegación en curso de validez" tal licencia es obligatoria para todas las naves, y es entregada en el primer armamento de la nave, conservando su validez mientras estén en curso legal los docu-

La anotación, por ejemplo, para exonerarse el capitán de la responsabilidad en el empleo de cosas existentes a bordo, exigiéndose en tal caso por el Art. 508 que la necesidad sea comprobada por medio de un proceso verbal suscrito por los principales de la tripulación.

En orden al valor probatorio del diario, llevado de conformidad a la ley y legalizado en el puerto de destino, considerándose ~~constitutivo~~ ~~de~~ una presunción de exactitud y fidelidad en favor del capitán en razón de sus anotaciones.

Aquellas que se refieren a actos del capitán, ejecutados con la investidura de representante del poder público no pertenecen a la categoría de documentos privados y es diversa su eficacia probatoria.

En el caso de las anotaciones relativas a hechos o contratos jurídicos de derecho privado, aunque sean preordenados en relación al orden público, o sean de público interés, tendrán mediante juicio, eficacia probatoria del mismo modo que la tienen los libros de los comerciantes debidamente llevados.

De tal manera que no es exacto hablar de presunciones en favor del capitán, derivados de los libros. En materia de derecho privado, el Juez, cuando se lo dicte su criterio, podrá negarles toda eficacia probatoria, aún cuando resultare que fueran debidamente llevados. 2

mentos reglamentarios y sobre el inventario de a bordo y sobre el rol de la tripulacion.

Por lo que respecta a las visitas y a los certificados relativos a la navegacion, las disposiciones del reglamento, van seguidas, respecto del capitán, de sanciones penales, cuando este sea sorprendido navegando sin estar en posesion de los documentos que interesan a la idoneidad de la navegacion o con ellos, cuando están caducos; cuando considerándole por las visitas periódicas, ocasional o de partida, que la nave no posee la dotacion de orden los pertrechos y sistemaciones, no haya efectuado a su debido tiempo la oportuna denuncia a la autoridad maritima; cuando finalmente no haya hecho entregar las expediciones, teniendo ya la nave cargada con exceso sobre el bordo libre. 3

Documentos que debe tener el capitán al zarpar.

El capitán al momento de zarpar la nave debe tener a bordo: el acta de nacionalidad, el rol de la tripulacion, las pólizas de cargo y los contratos de fletamiento, las actas de visitas, los recibos de pagos y boletines de caucion de las aduanas. Debe estar igualmente provisto del manifiesto de a bordo, de los documentos sanitarios y aduaneros de los certificados de arque de conformidad con los acuerdos internacionales y para los demás efectos de la ley de un ejemplar del código civil, del comercio, del de marina mercante del reglamento para la ejecucion de este último, lo relativo a la ordenacion del Estado.

Civil para evitar los abordajes en el mar, los ejemplares de las leyes y reglamentos mencionados, podrán ser susstituidos por un manual en el que consten disposiciones recopiladas contenidas en los mismos, esencialmente necesarios a los capitanes, y en los cuales consta reproducido textualmente el reglamento para evitar abordajes.

Por cuanto concierne a la seguridad de la navegación, la documentación relativa a los actos de visitas que actualmente ha sido sustituida por la licencia de navegación en curso de validez.

Para expedir la licencia, la autoridad marítima o consular debe haber recibido la documentación técnica del registro, el cual comprobada la observancia de las normas reglamentarias, lo hace constar en la licencia en curso de validez y los demás certificados de que se ha hablado. 4

Las funciones administrativas del capitán, de acuerdo con el Art. 20 de la Ley

El capitán del buque, cuando se entre en alta mar o en aguas extranjeras, representará al ejecutivo federal como autoridad marítima suprema, en el ejercicio de sus funciones administrativas, el capitán actuará como agente del MP cuando se cometieren delitos a bordo; como oficial del registro civil cuando ocurran hechos sujetos a registro y como notario en los casos o en que sea necesaria su fe pública, como sería en los casos del testamento marítimo. Además, debe entenderse que la autoridad del capitán es ilimitada y concentradora de todas las facultades propias de la autoridad en general, ya que va al frente de la comunidad marítima

y, por la naturaleza de ser encargo no puede haber sobre el autoridad alguna, asi deben interpretarse la fracción III del Art. 23, que dice que el capitán ejercerá su autoridad sobre las personas y cosas que se encuentren a bordo.

Los actos de autoridad del capitán, tendrán el carácter de provisionales y deberán ser sometidos a las autoridades de tierra firme, al arribar el buque a puertos mexicanos, Creemos lógico afirmar, que en estos casos, las autoridades competentes serán la del puerto mexicano al que el buque arribe inmediatamente después de la realización de los hechos respectivos.

2.-Funciones

El capitán es siempre elegido por el armador, quien debe adoptar las precauciones para que reúna las condiciones necesarias, pues el armador puede tomar una elección desacertada. El capitán tiene oficialmente, en virtud de su título, la competencia técnica para el mando del buque que se le confiere. Pero algunas decisiones de la jurisprudencia establecen que esta competencia puede no resultar suficiente para el armador, ya que este a parte de los títulos, exige que el capitán sea verdaderamente digno de mandar el buque.

Autoridad exclusiva del capitán en las funciones náuticas.

En principio general, el armador no tiene que dar instrucciones al capitán respecto a maniobras y dirección náutica del buque.

La doctrina y la jurisprudencia coinciden. 5

Las funciones del capitán como Jefe del buque.

En esta situación tiene obligaciones de carácter técnico náutico, obligaciones administrativas, obligaciones como funcionario público y obligaciones comerciales.

1.- Las funciones técnicas giran alrededor de la facultad de dirigir el buque a su destino, empleando las Reglas y reglamentos de navegación.

2.- Las funciones de carácter administrativo, las principales son tres antes del viaje: a) hacer un reconocimiento del buque para cerciorarse de que el aparejo y la máquina se encuentran en buenas condiciones y con los pertrechos necesarios para una buena navegación;

b) permanecer a bordo con la tripulación mientras se recibe la carga, vigilando que se estibe correctamente, no permitiendo que se embarquen mercancías o materia explosivas o simplemente peligrosas, sin que la carga estorbe las maniobras marineras, comprometiendo así la seguridad; c) tener a bordo un inventario detallado del casco, máquinas, pertrechos y aparejos, así como toda la documentación: código y reglamentos, Diario de navegación y otros libros necesarios.

Durante el viaje

I) cumplir los reglamentos de aduanas, sanidad y otros; II) disponer en caso de urgencia las reparaciones procedentes para poder continuar el viaje, adquiriendo cuantos efectos convenga; III) en caso de peligro, no abandonar el buque sino después de que, para salvarlo, hayan sido agotados los medios sugeridos por el arte náutico y después de haber escuchado la

opinión de los oficiales a bordo y de los tres marineros viejos y experimentados. El capitán siempre debe ser el último en abandonar el buque, llevando consigo el diario, los demás papeles de a bordo y cuando pueda, los objetos preciosos. El estado de peligro impone al capitán una serie de imperativos categóricos, desde la invocación de socorro mediante señales ópticas, acústicas y radiotelegráficas, hasta la organización de medios de salvamento, agrupamiento de personal a bordo, señalamiento de contenidos respectivos, distribución de embarcaciones, agrupamiento de embarcaciones y aparejos flotantes, etc.; IV) imponer las penas correccionales que sean de competencia, de conformidad con las normas reglamentarias, con obligación de presentarlas a la autoridad competente a la llegada a puerto; V) pedir pilotaje donde sea menester, especialmente en las entradas y salidas que no sean conocidas del capitán u oficiales; VI) hallarse en cubierta y dirigir las maniobras de entrada y salida, salvo el caso en que se encuentre a bordo un piloto; VII) observar los preceptos de luces y señales de navegación.

AL LLEGAR A PUERTO

- a) en caso de haber entrado en arribada, presentarse a la autoridad marítima o consular antes de 24 horas después de la entrada, formulando declaración sobre identificación del buque y travesía, para justificación de la arribada; b) poner a buen recaudo los documentos y pertenencias de los tripulantes fallecidos en el viaje, con detallado inventario levantado ante testigos; c) hacer visar su diario náutico por la autoridad marítima o consular y presentar la relación de mar (portesta

de mar) en el caso de acontecimientos extraordinarios que interesen al buque, a las cosas cargadas y a las personas.

Obligaciones como funcionario público

El capitán, como funcionario público debe; a) formalizar, con encargado del Registro Civil, las actas de nacimiento ocurridos en el buque, actas de matrimonios y defunciones; el capitán, está facultado para autorizar matrimonios celebrados a bordo cuando exista inminente peligro de muerte; b) como notario, el capitán autorizará los testamentos marítimos.

2.9. Obligaciones Comerciales

En el plano comercial el capitán es representante del naviero, la relación entre ambos es muy compleja. Al contrato de servicios, se unen los elementos de mandato como encargado de confianza siempre revocable y a estos elementos contractuales se superpone el elemento de la representación. Del conjunto de todos ellos resulta la figura del capitán como un representante del naviero de carácter muy especial.

Por su poder tiene un ámbito legalmente fijado, como el poder del factor mercantil.

Concretamente, las principales obligaciones del capitán en relación con la mercancía a su cuidado son a) visitar, antes de cargar, las bodegas y locales en donde se colocará la mercancía, b) observar y hacer observas las reglas del arte en relación a la capacidad de la estiba de modo que no rebase la línea de máxima carga; c) No cargar ninguna

mercancía por cuenta propia o de algún miembro de la tripulación; d) Entregar la mercancía a su destinatario al llegar a puerto de destino del buque; e) ajustar su conducta a las reglas y preceptos contenidos en las instrucciones del naviero.

Funciones Excepcionales.

Todas las determinaciones que juzgue ventajosas y que pueden reclamar circunstancias anormales de la expedición, incumben al capitán, sin necesidad de justificarse apoyándose en su concepto de mandato o de representación. Puede realizar todos los gastos que sean necesarios y justificados a fin de conservar el cargamento, vender en un puerto de refugio las que resulten deterioradas y de imposible conservación etc. 6

Funciones de orden público y atribuciones de derecho Privado.

La posición del capitán, interesa a un tiempo al derecho privado y al derecho público. Al estudio de las obligaciones y de los derechos, es conveniente asociar el de sus funciones de orden público y compensados con las atribuciones de derecho privado. La materia se halla desordenadamente distribuida en la ley, pero no es difícil encuadrar las diferentes normas de derecho administrativo en aquel "reglamento de a bordo que el capitán está obligado a observar y a hacer cumplir a cuantos con el viajan".

El interés público, está unido a los medios y a los fines de la navegación, tanto más que sus servicios se ofrecen al público, el cual se confía al armador sin ningún conocimiento de las personas y de los medios habilitados, y es sabido, escribe.

MAJORANA," que cuando más fuertes estos elementos de indiferencia y de impersonalidad, por decirlo así en la elección de aquellos con los cuales contrata una empresa tanto más fácil esta asume el carácter de servicio público; por cuyo motivo, se hace más necesaria la intervención de la administración, incluso para la defensa de los intereses que aparentemente se manifiestan en relación a un particular y que para la seguridad y desarrollo del tráfico, afectan indirectamente a toda clase y amorfa, pero socialmente existe de los consumidores de la misma aquel particular forma parte; y su intervención multiforme de la pública de seguridad y administrativa, de conservación y de progreso, es siempre más intensa, cuanto más el servicio consiste no en el dar, sino en el de hacer, tal como ocurre en el transporte.

Para la seguridad de las personas embarcadas, es necesario que el capitán redna, la suma de poderes atribuidos a los órganos de la administración pública, los poderes de a bordo que en los siglos pasados se ejercían colegialmente, hoy corresponden exclusivamente al capitán. A tal organización se refieren los poderes disciplinarios sobre la tripulación y los pasajeros, las funciones administrativas relacionadas con las libras de navegación, las de público oficial para las actas del Estado Civil, testamento, las de policía judicial, de expropiación de propiedad ajena en interés y salvamento común etc. etc. son todos ellos, verdaderos actos de Imperio que alcanzan el más

elevado exponente en la función primitiva.

Por ello podemos decir que:

a) El mandato del capitán, es de derecho objetivo de carácter perfectamente público, inderogable e inmodificable por la voluntad privada, las limitaciones del mandato, no pueden oponerse a terceros por el armador.

b) El capitán está investido a funciones de no rigurosa referencia con su cometido de servicio, lo cual justifica su autoridad no coordinada con el enrolamiento, sino con la exigencia del viaje y con las necesidades de la expedición.

c) Los poderes del capitán, pueden derivar, aparte de la voluntad del armador, de subrogación legal o de resolución de la autoridad marítima o consular, no verifican tal institución en representación del armador.

d) El capitán puede ser separado por el armador, sin derecho a indemnización, a menos que ésta no hubiese sido convenida por escrito, mientras que el mandatario comercial revocado sin justa causa, conserva intacto tal derecho.

e) La muerte del armador no pone fin a los poderes del capitán, el cual está obligado a terminar el viaje mientras que la muerte del mandante hace cesar el mandato.

f) El mandato en general, está de ordinario desprovisto de representación la cual puede ser convencionalmente agregado por pacto mientras que el mandato del capitán está provisto de representación material y procesal.

g) El mandato del capitán aún provisto de representación material,

no es un mandatario institorio, no estando propuesto para el comercio en general del armador estando limitados sus poderes su representación esta conectada a determinados contratos.

h) el mandatario actúa a interés del mandatario y no puede ejecutar actos que se encuentren en oposición a los intereses del mandatario. Mientras que el capitán en beneficio de la expedición, puede actuar en opinión a tales intereses individuales del armador procurando fondos que le sean necesarios con garantía de su propiedad de cose.

l) El mandatario que no obre de conformidad a las instrucciones recibidas o según el uso, es responsable frente del mandate y viene obligado a indemnizarlo mientras que el capitán, en caso de contramención a las obligaciones legales responsable de los daños frente a todos los interesados en la nave y en el cargamento.

j) El capitán, cuando actúa con tal investidura no está obligado a denunciar el nombre del armador, a quien empeña sin responsabilidad, cuando obra con los límites de la ley, mientras que el mandatario debe exhibir si le es pedido, el documento de mandato, para no correr el riesgo de asumir una obligación personal, debía poner la palabra "por poder".

k) No es aplicable al capitán, el derecho de retención privilegiada que compete al mandatario comercial por los anticipos y gastos anticipados en la ejecución del mandato; le compete en cambio el privilegio

sobre el flete y sobre la nave, por los salarios y emolumentos y por las indemnizaciones debidas.

Decisiva es la naturaleza del contrato de enrolamiento, por cuyo motivo la causa, en el de los marineros, extrinseca en la mera prestación de un servicio, y en cambio en el capitán en la asunción del mando y en la ordenación legal de tal función. 7

El contenido del poder de a bordo.

El llamado "poder de a bordo", en el lado más notable y original de la función del capitán, notable porque está materializado por atribuciones y facultades, que superan a los de cualquier director de una comunidad de personas, y porque con mayor o menor amplitud, ha caracterizado siempre su oficio, a través de todos los tiempos y en todas las modalidades de la navegación.

El poder de a bordo, ha asumido, en historia de la navegación, interesantes evoluciones, al campo de las condiciones jurídico económicas dentro de las cuales se desenvolvía el tráfico marítimo. En la primera edad media se ejercía en la esfera de una perfecta democracia que era la característica de las sociedades maris y de las variadas formas de la encomienda. El capitán era el primero inter pares; los comerciantes viajaban con él y no se tomaba ninguna decisión en interés común, sino era en acuerdo entre él y la tripulación (argemanament) (cons. supra I, No. 52).

Posteriormente el poder del capitán vino haciéndose más eminente (desde el siglo XIV al XVI) y con la consolidación de las grandes monarquías, el absolutismo invasor penetra plenamente en el gobierno de la nave; hacia el siglo XVIII reforzándose el concepto de que el capitán era el *solo "maitre apres Dieu"*.

Desaparece el viejo tipo del consejo de a bordo, formado por todos los interesados en la expedición, permaneciendo como una sola forma reducida de órgano consultivo, compuesta por las principales de la tripulación. 8

Más o menos todos los códigos modernos, han reforzado las prerrogativas del capitán, concediéndole poderes jerárquicos, casi militares, sobre el personal de la tripulación en la justa consideración de que la nave, lo mismo en alta mar que en el extranjero, es una parte del territorio del Estado, en la cual es de razón, que, como Jefe absoluto de la comunidad viajante, se centralicen en él, por *impérita delegatio*, algunas de las atribuciones de autoridad y de imperio que corresponden al mismo Estado. 9

No se trata, sin embargo, del derecho exclusivo de autoridad privada y de vigilancia sobre la actividad profesional de la gente de mar. Capitanes y patrones están revertidos de funciones públicas al servicio del Estado de tal manera es; por eso sin ser funcionarios públicos, se les designa como autoridad revertida del poder disciplinario de acuerdo al Código mar mex.

Esta cualidad de oficial público, interesa al ejercicio de funciones de orden público, no a aquellos de carácter comercial; salvo los casos en que éstas tuvieran conexión con el orden público. El capitán es un funcionario público por causa de su mando no de vez en cuando encargado o aceptante voluntario de un público servicio; y es tal, no desde el momento en que estipula su contrato de enrolamiento, sino desde aquél en que, efectivamente asume el mando quedando desposeído del mismo, cuando es sustituido en el mismo aún cuando permanezca en vigor el contrato. 10

Por todas estas razones, el poder de a bordo sino representa una relación de derecho público, tampoco encierra una relación de derecho privado; es una relación híbrida, de aspecto informe, en virtud de la cual es capitán, mientras queda investido de facultades y de funciones que pertenecen normalmente a la autoridad de derecho público del Estado, desempeña en su posición actividades que representan una gran parte en el campo del Derecho Privado. 11

¿En qué aspecto se concreta este poder en las disposiciones de nuestra ley?

a) En un poder de autoridad o de imperio, sobre la nave y sobre todo lo que sea de su pertenencia, que puede ser ejercitado incluso hallándose en conflicto con el armador, también en nuestra ordenación jurídica no se trata de un concepto unitario, sino como observa SCHPS. El capitán puede impedir todo acceso a bordo a cualquiera, excepto a los funcionarios del Estado y autoridades militares en los casos previstos

en el código de la marina mercante, dispone de los accesorios de la nave de las cosas que se hallan a bordo destruir o poner en tierra los cargamentos no declarados, secuestros y confinar armas etc.

b) En un poder de disponibilidad, sobre las cosas que se hallen a bordo, (cargamento, equipaje del personal y pasajeros) de naturaleza patrimonial, pero preordenado a las finalidades de interés del viaje o de la expedición.

c) En un poder de autoridad o de imperio, sobre determinados grupos de personas que se hallan a bordo o sea:

aa) sobre los oficiales y demás personas enroladas. No se trata de la actuación del derecho de obtener en la representación del Armador, la ejecución de las prestaciones prometidas, sino del poder de exigir respeto y obediencia a las órdenes dictadas para el buen fin de la expedición.

A tal fin, el cumplimiento de los deberes de los enrolados, está revestido de especiales sanciones penales que condenan la negativa de obediencia debida al capitán o patrono, lo mismo a bordo que en tierra (Art. 281 Cod. mar. mex).

La obediencia es debida por todos los enrolados y por todo el poder coactivo en caso de negativa.

bb) El poder coactivo aludido, tiene un contenido diverso del poder disciplinario propiamente dicho, que ejercita indistintamente sobre todas las personas embarcadas, personal civil a bordo y pasajeros.

Las infracciones de la disciplina con pena disciplinaria, están definidas en el Art. 452 Código mar mer.

d) en el conferimento de funciones normalmente diferidas, a los órganos del Estado o a funcionarios públicos reconocidos por el Estado.

El capitán está autorizado para levantar actas que producen fe pública y respectivamente.

aa) ~~atribuciones de Estado Civil, de jurisdicción y de ministerio ejecutivo~~ público de funciones útiles.

Las funciones del capitán son en este punto, análogas a las de los funcionarios del Estado Civil. Lo mismo se consigue en el Art. 10 del Real Decreto noviembre 1865.

bb) a la otorgancia de determinadas actas notariales (ejercicio privado de funciones públicas), como la de nacimiento a bordo, deben redactarse a bordo, cuando las personas en interés de las cuales se levantan, estén en la absoluta imposibilidad de valerse por otra forma. 12

Piloto (funciones del)

La figura del piloto es tradicional en el Derecho Marítimo, en muchas naciones es un oficial permanente del buque; en otras, también se llama el capitán para que le ayude en la conducción del buque en los pasos difíciles o desconocidos por él, al entrar a los puertos y al salir de ellos. En ambos casos, la seguridad del buque está encomendada a la pericia del piloto, muy especialmente en puertos, canales, ensenados, y ríos.

El piloto, como oficial permanente de un buque está encargado especialmente, de dirigir la deriva de este. Por tal razón, su misión a bordo impone al capitán el acuerdo con el piloto para variar el rumbo y tomar el más conveniente para el buen viaje; en caso de desacuerdo, siendo el capitán el jefe supremo del buque, el piloto ha de someterse a su autoridad y prestarle obediencia.

Independientemente de estas funciones técnicas, el piloto es el segundo jefe del buque y en tal concepto, substituirá al capitán en caso de ausencia, enfermedad o muerte, asumiendo sus atribuciones, obligaciones y responsabilidades.

Las obligaciones del piloto giran alrededor de su misión genuina que es la dirección del rumbo del buque. Ha de ser provisto de las cartas de las naves en las que va a navegar, de las tablas e instrumentos de reflexión que sean necesarios para registrar diariamente las distancias, los rumbos navegados, la variación de la aguja, el abatimiento, la dirección y fuerza del viento, el estado atmosférico etc. En la práctica, los instrumentos mencionados los suministra la empresa naviera y el cuaderno de Bitácora se lleva en común por todos los oficiales de puente, sirviendo de base para las anotaciones del capitán en el Diario de Navegación.

El piloto no puede usurpar el mando del capitán, quien debe ejercerlo personalmente al entrar a los puertos, ensenados, canales y ríos, y salir de ellos, pero si tiene la facultad

de establecer el rumbo y ordenar toda clase de maniobras de velas, anclas, cabos y amarras, para todo lo que se refiere a la seguridad del Buque. Por este motivo, es conveniente distinguir entre el mando de este y la dirección del rumbo y de la maniobra. Hemos de repetirlo, en ningún caso se encuentra el capitán substituido por el piloto, excepto, en caso de ausencia, enfermedad o muerte del capitán.

Los pilotos que no tienen categoría de oficiales permanentes de un buque, son en realidad, como se les denomina en algunos países "pílotos", expertos marinos especializados en la conducción de las naves en el interior de los puertos, en canales y en general en todos los pasajes donde sea necesario un exacto conocimiento de las aguas, de las profundidades y de las reglas especiales de navegación.

Las facultades, obligaciones y responsabilidades de todos los pilotos en general no son los mismos en todos los países, los códigos y reglamentos respectivos los señalan. 13

Funciones de los marinos.

Desde la antigüedad se ha usado el concepto "gente de mar" como sinónimo de marinería o de trabajadores de mar. Sin embargo, la definición no es uniforme en todos los países. En algunos, hace siglos se consideraba gente de mar exclusivamente a las personas dedicadas a la navegación. En la actualidad el criterio es más amplio; por ejemplo, en Italia la denominación de "gente de mar" comprende todas las personas que por naturaleza de su profesión marítima están suje-

tas a las disciplinas.

Funciones del marinero

No son solamente limitadas a la dirección del viaje; podemos decir que sus funciones comienzan antes y terminan después del viaje. Algunos estatutos les prohibían dejar el puesto antes de que la nave saliese, debiendo dar su trabajo a la carga y a la descarga de las mercancías el marinero no podía desembarcar durante las escalas en los puertos sin el permiso del capitán, que limitaba el derecho de desembarque en razón de que una parte de la tripulación debía permanecer a bordo; la desertión era castigada en Venecia, con la pena de restituir el doble.

En general todos los estatutos acogen disposiciones también de carácter penal, por esta grave infracción.

En caso de destrucción de la nave, capitán y tripulación tenían obligación de salvarla, permaneciendo a bordo hasta que pudiese ser reparada.

La renuncia del marinero era consentida en casos especiales para mejoramiento de su propia decisión, para contraer matrimonio, para acudir o ir en peregrinación a Jerusalem o a Roma. El despido era dado por el patrón cuando el marinero hubiese sido acusado de ladron, pendenclera, perjuro, desobediente, reiterado o bien blasfemo, depravado, estafador.

Las obligaciones del marinero, consisten propiamente en realizar el trabajo para el que es contratado. Si en el curso del viaje resulta que surgen riesgos que no se han tenido en cuenta, enton-

ces el marinero no necesita afrontarlas salvo que le sea pagada una remuneración especial. 14

3.-Representatividad de la tripulación (poder)

Consignatario del Buque: reconocen al consignatario como mandatario del armador unicamente para los efectos de cobrar el flete y hacer la entrega de las mercancías, pudiendo ser demandado solo para sus culpas personales y no por los imputables al armador o al capitán. La evolución iniciada a fines del pasado siglo ha llegado a su culminación en los tiempos modernos, en que las funciones del consignatario se han extendido y se reconoce casi universalmente que es un verdadero encargado mandatario o representante del armador en el puerto donde ejerce sus funciones, "encargado de todo lo concerniente al buque en el puerto de escala" a la gestión comercial, no existen obligaciones entre el consignatario y el armador para que pueda plantearse en litigio ante los tribunales, ya que el armador no puede reclamar nada al consignatario ni este al armador. El consignatario, encargado del fletador y circunscrito a su mandato no está obligado personalmente con el armador, en sustitución del fletador, a cumplir las obligaciones que pesan sobre este como consecuencia de la liquidación de todos los elementos de la póliza de fletamento.

La representación del consignatario implica esencialmente la realización de actos materiales y jurídicos en nombre y por

cuenta del representado, el consignatario tiene derecho al reintegro de los gastos incurridos, así como a la comisión fijada, pero, generalmente se reconoce que, ni por esos gastos ni por la comisión puede pretender privilegios sobre el buque. 15

La personalidad y la continuidad del mando

Dos características típicas, presenta la función del mando, la personalidad y la continuidad durante el viaje, el capitán es el encargado del mando de la nave y tal encargo comprende todas las atribuciones nauticas y judiciales, que entran en su mandato legal.

En cuanto a la continuidad existe una limitación o sea en caso de faltar por cualquier causa el capitán o el patrón, o hallándose estos impedidos el mando debe pasar de derecho al segundo y en su defecto a los demás oficiales de a bordo, según el grado comprendido, el contramaestro, hasta el primer puesto de arribada, donde a falta de disposiciones por parte de los armadores deberá proveer la autoridad marítima o consular también en este punto preside un criterio de orden público el poder del capitán es una delegación de la autoridad pública y no debe sufrir interrupciones, la subrogación ocurre tomándose en cuenta la capacidad y las aptitudes técnicas de los subordinados, quien asume el mando en subrogación subentra en las funciones de orden público y privado y en la relativa responsabilidad, de la cual es cambio, el capitán subrogado, estaba liberado.

Se desprende que la entrada del capitán en posesión de sus funciones, puede ocurrir en 3 formas: a) por nombramiento por parte del propietario, de los copropietarios, del armador o del gerente (armador) de conformidad al contrato de enrolamiento; procedimiento ordinario; b) por subrogación, en fuerza de ley, en los casos de impedimento o de fallecimiento del capitán nombrado, ocurrido durante el curso de la navegación; c) por nombramiento de autoridad marítima y consular cuando no existan otros oficiales en el buque para subrogar. En los casos A y B el armador responde por el capitán como si lo hubiera nombrado.

Los diversos sistemas legislativos de la representación legal.

En materia de contratos estipulados por medio del capitán y de la consiguiente responsabilidad del armador, o sea sobre el alcance y los límites de su representación legal y contractual, los sistemas legislativos pueden dividirse en tres grupos:

1o. Sistema italiano. Las características fundamentales de nuestro sistema, que más adelante estudiaremos con todo detalle, se refiere a la índole de los contratos estipulados y al lugar de su estipulación se pueden resumir en los siguientes:

a) defecto de representación en el lugar de residencia de los propietarios o armadores, salvo especial autorización para contratos determinados.

b) representación condicionada a la aprobación del armador por el contrato de enrolamiento de los marineros en el lugar de residencia de éstos.

c) representación integral en el curso de viaje para los contratos relativos a la nave y a la navegación.

d) representación durante el curso del viaje, condicionada a determinadas autorizaciones y aprobaciones para los contratos de crédito urgente e indispensables para el buen fin de la expedición.

e) mandato especial para la venta de la nave.

En el sistema inglés. En un sistema semejante en el cual el honorario del capitán se separa notablemente del concepto de derecho continental, mientras por otro lado, se acerca al romano, la regla es que el capitán, aunque actúa para la nave, asume responsabilidades personales, y que el armador en ciertos casos, solo resulta obligado en forma objetiva.

La responsabilidad subsidiaria del armador que se desprende más que otra cosa, de una rica casuística, presupone la circunstancia de que el capitán se halle en un puerto extranjero y especialmente:

- a) que ni el armador ni sus agentes terrestres, se hallen en el lugar del contrato o en lugar vecino a éste;
- b) que el capitán no tenga forma de comunicar fácilmente con aquellos;
- c) que el contrato de que se trata, se refiere al empleo usual de la nave "usual employment";
- d) que se trate de un contrato efectivamente indispensable, como sería por ejemplo, un préstamo a la gruesa sobre la nave.

En todos los restantes casos, la responsabilidad es solamente personal del capitán.

30. Sistema Alemán. Gira todo él en torno al concepto clásico de representación y admite, como el nuestro, la distinción entre contratos concertados in loco y contratos concertados en el curso del viaje se diferencia del nuestro, en cuanto la presencia allí en concreto del armador, para quien queda excluida la representación contractual, no aparece como admitida de vez en cuando, sino que queda excluida totalmente, cuando el contrato haya sido estipulado fuera del puerto de inscripción de la nave precisamente:

- a) no existe representación del armador en la nave, en el puerto de inscripción, salvo para el contrato de enrolamiento.
- b) fuera del puerto de inscripción, el capitán está habilitado para contraer obligaciones necesarias para el armamento, equipo, abastecimiento y manutención de la nave y asimismo para fletarla.
- c) en el curso del viaje, tiene poderes para contraer operaciones de crédito para la manutención de la nave y cumplimiento del viaje, dentro de los límites de una necesidad extrema.
- d) para operaciones, incluso cambiarias, empenativas del crédito personal del armador, el capitán necesita de un mandato especial.

En todos los casos de representación legal y voluntaria, el capitán no obliga asimismo, como al armador, a menos que no incurra en exceso del mandato.

La representación procesal: concepto y límites.

El capitán está investido de una representación procesal; el Art. 50, Cod. com. dice que, en el curso del viaje, puede, si existiera urgencia, notificar actos y también promover y seguir juicios en nombre y en interés de los propietarios, por cuanto interese a la nave y a la navegación de la cual es él, el designado.

De una representación procesal, hay trazos también en el derecho romano. En la *l. 1-17-7-11-12-13-14-15-16-17-18-19-20-21-22-23-24-25-26-27-28-29-30-31-32-33-34-35-36-37-38-39-40-41-42-43-44-45-46-47-48-49-50-51-52-53-54-55-56-57-58-59-60-61-62-63-64-65-66-67-68-69-70-71-72-73-74-75-76-77-78-79-80-81-82-83-84-85-86-87-88-89-90-91-92-93-94-95-96-97-98-99-100-101-102-103-104-105-106-107-108-109-110-111-112-113-114-115-116-117-118-119-120-121-122-123-124-125-126-127-128-129-130-131-132-133-134-135-136-137-138-139-140-141-142-143-144-145-146-147-148-149-150-151-152-153-154-155-156-157-158-159-160-161-162-163-164-165-166-167-168-169-170-171-172-173-174-175-176-177-178-179-180-181-182-183-184-185-186-187-188-189-190-191-192-193-194-195-196-197-198-199-200-201-202-203-204-205-206-207-208-209-210-211-212-213-214-215-216-217-218-219-220-221-222-223-224-225-226-227-228-229-230-231-232-233-234-235-236-237-238-239-240-241-242-243-244-245-246-247-248-249-250-251-252-253-254-255-256-257-258-259-260-261-262-263-264-265-266-267-268-269-270-271-272-273-274-275-276-277-278-279-280-281-282-283-284-285-286-287-288-289-290-291-292-293-294-295-296-297-298-299-300-301-302-303-304-305-306-307-308-309-310-311-312-313-314-315-316-317-318-319-320-321-322-323-324-325-326-327-328-329-330-331-332-333-334-335-336-337-338-339-340-341-342-343-344-345-346-347-348-349-350-351-352-353-354-355-356-357-358-359-360-361-362-363-364-365-366-367-368-369-370-371-372-373-374-375-376-377-378-379-380-381-382-383-384-385-386-387-388-389-390-391-392-393-394-395-396-397-398-399-400-401-402-403-404-405-406-407-408-409-410-411-412-413-414-415-416-417-418-419-420-421-422-423-424-425-426-427-428-429-430-431-432-433-434-435-436-437-438-439-440-441-442-443-444-445-446-447-448-449-450-451-452-453-454-455-456-457-458-459-460-461-462-463-464-465-466-467-468-469-470-471-472-473-474-475-476-477-478-479-480-481-482-483-484-485-486-487-488-489-490-491-492-493-494-495-496-497-498-499-500-501-502-503-504-505-506-507-508-509-510-511-512-513-514-515-516-517-518-519-520-521-522-523-524-525-526-527-528-529-530-531-532-533-534-535-536-537-538-539-540-541-542-543-544-545-546-547-548-549-550-551-552-553-554-555-556-557-558-559-560-561-562-563-564-565-566-567-568-569-570-571-572-573-574-575-576-577-578-579-580-581-582-583-584-585-586-587-588-589-590-591-592-593-594-595-596-597-598-599-600-601-602-603-604-605-606-607-608-609-610-611-612-613-614-615-616-617-618-619-620-621-622-623-624-625-626-627-628-629-630-631-632-633-634-635-636-637-638-639-640-641-642-643-644-645-646-647-648-649-650-651-652-653-654-655-656-657-658-659-660-661-662-663-664-665-666-667-668-669-670-671-672-673-674-675-676-677-678-679-680-681-682-683-684-685-686-687-688-689-690-691-692-693-694-695-696-697-698-699-700-701-702-703-704-705-706-707-708-709-710-711-712-713-714-715-716-717-718-719-720-721-722-723-724-725-726-727-728-729-730-731-732-733-734-735-736-737-738-739-740-741-742-743-744-745-746-747-748-749-750-751-752-753-754-755-756-757-758-759-760-761-762-763-764-765-766-767-768-769-770-771-772-773-774-775-776-777-778-779-780-781-782-783-784-785-786-787-788-789-790-791-792-793-794-795-796-797-798-799-800-801-802-803-804-805-806-807-808-809-810-811-812-813-814-815-816-817-818-819-820-821-822-823-824-825-826-827-828-829-830-831-832-833-834-835-836-837-838-839-840-841-842-843-844-845-846-847-848-849-850-851-852-853-854-855-856-857-858-859-860-861-862-863-864-865-866-867-868-869-870-871-872-873-874-875-876-877-878-879-880-881-882-883-884-885-886-887-888-889-890-891-892-893-894-895-896-897-898-899-900-901-902-903-904-905-906-907-908-909-910-911-912-913-914-915-916-917-918-919-920-921-922-923-924-925-926-927-928-929-930-931-932-933-934-935-936-937-938-939-940-941-942-943-944-945-946-947-948-949-950-951-952-953-954-955-956-957-958-959-960-961-962-963-964-965-966-967-968-969-970-971-972-973-974-975-976-977-978-979-980-981-982-983-984-985-986-987-988-989-990-991-992-993-994-995-996-997-998-999-1000* se dice: El principio paso seguidamente al derecho consuetudinario, pero en la edad media, y hasta la mitad del siglo pasado, cuando el capitán era el exponente y la figura dominante de la expedición, frente a aquella, casi indefinida del armador, la legislación procesal, activa y pasiva, se ha concentrado en el primero. Con ello se explica porque en el código de comercio, no se habla de esta representación, mientras nadie duda en Francia que el capitán puede accionar y conacion qualite.

Se trata de una representación análoga a la institor (Art. 375 cód. com.), pero con una estructura especial y propiamente característica. Podría decirse una prerrogativa de su función, pero en concreto esta no se ejerce continuamente, sino en los límites de tiempo de la representación de derecho material anteriormente estudiada. Al igual que esta, está limitada en el tiempo y en el espacio, por lo cual intermitencias del poder representativo, se refleja sobre la legitimidad procesal activa y pasiva.

Tal representación es por tanto menos amplia que la del apodetor; pero en el curso del viaje, se convierte en más amplia que la representación contractual, Art. 509 Cod. comm. estendiéndose a todas las acciones que afecten a la nave y a la navegación, aún cuando sean conexas o derivadas de contratos estipulados por el armador en el puerto de inscripción.

La legitimación activa (para notificar actuaciones y para promover y proseguir juicios en nombre y en el interés de los propietarios, está subordinada, por el Art. 510, a tres condiciones;

- a) que la nave se halle en curso de viaje; b) que se trate sugerencia;
- c) que el juicio se refiera a la nave y a la navegación para la cual el capitán fue designado.

La legitimación pasiva, los terceros pueden dirigir notificaciones, promover y seguir juicios contra el capitán, requiere análogamente:

- a) que la nave se halle fuera del lugar de la demora del armador o de sus representantes; b) que el juicio se refiera a hechos del capitán o de la tripulación; o bien a obligaciones por él contratadas durante la expedición; c) que la notificación haya sido hecha personalmente al capitán, o bien a bordo de la nave.

Características de ambas, son: a) que la demanda promovida por o contra el capitán, puede ser siempre reemprendida por o contra el armador; b) que las condenas pronunciadas contra el capitán, no privan al armador de proceder al abandono según las disposiciones dle Art. 491, Cod. comm. (Art. 510); c) que las condenas pronunciadas contra el capitán, son ejecutivas a cargo del propietario o del armador.

De los requisitos de la legitimación activa y pasiva.

El requisito de la urgencia interesa solamente a la legitimación activa y corresponde al de la "urgente necesidad" en la representación contractual del Art. 509, con la diferencia empero de que, en esta, está determinado el medio de prueba (Art. 510) mientras que en la representación procesal, el capitán es el Juez Único de la conveniencia de la promoción del proceso. ~~En caso de impugnación, la urgencia debe ser probada, tratándose de un requisito interpretativo de la capacidad procesal, que puede presumirse mientras no sea impugnada pero que debe ser probado, incluso en el caso de que el demandado este en rebeldía, a menos de que no aparezca de los mismas actuaciones por las cuales se acciona. Diversamente, el armador, que permanece extraño al juicio, puede sustraerse a la condena que es operante también contra él, proporcionando la prueba de la falta del requisito de que hablamos.~~

Naturalmente la urgencia basta que exista en el momento en que el juicio se promueve; una vez probada la representación en la demanda inicial del juicio, se mantiene per totum negotium, hasta su agotamiento, salvo que se verifique un acontecimiento, que de conformidad o la ley la haga cesar como sería la revocación del mandato tácito o la pérdida de las condiciones juris de la representación.

En cuanto a la cosa demandada, debe tratarse de un derecho crediticio relativo a la nave y a la navegación, sea éste de índole contractual. Como tipo clásico de acto sellado por la urgencia, indicarse el embarco en garantía de créditos creados con ocasión del viaje.

La representación sea contractual o procesal, cesa según el Art. 899, con la venta de la nave y se comprende que debe ser así, si el capitán es considerado como un designado por el propietario; la mutación de la propiedad, viene a dejar sin efecto la designación.

Todo esto es evidente, pero no obstante el precepto 899, las funciones que tal norma quiere ver extintas por consecuencia de la venta, no podrá jamás referirse a aquellas inherentes al gobierno de la nave durante la navegación, cuando tal gobierno debe desplegarse en actos jurídicos caracterizado por la necesidad y por la urgencia.

Respecto de la legitimación pasiva, el Art. 510 después de haber proclamado la regla de que el capitán debe hallarse con su nave "fuera de lugar de demora de los propietarios, limita el alcance de las acciones mucho más que cuando pudiera hacerlo la representación en activis; quiere que se trate de juicios relativos a hechos suyos o de la tripulación, o bien a obligaciones contraídas por él durante la expedición.

La estipulación exonerativa, es un hecho que elimina de por sí, la representación en passivis. En el sentido de Jurisprudencia francesa y belga.

En cuanto a la atribución de la legislación pasiva para las notificaciones o para los juicios que sean promovidos ante el Juez del lugar en donde el representante del armador, la cuestión no está resuelta, teniendo en cuenta la mayor o menor posibilidad para los terceros, de conocer la existencia del representante in loco, calificándose de peligroso que pueda otorgarse mayor crédito a una representación incierta, frente a una cierta del capitán. Este criterio subjetivo no se adapta al pensamiento del legislador, que excepcionalmente quiso revestir al capitán de una representación procesal, cuando no se hallasen presentes ni el armador ni su representante terrestre.

Conviene que los terceros hagan preceder al ejercicio de su acción de una investigación objetiva y se aseguren de si in loco, existe realmente tal representante y si como administrador posee las atribuciones del Art. 375 del Cod. comm. es sabido (cons. in: r. unis. 355 356) que no todos los consignatarios, pueden considerarse administradores y que el mandato de administración puede ser también idcirco (Art. 369, 370, Cod. comm.) por lo que, solamente en el caso de que no concurra tal circunstancia, se conservará íntegra la legitimación pasiva del capitán. 16

4.- Capacitación y formación de la tripulación.

Generalidades

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes es la encargada de otorgar los títulos profesionales y expide además los certificados de competencia, libretas de mar, libretas de identidad marítima y certificados de aptitud, para los tripulantes de cualquier embarcación de la marina Mercante Nacional.

De tal manera que el personal que debe poseer título profesional es el personal de cubierta y de máquinas como lo son Piloto naval, Capitán de marina y Capitán de altura; Maquinista naval primer maquinista y Jefe de máquinas. El personal que debe tener certificado de competencia es el personal de cubierta como el motorista, marinero, pescador de litoral, pescador de costero, capitán de pesca oceánica y técnico en conservación de pesca. Así como el personal de máquinas; como el tercer motorista, segundo motorista, primer motorista tercer motorista pescador segundo motorista pescador, primer motorista pescador, motorista de pesca oceánica, Ingeniero Electricista e Ingeniero Electrónico.

El personal que debe poseer certificado de competencia especial es el siguiente: Capitán y oficiales en buques tanque, Capitán y oficiales en buques tanque para gases licuados; Capitán y oficiales en buques tanque para graneles y productos químicos, Patrón de Yates y embarcaciones de recreo, Radioperador, Radiotegrafista, médico naval, técnico en pesca.

El personal que debe poseer libreta de mar es el siguiente: Marinero, timonel, contramaestre marino de draga, Dragador de tercera, Dragador de segunda, Dragador de primera, Marinero pescador clase B, Marinero pescador clase A, Jefe de cubierta clase A y B.

De maquinas: Ayudante de maquinas, motorista engrasador Operario en refrigeración fogonero turbinista Operario mecánico especialista, Operario electricista, Operario en electrónica, Operario carpintero, Operario instrumentista, Operario turbinista, Bombero de buque tanque Ayudante de motorista pescador, cabo de vista Buzo.

De Camara: Ayudante de cocina, Segundo Camarero, Primer Camarero, Segundo Cocinero, Primer Cocinero, Mayordomo.

De Auxilios Medicos: Enfermero naval.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes al formular los programas de estudios para los distintos niveles de las escuelas nauticas y del centro de capacitación de la marina mercante consultará a la camara nacional de transportes y comunicaciones, para conocer su opinión y sugerencias. Los títulos profesionales que sean expedidos por la Secretaría de Com. y Transp. serán firmados por el Secretario del Ramo, la S de C. y t cuando las necesidades del servicio lo requieran, podrá autorizar a personal que ostente una de las categorías a las que refieren el reglamento para la formación y

capacitación de tripulantes a que desempeñe, durante un plazo mayor de 6 meses un cargo a que corresponda la categoría inmediata superior.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, podrá suspender a cualquier tripulante al comprobar que existe incapacidad física, técnica o legal que lo inhabilite para laborar a bordo de las embarcaciones.

Para justificar los tiempos de embarque y obtener acceso a los diversos títulos profesionales, certificados o libretas de mar, será válido el tiempo laborado en buques que se encuentren en servicio activo entendiendo por tales los buques en navegación, en operación y atracados o fondeados con los servicios, guardias en actividad, en reparación o flote, siempre y cuando la tripulación del buque permanezca a bordo prestando servicios.

El capitán de la embarcación expedirá o solicitará del interesado un certificado de tiempo de embarque, en el formato autorizado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes se harán constar en dichos certificados los periodos en que el buque no ha estado en servicio activo, así como la computación de las reparaciones efectuadas, el nombre del buque, numeral, tipo, tonelaje de registro bruto y demás para el personal de máquinas, la potencia nominal de la planta propulsora en caballos de fuerza, los certificados de embarque deberán ser usados por los capitanes de puerto, si se expiden en el país, o por el consul mexicano si se expiden en el extranjero.

La Secretaría verificará que los datos que se hacen constar en los referidos certificados concuerden con los de sus archivos y controles. El personal a que se refiere el Art. 2 del reglamento debe llevar un libro de prácticas de a bordo, con el formato que autorice la Secretaría en el que se

registraran todas las prácticas que efectue el interesado en cada caso el capitán de la embarcación firmará para constancia, el libro antes mencionado le será entregado al interesado por la Dirección de Marina Mercante cada vez que obtenga un título.

Los exámenes profesionales serán teóricos y prácticos, así como escritos y orales los temas serán enviados al buque escuela y a las escuelas náuticas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Para obtener el certificado de competencia el interesado deberá recibir los cursos de capacitación autorizados por la Secretaría o un curso de capacitación registrado por la misma Secretaría; haber aprobado los exámenes correspondientes, tener conocimientos sobre métodos de lucha contra incendio, primeros auxilios, técnicas de supervivencia en el mar y manejo de botes salvavidas, presentar solicitud por escrito, acta de nacimiento, cartilla liberada del servicio militar, certificado de estudios; en su caso y certificado médico.

Para obtener libretas de mar en las categorías que señala este reglamento los interesados deberán recibir los cursos de capacitación autorizados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para el cargo que aspire a desempeñar o recibir un curso de capacitación registrado por la misma Secretaría, haber aprobado los exámenes correspondientes, acreditar experiencia suficiente y comprobable en métodos de lucha contra incendios primeros auxilios técnicas de supervivencia en el mar y manejo de botes salvavidas, presentar solicitud por escrito, acta de nacimiento cartilla liberada del servicio militar certificado de estudios y certificado médico.

Para embarcarse como tripulantes en un buque de la marina mercante nació-

nal, además de los títulos, certificados y libretas a que se refiere el reglamento de capacitación y formación de tripulantes se requiere contar con certificado de aptitud que expedirá la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y para obtener el certificado, el solicitante debe estar en buenas condiciones físicas lo que se comprobará mediante un examen médico correspondiente, tener conocimientos autorizados que se comprobarán por medio de un examen de competencia que autorizará la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. 17

Los certificados tendrán una vigencia de 5 años a partir de la expedición. El personal a que se refiere el reglamento deberá contar con libreta de mar y de identidad marítima que expedirá la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y para ello los interesados deberán entregar los siguientes documentos: Acta de nacimiento, cartilla liberada del servicio militar y Documento de identificación con fotografía.

Las libretas de mar e identidad serán firmadas por los capitanes de puerto.

CITAS BIBLIOGRAFICAS DEL CAPITULO TERCERO

- 1.- Fariña, Francisco. Derecho Comercial Marítimo, tomo I Bosch, Casa Editorial. Barcelona, 1958. página 159
- 2.- Cervantes Ahumada, Raúl. Derecho Marítimo Editorial Herrero, S. A. México 1979, páginas 228-233, tomo III
- 3.- Brunetti, Antonio. Derecho Marítimo Privado. tomo III, Bosch, Casa Editorial. Barcelona, 1951, páginas 228-233
- 4.- Brunetti, Antonio. ob. cit., páginas 254 a 257
- 5.- Brunetti, Antonio. ob. cit., página 240
- 6.- Olvera de Luna, Omar. Manual del Derecho Marítimo, Primera edición, Editorial Porrúa, S.A., México 1981, página 93 a 96
- 7.- Brunetti, Antonio, ob. cit., páginas 206 a 208, tomo II
- 8.- Cons. para la historia del poder de abord. Weber Dic = Schiffs be walt deskap cit página 344 y siguientes
- 9.- Sobre conceptos generales sobre la sumisión al poder disciplinario del Capitán. Cons. Romano I 1698, IV, página 239 y siguientes.
- 10.- Cons. Manzini, Trattato de diritto penale, V, 1366 pdg. 49
- 11.- Cons. Wagner Handbuch cit. 52 página 356
- 12.- Cons. en tal sentido Ripett Capitano di Nave Ital VI-1 página 766
- 13.- Brunetti, Antonio. ob. cit. tomo II páginas 221-226
- 14.- Olvera de Luna, Omar. ob. cit., páginas 96-98
- 15.- Brunetti, Antonio. ob. cit., páginas 122-127
- 16.- Fariña, Francisco. ob. cit., página 88
- 17.- Brunetti, Antonio. ob. cit., páginas 205-302

CAPITULO CUARTO

ATRIBUCIONES

1.-Características de las atribuciones del capitán.

En general, es trazar la ruta que va a seguir, representa en forma personal al contraste, señala el método de conducir ya que si no los resultados serían inexactos. Ser el Jefe de la expedición marítima, la conducción de la nave a su destino, estudiar técnicamente la ruta a seguir.

El capitán, es la figura preeminente y la más representativa del derecho marítimo, es una figura sumamente compleja, sea porque en ella se encuentran atributos de Derecho público y Derecho privado; sea porque en el contrato de arrendamiento de servicios dominante en las prestaciones de la gente de mar, se unen otros elementos con características peculiares derivadas de las exigencias técnicas y económicas del sistema de la navegación. Cuando se dice que el capitán es la persona, a la cual se confía el mando, la dirección de la nave y el cuidado del viaje, se pone de relieve el aspecto técnico de la función, por que en el aspecto jurídico, estas son coeficientes de su preposición ejercitoria. En esta convergen y se funden funciones técnicas, comerciales y de derecho público con una visible ampliación de aquellas atribuciones, en gran parte técnicas de las cuales estaba investido el magister navis en el derecho romano; ampliación favorecida por la elaboración del derecho intermedio, durante el cual, gracias a la "commenda", el capitán queda convertido en el organizador y en el exponente de la especulación obtenida gracias a la expedición marítima.

El código vigente y en general los códigos del siglo pasado, reflejan o cuando menos se resienten aún de esta situación, configurando al capitán como el gestor y el representante de la expedición y casi haciendo caso omiso de su disciplina contractual y jerárquica, se puede justificar este concepto jurídico, pensando en forma generalizada que el capitán y propietario de la nave es lo mismo, pero es innegable que la especulación o base societaria de los siglos pasados, regulado por todas las legislaciones hasta el siglo XVII, inconscientemente señaló la orientación del código, sobre el cual, con una virulenta crítica de las disposiciones correspondientes del código francés, del cual los nuestros son copias. Que apunta a la responsabilidad del capitán e inserta frecuentemente, imperativas categorías, incluso en momentos en que trata de verdadera responsabilidad del armador y de obligaciones que el capitán normalmente asume en su nombre. No puede dejar de citarse como indicio de la antigua organización societaria.

El capitán como conductor de la nave y director de la maniobra, por el hecho de tener en su mano la suerte de centenares de vidas y de millones de haberes, en contingencias de tiempo y de lugar que pueden ser extremadamente peligrosas, es una figura de gestor, que es objeto de un asiduo y riguroso contralor por parte del Estado.

La dirección y conducción de la nave no pueden confiarse al primero que se presente: son precisas condiciones de integridad física y moral así como de probadas aptitudes técnicas, nadie está autorizado para mandar una nave mercante con bandera del Estado, si no posee el título de capitán, o

de patrón autorizado. Están exceptuadas de estas disposiciones, los mayores de edad propietarios de naves de deporte adscritas a sociedades constituidas para tal género de navegación y reconocidas por el ministerio o Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

La referida patente da derecho a la inscripción en la matrícula de gente de mar de primera categoría, que comprende el personal destinado al mando y a los servicios de cubierta, lo mismo en las naves de comercio, que en las de pesca. Esta inscripción matricular, es una condición previa para ser admitido a formar parte de una tripulación en la cual, ~~el capitán~~, como es del conocimiento en general, representa la persona más eminente entre sus componentes.

La ley habla de capitanes y de patrones, diferencia que tiene sólo alcance puramente administrativo; no es de importancia para la ley, cuyas disposiciones, salvo alguna excepción, se aplican indiferentemente a cualquiera que asuma la dirección de la navegación, y por tanto a los comandantes de nave más modestos, como los marineros autorizados y los patrones de barcos.

Aparte de las condiciones de capacidad y de edad exigidas por la ley para el ejercicio de sus funciones y las disposiciones son comunes a los capitanes y a los patrones sea cual sea la categoría a que pertenezcan unos y otros están sujetos a las mismas normas generales y a idénticas reglas especiales, relativas a sus condiciones, a sus facultades a sus deberes antes de emprender el viaje, durante el mismo y después de su cumplimiento.

La diferencia es en cambio relevante, en el derecho público administrativo, con referencia a las limitaciones del mando.

Atribuciones del capitán de Derecho público.

Al lado de los poderes se hallan los deberes, lo que es lo mismo, las funciones atribuidas al capitán, de carácter de derecho público, relacionadas con la policía de seguridad sanitaria, aduanera, emigratoria y demás. Representan una serie de imperativas categóricas, diseminados en un vasto e inorgánico material legislativo, cuya observancia va presidida por la facultad de imposición de sanciones penales. Se pone de relieve, que la ley hace referencia al capitán y no al armador, haciéndole personalmente responsable como tal y no como un encargado por ello es que se trata de:

a) atribuciones de orden público. - (Policía de la navegación) tales son las que se refieren a su conducta en tiempo de guerra, a la obligación, en tiempo de paz, de rendir y recibir visitas de autoridades, de responder a los llamados de los buques de guerra de potencias, enemigas, de enarbolar la bandera, de no embarcar armas y municiones, de no recibir a bordo delincuentes y desertores, de observar las prescripciones sobre la trata de esclavos, contrabando de guerra, protección de los cables submarinos, permanencia de naves en plazas fuertes marítimas, asistencia marítima etc.

b) Atribuciones de policía de seguridad (policía de a bordo) son las relativas a la obligación de formar la tripulación, de hacer visitar la nave, de proveerla y mantenerla provista de pertrechos y materiales prescritos, de medios de salvamento, de llevar los libros de a bordo, de presentar las cartas de a bordo a las autoridades marítimas, de hacer informes a los mismos; de mantener el orden y la disciplina, de cuidar del aprovi-

sionamiento y racionamiento diario etc. etc.

c) Atribuciones de policia sanitaria.- se refiere a la profilaxis higienica en general (obligación de dotar a la nave de medicamentos, de pedir patente a la llegada y a la salida, de observar las ordenanzas de sanidad, de vigilar las condiciones higienicas de a bordo y a la profilaxis especial, sobre determinadas enfermedades en cumplimiento de las disposiciones internas e internacionales (convenciones sobre la peste, fiebre amarilla etc.).

d) Atribuciones de policia aduanera, se refieren a la obligación del capitán de redactar el manifiesto del cargamento, presentándolo en las oficinas competentes, de hacerlo visar a la salida, de reprimir e impedir el contrabando etc.

e) Atribuciones de policia judicial.- relativos a la comprobación y conservación de las pruebas, a la custodia de los cuerpos del delito, al arresto de los inculcados etc.

Especialmente del cuidado de los libros de a bordo.

Corresponde como ya se indicó, a las atribuciones de policia navegatoria (de a bordo) la tenencia de los libros de a bordo, con los cuales, la ley provee a la actuación de un controlador sobre la conducta del capitán en la explicación de sus funciones técnicas náuticas y comerciales.

Estos libros proporcionar también, un importante elemento de prueba de los sucesos ordinarios y extraordinarios del viaje, relacionados con el derecho privado, una sumaria descripción de su contenido se lee en la ley así como las prescripciones por su inalterabilidad sustancial, se encuentran en el código para la marina mercante.

Disposiciones Generales

Queda entendido que el capitán, es la persona bajo cuyo mando queda toda la tripulación, de la cual se establecen las siguientes Jerarquías. En el Departamento de cubierta, el encargado y responsable directo así como de la disciplina de toda la tripulación, es el primer oficial de cubierta siguiéndole en jerarquización el segundo y tercer oficiales de cubierta.

El Jefe de máquinas, tiene la responsabilidad directa en todo lo que afecta al personal de máquinas y en general del departamento de máquinas, siguiéndole en jerarquización el primero, segundo, tercero y cuarto oficiales de máquinas los que ejercerán el mando e intervención únicamente en lo que se refiere al departamento de máquinas.

Todos los tripulantes deberán recibir y ejecutar los órdenes de su superior relacionadas con el servicio, también, rendirán la información necesaria que les sea solicitada sobre trabajos encomendados en lo referente al personal a sus órdenes, en forma verbal o por escrito según le sea requerido.

Todo oficial y tripulante puede ser llamado y está obligado a ocurrir para:

- a) ejecutar trabajos requeridos por el capitán, para asistencia a otros buques o personas en necesidad de auxilio.
- b) ejecutar trabajos que el capitán considere urgentes para proteger el pasaje, tripulación y cargamento en peligro inminente.
- c) asistir a la revisión de aduanas, cuarentenas, salubridad y formalidades similares.

Los oficiales de cubierta podrán también, ser llamados aunque no se encuentren de guardia para hacer cualquier alcaración respecto a la navegación y operaciones de carga y descarga. Los oficiales de cubierta de guardia, por previas instrucciones del capitán, podrán ordenar el registro de equipajes o bultos que pretenda sacar con pertenencias del buque cualquier oficial o tripulante.

Los oficiales y tripulantes, deberán tratar a sus subordinados con prontitud, emmendando los errores que se comentan en el servicio, procurando no llamarle la atención en presencia de cualquier otro oficial, tripulante o persona extraña.

En caso de que se exijan a oficiales y tripulantes el uso de uniforme a bordo de las embarcaciones, la empresa se compromete a proporcionar las necesarias de acuerdo con los reglamentos en vigor, los oficiales y tripulantes deben informar a la empresa oportunamente del cambio de domicilio o teléfono particular. 2

2.-De las responsabilidades del capitán como comandante en general.

La ley se ocupa de la responsabilidad del capitán, como conductor de la nave y director absoluto de la expedición, considerada por este motivo absorbida y compenetrada en el la función de transportista. El sistema es, sin duda, inadecuado y anacrónico, refleja la antigua concepción del capitán propietario y transportista, navegante y especulador; pero es un sistema que domina en mayor o menor escala, incluso en los recientes códigos, los cuales silencian y tratan de soslayo, la figura del armador, regulando la del fletante, solamente al hablarse de contrato de fletamento o de transporte, de aquí que la responsabilidad del capitán, sea considerada principal y directa, incluso en la ejecución del transporte como se hace patente en la disposición que lo proclama responsable frente a todos los interesados en la nave y en el cargamento; en el caso de infracción de las normas contenidas en el código. La ley estudia así reforzar la garantía de los cargadores, frente a los cuales permanecía casi siempre desconocida, la persona del armador, mientras, que el capitán, interesado en el éxito de la expedición y amenazada por el peligro de las responsabilidades civiles y penales, se vela enérgicamente obligado a desplazar toda su diligencia. Tal responsabilidad, especialmente por lo que se refiere a las culpas cometidas en el ejercicio de sus funciones, se convierte en más grave, por la inversión del deber de la prueba que a veces se hace imposible, por las dificultades en proporcionárselas.

El sistema jurídico de la responsabilidad del capitán, se refiere de hecho a su responsabilidad personal. 3

Se comprende, no obstante, que no responde de los hechos ilícitos de los dependientes, o sea de las personas de la tripulación, incluso de los enrolados, excepto en los casos en que le sea imputable la culpa propia.

Es verdad que en la ejecución de los contratos de fletamento o de transporte, la responsabilidad correlativa, es asimismo personal y principal del armador (fletante o transportista), pero la ley, tal como está escri-

~~ta en un caso como este, donde el capitán es responsable y el armador no~~
 dor" no fuese por otro motivo, consiente solamente que el armador, como contratante, quede sometido a las mismas reglas que disciplinan el capitán en función de transportista.

Es por consiguiente, exacto el concepto autorizadamente afirmado, según el cual en el cuadro de los transportes se refiere a la responsabilidad contractual incumbiente al perjudicado probar la culpa de aquél.

Aun cuando la actividad del capitán referente en el ámbito del comercio privado, el ejercicio de su poder y de sus atribuciones dirigidas a la tutela de la incolumidad de las personas y de las cosas, interesan al orden público y conducen a un plano de esta naturaleza, la disciplina de la responsabilidad. A tal imperio, no puede sustraerse el capitán, pactando preventivamente su liberación total o parcial mientras que al armador le es lícito el hacerlo con las restricciones ya mencionadas.

La diligencia que puede esperarse del capitán en el cumplimiento de tales obligaciones legales, es la del buen padre de familia, no una aplicación de mayor rigor como ocurre en el depósito remunerado pero tampoco exclusión de la culpa cuando no haya impedido en acto lesivo que debía racio-

nalmente preverlo. Un error de cálculo que ocasiona una falsa maniobra y produce una coalición de la nave, la falta de asunción de un piloto práctico, un paso difícil que provoca encallamiento, podrán constituir una falta leve, pero no libera al capitán de responsabilidad por las graves consecuencias patrimoniales que traen consigo y no existiría motivo racional para no aplicar, en tales casos, a la infracción de una disposición expresamente regulada por la ley, su responsabilidad subsiste no tan sólo al armador, sino al fletador, al cargador y al destinatario y frente a los pasajeros, tripulación y acreedores de la nave por prestamos a la gruesa.

En nuestra ley, no existe una relación de los posibles titulares de la acción de responsabilidad, pero en la fórmula comprensiva, tal relación puede considerarse incluida la responsabilidad hacia propietario o armador e existe si el capitán, abandona el puerto de mando en un momento difícil de la navegación, en un canal, a la salida de un puerto etc. cuando con ocasión de ello la nave produce daños; responsabilidad hacia los cargadores, existirá si, por defectuoso estibaje, las mercancías, durante la travesía, han quedado averiadas; hacia los pasajeros, en el caso de que los equipajes recibidos en custodia, aparezcan descarrujados, o se les haya suministrado víveres corrompidos; hacia la tripulación, si a los marineros, enfermos o heridos por el servicio de la nave, no se les han facilitado las curas debidas, o no se les haya procurado su repatriación, etc.

El hecho doloso del capitán, en el cumplimiento de sus funciones técnicas, la ley lo considera como delito. Está prevista la actuación del capitán que, con intención dolosa, haga encallar, naufragar o perder de cualquier forma la nave, en todo o en parte su cargamento, los víveres o los pertre-

chos de a bordo. Pero en la práctica común, el concepto ha sido notablemente ampliado; la responsabilidad por baratería en su moderna acepción, comprende cualquier acto culpable del capitán en otras personas de la tripulación; en servicio del armador, cometido durante la maniobra o en la gestión técnica de la nave. Sin embargo, no es fácil fijar el alcance de la expresión que asume diferentes significaciones en la praxis latina, germánica y anglosajona.

En relación a la responsabilidad civil del capitán, no será suficiente repetir con ASCOLI, que "si es error considerar que cada culpa suya constituye batería, no menos grave error sería exigir que cada hecho u omisión, para dar lugar a responsabilidad civil, debe constituir batería en un sentido genuino y propio. A los efectos civiles no es preciso que la batería sea producto del dolo; basta que sea efecto de la culpa, aunque ésta sea leve; calificada generalmente con el nombre genérico de batería."

3.-"Prohibiciones"

Queda prohibido a los oficiales y tripulantes lo siguiente:

- a) Portación o embarque clandestino de armas; ya que está prohibido portar armas a bordo sin el permiso del capitán, al hacerlo se les recogerán estas y el trabajador se hará merecedor a la sanción que corresponda de acuerdo con la ley, este reglamento o el que pudieran imponerle las autoridades competentes.
- b) Proferir palabras obscenas en pasillos, acomodación del pasaje y líneas donde circule éste.
- c) Escandalizar cerca y donde descansa el personal de guardia.
- d) Fumar en lugares prohibidos.
- e) Conversar con personas ajenas al trabajo o efectuar lecturas ociosas que los distraigan durante sus labores.
- f) Malgastar o sustraer materiales del buque así como malos manejos a las mismas.
- g) Malgastar, sustraer o hacer uso indebido de los artículos destinados a la alimentación.
- h) Permitir la entrada a bordo de personas ajenas al servicio.
- i) Introducción a bordo de mercancías sin autorización del capitán.
- j) Introducción a bordo de objetos que puedan ser considerados como contrabandos según los ordenamientos aduanales.
- k) Dormirse durante la jornada de trabajo.

Medidas Disciplinarias

Cuando por enfermedad o por cualquier otro motivo, algún oficial o tripulante no puede presentarse a desempeñar sus labores, deberá dar oportunamente aviso de ello, el mismo día; si por causa de fuerza mayor no le fue

ra posible hacerlo en ese tiempo, justificará su falta, avisando al representante de la empresa así como a su representante sindical.

Retrasos personal guardiero.- cuando el personal de turno se presente a trabajar después de la hora que se le señala en el reglamento, este hecho se considerará como retraso debiendo quedar anotado lo anterior en el diario respectivo. El tener 3 retrasos en un lapso de 30 días, amerita la suspensión por un día. Cuando el retraso sea mayor de 20 minutos, el trabajador se hará acreedor a la misma sanción estipulada para los retrasos.

Retrasos del personal no guardiero.- Cuando este personal se presente a trabajar después de la hora que se le señala en el presente reglamento, este hecho se considerará como retraso, debiendo quedar anotado lo anterior en el diario respectivo. El tener 3 retrasos en un lapso de 30 días, amerita la suspensión por un día e igual que el anterior, si el retraso es de 20 minutos del marineró.

Para poder aplicar una sanción disciplinaria, se reunirá la comisión mixta que estará formada por igual número de representantes de la empresa y del Sindicato a que pertenezca el afectado, la cual determinará la sanción que se debe aplicar, basada en relación de hechos que se presenten firmada por el capitán y el delegado a bordo del sindicato correspondiente; la relación de hechos incluirá la declaración del afectado.

Para resolver los casos que se presenten en buques que por la naturaleza de su navegación no fuera posible remitir la relación de hechos quince días después de cometida la falta, se integrará la comisión mixta a bordo por dos representantes de la empresa y dos representantes del Sindicato.

La comisión deberá emitir su resolución en un tiempo razonable, que permite a los portes su acatamiento dentro de los 30 días posteriores a la falta cometida, tomando en consideración donde se encuentre el buque afectado.

Para la determinación de la sanción, se tomará en cuenta no sólo la naturaleza de la falta y las circunstancias bajo las cuales fue cometida, sino también el comportamiento anterior del oficial o tripulante y su responsabilidad demostrada para el trabajo.

Modalidades de las sanciones.

Única y exclusivamente es facultad del capitán la aplicación de las sanciones disciplinarias emitidas por la comisión mencionada.

Las faltas cometidas por los oficiales y tripulantes serán castigadas de la siguiente manera:

1.- la primera falta se podrá sancionar con amonestación o con la suspensión de labores de un día.

2.- la segunda falta se castigará con suspensión de labores de 2 a 5 días.

3.- la tercera falta se castigará con suspensión de labores hasta 8 días.

4.- si la falta lo amerita, en cualquier ocasión puede castigarse hasta por ocho días de suspensión de labores.

5.- las suspensiones por concepto de faltas disciplinarias, se harán en forma consecutiva y el capitán tratará de aplicarlas en días de descanso obligatorio y navegando.

6.- queda entendido que, cuando se suspenda de sus labores por causas debidamente comprobadas a un oficial o tripulante, no devengará salarios.

Lo anterior con fundamento en el reglamento Interior de trabajo que rige en Buques de Bandera Nacional.

4.- Comportamiento ante caso fortuito o fuerza mayor

Averías

Este tema es uno de los más complicados en el mundo del Derecho Marítimo, ya que hasta su etimología de la palabra avería resulta incierta: generalmente se utiliza el término, para referirse a daños sufridos por cosas objeto de contratos. Pero aplicado específicamente en Derecho de mar tiene una concepción más amplia: "daño o gasto no causado con elemento medial para conseguir o tratar de conseguir el fin de lucro de la explotación del buque", o toda pérdida pecuniaria extraordinaria que puedan sufrir las personas interesadas en las expediciones marítimas o simplemente "daño que recibe la embarcación o su cargamento, o todo gasto extraordinario o eventual que para conservar el buque, el cargamento o ambas cosas, ocurriese durante la navegación, así como todo daño o desperfecto que sufriese el buque desde el puerto de salida hasta anclar en el de su destino, o las mercancías desde que se cargan hasta que son descargadas en el puerto de su consignación.

De tal manera que las averías las podemos clasificar en dos 1.- averías daños y 2.- averías gastos; en ambos casos es imperiosa la condición que dichos gastos o daños hayan sido ocasionados por una causa extraordinaria imprevista.

Antecedentes

Desde las antiguas regulaciones marítimas, se sostuvo la idea de repartir entre todos los interesados en una expedición por mar, los gastos que se ocasionaron por averías ocurridas durante ella; tal concepto, fue recogido y precisado por la ley Rhodia, de la que ya tenemos noticias y lo aplicó específicamente al caso de la echazón de mercancías para disminuir el peso del buque.

De tal ley, pasó la idea a Roma, y el Digesto de Justiniano le dedica todo un título a las averías. A través del Derecho Bizantino, la institución pasó al consuetudinario Europeo considerando ya también como daños a repartir entre los interesados del viaje, cualquier sacrificio realizado en beneficio común, y hasta se llegó a aplicar en casi todos los países, el reparto del daño entre el propietario del buque y los de la carga, respecto de gastos ordinarios de la navegación.

Surgió entonces un caos respecto al concepto de avería, que subsanado por las ordenanzas de 1687, las que consiguieron aclarar la materia prescindiendo de las averías mencionadas y clasificando las verdaderas averías en los dos únicos grupos siguientes:

- a) Simples o particulares y
- b) Gruesas y comunes.

Las primeras, debían ser soportadas individualmente por cada uno de los interesados a quienes haya afectado y las gruesas que soportarían todos los interesados.

avería simple. Daño que recibe la embarcación o su cargamento, si es un accidente inesperado.

Avería gruesa. Daño que recibe la embarcación o su cargamento, si es ocasionado deliberadamente para evitar mayores perjuicios al buque o su cargamento.

Por sus presupuestos constitutivos, se diferencian por lo siguiente:

La avería común (daño o gastos), se provoca en beneficio del buque, de la carga o de ambos.

Por su origen, la avería común es voluntaria y deliberada y la simple suele ser involuntaria.

Por su causa, la común se produce en beneficio de todos los interesados en el viaje, cosa que no ocurre con la avería simple o particular.

Por sus efectos, mientras los daños y gastos de la avería común son soportados por todos los interesados en ellos, los de la simple o particular recaen sobre quien los provoca.

Así de esta manera podemos resumir en los siguientes casos:

- 1.-Incendio
- 2.-Embarcación
- 3.-Negligencia
- 4.-Choque contra embarcaciones u otros objetos fijos o flotantes
- 5.-Defecto latente
- 6.-Explosiones de Calderas y roturas de ejes
- 7.-Accidentes causados al buque en la carga, la descarga o la remoción de carga o combustible

Por lo que se refiere a las averías gruesas, hemos de señalar las tres causas propuestas para justificar su institución.

La del estado de necesidad; la expropiación forzosa; la función social de la propiedad; el enriquecimiento injusto, el interés preferente; la gestión de negocios ajenos; la comunidad de intereses; la comunidad de riesgo. Para que exista la avería gruesa, deben presentarse las siguientes supuestas:

- 1.-Que exista un riesgo conocido y efectivo
- 2.-Que la decisión del capitán al provocar en gasto o daño sea aquella razonable
- 3.-Que el daño o gasto se causan para salvar el buque o la carga, o ambas cosas

Ejemplos de averlas gruesas: la echazon de efectos del buque para aligerarlo y salvarlo; los gastos de transbordo que para el efecto se realicen; las pertenencias del buque, y la minusvalia de la mercancía vendida en puerto de arribada forzosa; los gastos de reflotación de buque encallado, etc.

Las averlas gruesas se encuentran unificadas por normas de carácter internacional, a partir de 1664 (Reglas V y K) y 1677 (Reglas de Amberes), revisadas con posterioridad en los años 1890, 1924, 1950, en que las reglas señaladas en el original por las letras A, B, C, D, E, F, G, y 21 señaladas con números del I al XXII. 5

ABORDAJE

Es denominado por los italianos "choque" y por ingleses y otros países europeos "colisión", y representa el choque producido por dos o más buques o embarcaciones susceptibles de navegar, ocasionándose daños y dando como resultado un siniestro marítimo.

El abordaje está regido por normas estatales coexistentes con otras de carácter internacional, adoptadas por mutuo consenso y unas y otras tienen carácter sustantivo, cuando engloban deberes para evitar el abordaje y carácter adjetivo cuando tienden a sancionar las consecuencias del siniestro.

De tal manera, que el abordaje da nacimiento a muchas otras figuras jurídicas como, si a causa del abordaje, se produce el hundimiento de uno de los buques se presenta un naufragio; si el capitán, después del choque, encalla el buque deliberadamente, o recurre a una asistencia para salvarlo con el cargamento, podrá dar lugar a averlas comunes, etc. y así es como de una colisión pueden surgir responsabilidades de carácter civil o de carácter penal.

Y ello porque los daños de colisión, se contraen a los que resultan como consecuencia directa de la misma, o por los subsecuentes, en relación de causalidad con el abordaje.

Por ello, el o los damnificados, pueden ejercitar en derecho reclamado indemnización por los daños o perjuicios causados, a quien resulte responsable, ya que la culpa en el abordaje es de naturaleza extracontractual y puede tener carácter de delito o de cuasidelito o la responsabilidad derivada de la culpa es, en todo caso, una garantía para la seguridad social llevada al máximo.

ABORDAJE FORTUITO Y ABORDAJE CULPOSO

En el abordaje fortuito, el acaecimiento del mismo, no aparece imputable a inobservancia de las normas preventivas, ni a conductas náuticas que acusen negligencia, error de juicio e impericia; realmente son casos excepcionales, que no representan duda acerca de las causas productoras del accidente, sino que por el contrario, ofrecen plenamente probada la exclusiva intervención de un factor causal que excluye cualquier culpa.

En tal caso, tradicionalmente se ha considerado que el daño sea soportado, sin derecho a reclamación, por aquel de los buques que lo haya suplido, lo que se considera equitativo y conforme al Derecho común.

Por su parte, el abordaje culposo surge, si los daños han sido ocasionados con dolo, o sin concurrir éste, interviniendo culpa.

El abordaje culpable, da lugar en realidad, a dar recursos a la vez: una acción en reclamación de daños y perjuicios contra el o los autores de la falta que lo ocasionó, cuando son conocidos personalmente; y una acción en responsabilidad contra el o los propietarios o armadores de los buques,

son los superiores de los autores de los abordajes.

Esta doble acción es ejercitable, para todos los interesados que sufrieron algún daño por el abordaje culpable en sus bienes o sus personas.

En las legislaciones de carácter penal, se sanciona como la forma más grave del abordaje, el producido intencionalmente para causar un daño.

En tal caso, el dolo representa no sólo el acto intencional de la colisión, sino el propósito de lesionar ajenos intereses. Pero claro está que no concurriendo este elemento, el dolo puede existir en un abordaje culposo pero no personalmente sancionable.

Arribada forzosa

Técnicamente hablando, la arribada es la llegada obligada de un buque a un puerto que no era precisamente el término de su viaje, y en el que tampoco debía realizar escala alguna. En relación a lo anterior, es la llegada de un buque a un puerto o lugar distinto del destino, por causa no imputable a voluntad del capitán o de la empresa naviera.

Ahora bien, de acuerdo a la doctrina más aceptada, esa arribada puede ser legítima o ilegítima; la primera ocurre, cuando por falta de víveres, temerario accidente de mar que inhabilite al buque, el capitán se ve obligado a llevar su nave a lugar distinto del de su destino.

Es ilegítima la arribada, cuando concurren en su acaecer una o varias de estas consecuencias:

a) Que la falta de víveres proceda de no haber hecho provisión adecuada de ellos, o si parte de los mismos se hubiese perdido por negligencia o imprudencia.

- b) Si el temor de enemigos no fuese manifiesta o debidamente probada.
- c) Si el desperfecto del buque que obliga a la arribada, es producto de la impericia o de ausencia de reparación adecuada
- d) Si el es la razón causal de la arribada, hay de por medio malicia, negligencia, imprisión o impericia del capitán.

Normas internacionales Relativas al abordaje.

A partir de 1840, con el invento de la máquina de vapor, se dejó sentir en todos los paises la necesidad de prevenir en lo posible, las colisiones de mar; en base a ello, fueron completándose y perfeccionándose, en su técnica y en su obligatoriedad, ciertas reglas de la navegación que las costumbres y la antigua Jurisprudencia habla sentado.

Después, para hacer tales medidas más eficaces, se intentó generalizarlas imponiéndolas por medio de un convenio internacional; la iniciativa de esta reglamentación, fue tomada por Francia e Inglaterra; a partir de 1848 adoptaron un sistema uniforme de alumbrado para los buques de vapor; en 1862 decretaron en común un reglamento sobre mar y señales, y sobre la marcha de los buques, proponiendo tal reglamento a las demás potencias marítimas de la época, que lo aceptaron en su totalidad.

El reglamento de prevención de abordajes trata de las precauciones que deben adoptar todos los buques, relativas principalmente a luces y señales estableciendo las que corresponden según su clase y navegaciones.

La utilidad de la coordinación de las señales visuales y acústicas, perceptibles por los buques durante sus navegaciones, es evidente; el sistema ofrece bastante sencillez y asegura en lo posible, contra numerosas eventua-

lidades. Pero su eficacia depende de la colaboración mutua de los buques, de la vigilancia eficiente y de la correcta interpretación de las señales. ⁶

Naufragio

Significa pérdida o ruina de la embarcación en el mar, río o lago navegable, pero la doctrina ha tratado de derivar de esa definición, en concepto jurídico, y así ha llegado a considerar el naufragio como la extinción de la estructura del navío y de su valor náutico; así se abarcan las 2 ideas generales: destrucción del buque por causas internas (incendio, explosión, etc.) y la sumersión completa del mismo. Debemos agregar que en la práctica, el naufragio es también la varada del buque, y el abandono del mismo por la tripulación, sin la esperanza de salvarlo.

Resultan curiosas interesantes las tesis de Jurisprudencia internacional, que a continuación se transcriben y que de alguna forma, nos convencen de la laxitud existente respecto al concepto de naufragio.

"En ningún texto legal se ha fijado taxativamente el carácter del naufragio ni la distinción de éste y la encalladura con fractura, pero el sentido general que el uso y la doctrina le han dado al término naufragio, implica la fractura y destrucción del buque quedando sólo sus restos en la superficie de las aguas..."

"El naufragio debe ser interpretado como la desaparición sin remedio del buque, bien por su encalladura, bien a causa de temporal o por cualquier otra causa..."

"Si el abandono del buque por la tripulación se ha producido en alta mar, y en circunstancias tales que no podía esperarse la salvación más que por

un hecho accidental e inesperado, el buque abandonado debe ser equiparado al buque naufragado, y se adquiere irrevocablemente el derecho de abandono. Si el buque es luego salvado, debe ser considerado como un "epave" o "derribeo..."

En fin que dentro de los términos generales en que los autores tratan la materia, el naufragio puede considerarse como un concepto por demás amplio, una de cuyas variantes es la varada.

Cabe afirmar, que la mayoría de los naufragios son de origen culposo, por lo que resucita materia penal, pues tienen su causa en el desacato a las normas que tanto en los ordenamientos jurídicos internos, como en el internacional; existen para garantizar la seguridad de los buques, y las más variadas Jurisprudencias tienen declarada la responsabilidad penal de algunas personas, en función de su desobediencias a las leyes y reglamentos náuticos.

Actualmente, los Estados no sólo regulan la situación jurídica de los restos naufragos, bajo el principio de propiedad inmutable de los mismos, sino que organizan o protegen entidades especiales, con la única o principal misión de acudir donde fuera preciso practicar un salvamento de personas, buques o efectos.

Asistencia y Salvamento

El contrato de asistencia, se produce cuando la tripulación de una nave interviene en el salvamento de otra enviado llamada de socorro, hallándose en peligro de perderse.

El cuasi contrato de salvamento, aparece en cambio cuando una nave consigne llevar a salvo a otra que no cuenta ya con tripulación propia.

En ambos casos, el servicio de asistencia y de salvamento para dar derecho a una compensación a favor de la nave salvadora, debe ir seguido de la obtención de un resultado útil. Ha sido afirmado que la asistencia no es contrato cuando se ofrezca espontáneamente por el asistente, y que en todo caso no lo podría ser faltando un acuerdo sobre la compensación y no siendo esta debida en los casos en que no obtenga un resultado útil. Creemos que el contrato es perfecto, si el ofrecimiento es aceptado por el asistido; sea o no precedido de una llamada de socorro; el perfeccionamiento y aceptación se produce en el momento en que se emprenden las operaciones de asistencia.

Donde no cabe hablar de priori de contrato, es en el salvamento, si la nave salvadora procediese de su espontánea iniciativa para conseguir salvar el casco y eventualmente el cargamento de una nave abandonada por su tripulación y en condiciones de no poder ser ya por estar gobernada. Se trata aquí de un negotiorum gestio, y el salvador o gestor si considera como un presunto mandatario del armador y de los cargadores, siéndole debida la compensación por éstos, solamente si el negocio ha sido bien administrado. Al respecto, la convención de Bruselas en su Art. segundo, señalaba, que: "en ningún caso la cantidad debida puede superar el valor de las cosas salvadas", criterio que aún mantienen legislaciones marítimas de Francia, Japón, Holanda y la URSS.

Acciones derivadas del salvamento, en nuestra ley de navegación y comercio marítimos

De los Art. 72 y 73 de la ley de navegación y comercio marítimos, se deriva

En ambos casos, el servicio de asistencia y de salvamento para dar derecho a una compensación a favor de la nave salvadora, debe ir seguido de la obtención de un resultado útil. Ha sido afirmado que la asistencia no es contrato cuando se ofrezca espontáneamente por el asistente, y que en todo caso no lo podría ser faltando un acuerdo sobre la compensación y no siendo ésta debida en los casos en que no obtenga un resultado útil.

Creemos que el contrato es perfecto, si el ofrecimiento es aceptado por el asistido, sea o no precedido de una llamada de socorro; el perfeccionamiento y aceptación se produce en el momento en que se emprenden las operaciones de asistencia.

Donde no cabe hablar de priori de contrato, es en el salvamento, si la nave salvadora procediese de su espontánea iniciativa para conseguir salvar el casco y eventualmente el cargamento de una nave abandonada por su tripulación y en condiciones de no poder ser ya por estar gobernada. Se trata aquí de un negotiorum, y el salvador o gestor si considera como un presunto mandatario del armador y de los cargadores, siéndole debida la compensación por éstos, solamente si el negocio ha sido bien administrado.

Al respecto, la convención de Bruselas en su Art. segundo, señalaba, que: "en ningún caso la cantidad debida puede superar el valor de las cosas salvadas", criterio que aún mantienen legislaciones marítimas de Francia, Japón, Holanda y la URSS.

Acciones derivadas del salvamento, en nuestra ley de navegación y comercio marítimos

De los Art. 72 y 73 de la ley de navegación y comercio marítimos, se deriva

una acción penal en contra del capitán que no cumpla con la obligación de auxilio, que dichos artículos le imponen respecto a la embarcación o persona en peligro que se encuentre próxima al barco de aquél, a no ser que prestar tal auxilio, implique peligro serio para su propio buque, su tripulación o sus pasajeros, tal obligación se hace extensiva a las autoridades o cualquier persona en posibilidad de cumplimentarla, y su incumplimiento se sancionará con el doble de la pena que para el delito de abandono de personas, establece el Art. 300 del código penal para el Distrito Federal (uno o dos meses de prisión o multa de 10 a 50 pesos).

Otra acción se deriva de lo dispuesto por el Art. 77 de la ley de la navegación y comercio marítimo y corresponde ejercitarla a aquél que prestó el auxilio y salvamento al buque naufragado, para recuperar la remuneración que corresponda, los objetos salvados quedarán afectos al pago de tal asistencia.

Otra acción penal deriva del supuesto previsto por el Art. 81 de la ley: no se considerará la apropiación de los restos de un naufragio.

Diversos aspectos relativos a este punto, dentro de la esfera administrativa, son los supuestos consignados por los numerales 86 y 87 de la ley de navegación y comercio marítimos, que señalan:

"Si una embarcación se viera o se fuere a pique en un puerto, en un lugar considerado como tal en los términos del último párrafo del Art. 33 (los lugares de las costas, de las riberas de los ríos y de los lagos y lagunas que no hayan sido declarados puertos, o cuando éstos se encuentren en constitución, se considerarán como puertos, para la aplicación de las disposiciones de esta ley, sobre vigilancia, policía y accidentes marítimos), o en

una vía general de comunicación de agua, en condiciones que constituya un obstáculo para la navegación o que la afecte, será removida en el plazo que fije la Secretaría de Marina por el propietario, naviero o por quien represente interés jurídico en la embarcación, quienes responderán solidariamente de esta obligación. Si no la removieron dentro del término señalado, la propia Secretaría formulará el presupuesto respectivo, que servirá de título para reclamar, previamente, el valor del salvamento y se seguirá el procedimiento administrativo de ejecución, establecido por el código fiscal de la federación y la Secretaría de Marina procederá por sí o por medio de tercera persona en la ejecución de labores necesarias para la remoción.

"En caso de abordaje ocurrido entre buques de navegación marítima y entre éstos y embarcaciones de navegación interior las indemnizaciones por razón de daños causados a los buques, a las cosas o a las personas que se encuentren a bordo, se regularán conforme a las normas internacionales y a lo dispuesto por las leyes y reglamentos, sin que deban tomarse en cuenta las aguas en que el abordaje haya tenido lugar."

Abandono de buques

Justificación económica, moral y jurídica al derecho de abandono

El abandono del buque, libera al naviero de las responsabilidades expuestas dejando a salvo el resto de sus bienes. Es una situación que no se admite por lo general, en el derecho terrestre, pero si es norma especial de Derecho Marítimo, para los llamados siniestros mayores, cuando el daño consista en la pérdida total o casi total del buque o en la supresión de todo poder jurídico de disponibilidad sobre el mismo.

Sobre la función económica del abandono, puede y debe considerarse que por efecto de ese resarcimiento integral, se fomenta el crecimiento de la riqueza nacional, permitiendo que el perjudicado pueda dedicar de nuevo a la explotación marítima, capitales que de otra suerte se perderían.

Moralmente, el abandono está justificado si se parte de la idea de la desposesión por causa de la fortuna de mar entendida ésta como limitación a la responsabilidad del naviero por determinados actos del capitán.

Legalmente, se justifica la figura que tratamos, pues en las legislaciones relativas encontramos siempre la norma exacta a aplicar en el caso concreto; además, se regulan separadamente los casos de abandono de nave, de mercancía y de flete y en base casi siempre a tres sistemas:

a) Limitación ad valorem; criterio de acuerdo al que la responsabilidad civil que contraen los navieros en materia de abordajes, se entiende limitada al valor del buque con todas sus pertenencias devengados en el viaje, en el entendido de que, cuando el valor del buque y de sus pertenencias no alcance a cubrir las responsabilidades, tiene preferencia la indemnización por muerte o lesiones de personas

b) Limitación de responsabilidad, por abandono que se dispone como modo opcional del naviero para liberarse de las indemnizaciones en favor de tercero a que diese lugar la conducta del capitán, por su responsabilidad excepto, tocante a la mercancía; y consiste en el abandono del buque con todas sus pertenencias y fletes que hubiera devengado durante el viaje.

No es una traslación de dominio ni una donación, sino una constitución de garantía con el derecho y a la por obligación de acreedores, de vender el buque para aplicar el resultado de la subasta a la liquidación de los crédi-

los pendientes.

c) *limitación a forfait*, nacido en el convenio internacional de Bruselas de 1957, y en base a la idea de que la obligación del propietario del buque responde, hasta el tope de su limitación con la totalidad de sus bienes si menester fuese, lo cual da razón a la moderna teoría de considerar este sistema, no ya como responsabilidad limitada, sino de obligación restringida.

Principales casos de Abandono: a los acreedores al asegurador

Los acreedores, no adquieren la propiedad del buque abandonado, sino exclusivamente en derecho de liquidación sobre el mismo, para cubrir el valor obtenido por la subasta.

El abandono no es traslativo de la propiedad; y la facultad de abandonar, no se extingue al ejercitarse frente al primer acreedor que reclame créditos y puede seguir ejercitándose en relación a futuros acreedores, a medida que vayan reclamando; el naviero tendrá la propiedad sobre el remanente si existe satisfechos ya todos los créditos.

Por otra parte, es tradicional en el seguro marítimo, la facultad del abandono, por la que el asegurado, víctima de siniestros mayores como: naufragio, apresamiento, arresto o detención por potencias extranjeras, detención por orden del Gobierno después de comenzado el viaje, inhabilitación del buque para la navegación, cuando no pueda ser reparado, etc. puede exigir del asegurador el importe total de la suma asegurada haciéndole transmisión de sus derechos sobre la cosa, objeto del interés asegurado.

No obstante que las pólizas de seguro marítimo tiende a restringir cada vez más los casos de abandono; este sistema ofrece ventajas sobre la acción de avería y sigue teniendo gran aceptación entre los asegurados, lo que ha dado lugar a severas regulaciones legales de tal figura, ya que el abandono a los aseguradores es fundamentalmente un acto traslativo de derechos

y trasmite al asegurador los derechos del asegurado sobre las cosas abandonadas, lo que tiene como resultado un doble efecto: constreñir al asegurador a pagar, y constreñir al asegurado a transferir el derecho de la cosa abandonada.

Por otra parte, si el flete ha sido asegurado juntamente con la nave, el abandono deberá comprender el exactamente exigible; y cuando se trata de abandono de mercancías, este comprende también el beneficio esperado incluido en el plusvalor de los mismos a destino.

Efectos del Abandono

Sólo el armador, dotado de capacidad para obrar, puede realizar la operación de abandono, por tratarse de un acto de disposición, que excede de la ordinaria administración, por lo que están fuera de facultades para declarar válidamente el abandono: el armador no propietario, el capitán y el armador gerente. En cambio, si tienen derecho a proceder a tal operación; los copropietarios de la nave, que no sean personalmente armadores. El abandono debe ser incondicional, completo y no parcial, o sea, por todo lo que constituye su objeto.

La declaración de abandono, debe ser formal y debe inscribirse, en el registro de la nave, notificándose a los acreedores inscritos en tal registro o en el acta de nacionalidad, y a los que tuvieren contra el armador algún juicio pendiente, toda vez que el abandono no tiene naturaleza contractual con carácter de renuncia traslativa, es revocable hasta el momento en que el asegurador (en el caso de abandono a éste), lo ha aceptado expresa o tácitamente, o cuando ha sido jurídicamente convalidado.

Tratándose de abandono a los acreedores, éstos deben serlo de la nave; si se hiciera en favor de acreedores personales del armador, no constituye abandono, y no perjudica los derechos de los acreedores navales.

El derecho de abandono es renunciable, y puede caducar la facultad de realizarlo, si no se declara formalmente dentro de los ocho días siguientes a la notificación del requerimiento judicial del armador, y la declaración del abandono debe hacerse dentro de plazos rigurosos, que varían en las legislaciones de acuerdo al lugar del siniestro, en el caso de abandono no puede ya admitirse, quedando a salvo el derecho del asegurado de exigir la liquidación por avería.

Por último, cabe decir que el abandono no puede invocarse como excepción procesal, toda vez que constituye una facultad de derecho material, de pago y de liberación. •

CITAS BIBLIOGRAFICAS DEL CAPITULO CUARTO

- 1.- Fariña, Francisco. *Derecho Comercial Marítimo*, tomo I, Bosch, Casa Editorial, Barcelona 1958, páginas 273 a 290
- 2.- Brunetti, Antonio. *Derecho Marítimo Privado*, tomo III Bosch, Casa Editorial. Barcelona, 1951, páginas 210-216
- 3.- Brunetti, Antonio. *ob. cit., páginas 215 y 216*
- 4.-
- 5.- Olvera de Luna, Omar. *Manual de Derecho Marítimo*, primera edición, Editorial Porrúa, S.A. México 1981, páginas 117-121
- 6.- Olvera de Luna, Omar. *ob. cit., páginas 129-137*
- 7.- Olvera de Luna, Omar. *ob. cit., páginas 139-143*
- 8.- Olvera de Luna, Omar. *ob. cit., páginas 163-166*

C O N C L U S I O N E S

Puedo afirmar, que el Derecho Marítimo enmarca todas las ramas del derecho existentes e incluso, cualquier fase observable dentro de las actividades del ser humano, siendo casi imposible determinar, si nos encontramos frente al Derecho Público o Privado porque las situaciones o problemas marítimos ~~requieren, para su solución, de elementos~~ de las ramas del derecho.

En nuestro particular concepto, el Derecho Marítimo es Derecho Público, puesto que todo derecho tiene esa categoría, de tal manera resulta un conjunto de instituciones jurídicas, emanadas de un poder público destinadas a -- realizar o actualizar la vida humana.

No pretendo tratar la totalidad de las actividades marítimas, sino únicamente un concreto a analizar las referentes a la tripulación de los buques tocando aquellas sobresalientes por lo que hace al Capitán ya quienes forman parte integrante de la tripulación, como lo son los marineros, pilotos, etc.

Así concluyo en que la tripulación, es el conjunto de personas necesario e indispensable para la navegación en general de las naves marítimas, en donde el Capitán es la figura principal, tanto del viaje como de las personas que lo apoyan y sobre las que ejerce el poder de mando.

Lo anterior, se funda en el artículo 145 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, en el cual se define a la tripulación a todas aquellas personas embarcadas para laborar en la dirección, maniobras y servicios de un buque.

También se concluye que actualmente, el Capitán de los buques tiene una actividad limitada, como lo era en siglos pasados (XV y XVI), en que en los viajes lo acompañaba el propietario del buque, posteriormente los propietarios y copropietarios dejan de participar personalmente en la expedición y el capitán aumenta sus funciones como representante de los propietarios del buque.

Sin embargo, y de acuerdo en que en nuestra época los capitanes propiamente dicho tengan ciertos limitantes, porque sin ellos esto no estaría en posibilidad de desarrollar su práctica como contralor de la ruta a seguir, y sobre la gente a su servicio del buque e incluso de los pasajeros. Siendo importante porque de acuerdo al artículo 20 de la Ley de Navegación, el Capitán en alta mar es el representante máximo de la Nación a que pertenece el buque.

No estoy conforme con algunas situaciones en donde el Capitán puede ser afectado o destituido, en cualquier momento de la travesía, como mencionaba en el párrafo anterior, el Capitán tiene ciertos limitantes, pero cuando existen casos fortuitos, él será el responsable de lo que ocurra en los casos de averías, abordajes, abandonos, hundimientos en donde se le puede inculpar penalmente de casos fortuitos mencionados.

Por último, sugiero que la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, se seccione del Código de Comercio porque la navegación no es exclusiva del Derecho Mercantil, afirmando que el Derecho Marítimo tiene infinidad de relación con todas las ramas del derecho e incluso con Derecho Procesal. Asimismo, la Ley de Navegación debe tener un capítulo referente al procedimiento como las demás ramas del derecho.

B I B L I O G R A F I A

1. Alvarado García, Ernesto. La Base Naval en el Golfo de Fonseca ante el Derecho Internacional Público, Tegucigalpa, - 1931.
2. Bermudez Guerrero, Manuel. Comentarios a la Nueva Ley Federal de Aguas. Importancia de la Materia. UNAM, México, 1977.
3. Brunetti Antonio. Derecho Marítimo Privado. Tomos I, II, III, IV, Bosch, Casa Editorial. Barcelona, 1951.
4. Cervantes Ahumada, Raúl. Derecho Marítimo. Edit. Herrera, S. A. México, 1970.
5. Cervantes Ahumada, Raúl. El Canal de Panamá. UNAM. México, 1979.
6. Cervantes Sánchez, Raúl. Antecedentes y Análisis de la Legislación Pesquera y su Importancia Económica. UNAM. México, 1979.
7. Colombos, C. John. Derecho Internacional Marítimo. Edit. Aguilar. Madrid, 1961.
8. Cosculluela Montaner, Luis. Administración Portuaria. Edit. Tecnos. Madrid, 1973.
9. Danjou, Daniel. Tratado de Derecho Marítimo. Tomos I, - II, III, IV, Edit. Rens, S.A., Madrid, 1974.
10. Dover, V. Cláusulas De Seguro Marítimo. Agencia Técnica de Seguros Gil y Carvajal, S. A. Madrid, 1964.
11. Echeverría Rivera, Luis Eduardo. El Transporte Marítimo. Edit. Aranzadi, Pamplona, 1973.
12. Fariña, Francisco. Abordajes, Reglamentación Internacional. Bosch. Casa Editorial. Barcelona, 1958.
- 13.- Hernández Yzal, Santiago. Derecho Marítimo. Tomos I y - II. Editorial Cadi, Barcelona, 1968.
14. Hernández Yzal, Santiago. La Responsabilidad por Abordaje entre Buques Equipados con Radar. Universidad de Barcelona, 1964.
15. Illanes Fernández, Javier. El Derecho del Mar y sus problemas actuales. Edit. Universitaria de Buenos Aires, - 1974.

16. Mercado Jarrín, Edgardo. Soberanía Marítima. Fundamento de la Posición Peruana, Liura, Ministerio de Relaciones Exteriores, 1970.
17. Pérez Nieto, José. El Contrato de Seguros en el Comercio Marítimo, y sus Beneficios. UNAM. México, 1974.
18. Pinacho Bolaño Rivadeneira, Javier. Tráfico Marítimo. -- Fondo. Editorial de Ingeniería Naval. Madrid, 1978.
19. Serrano Cancino, Dolores Guadalupe. Administración Portuaria en México. UNAM. México, 1979.
20. Sobarzo, Alejandro. Régimen Jurídico de Alta Mar. Editorial Porrúa. México, 1970.
21. Vargas, Jorge A. Terminología sobre Derecho del Mar. Centro de Estudios Económicos y Sociales del Tercer Mundo México, 1979.
22. Vargas, Jorge A. y Vargas C., Edmundo. Derecho del Mar. -- Una Visión Latinoamericana. Editorial Jus. México, 1976.

O T R A S O B R A S

1. Convención de Ginebra Sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua.
2. Conferencia de las Naciones Unidas Sobre el Derecho del Mar, Documentos Especiales, Vol. V.
3. Echeverría Rivera, Luis Eduardo. El transporte Marítimo. Edit. Aranzadi, Pamplona, 1973.
4. Fernández Ruiz, José Luis. El Práctico de Puerto y el Contrato de Practicaje. Edit. Nauta. Barcelona, 1964.
5. Gomez Radilla, Gabriel. El Abordaje. Aspectos Generales. UNAM. México, 1969.
6. Garza, María Luis. El Golfo de California, Mar Nacional. UNAM. México, 1969.

L E G I S L A C I O N

1. Cavazos Flores, Baltazar. Nueva Ley Federal del Trabajo. Tematizada y Sistematizada. 9a. Edición. Edit. Trillas. México, 1980.

2. Diario Oficial de la Federación - del 12 de Noviembre de 1982. Reglamento para la Formación y Capacitación de los Tripulantes de la Marina Mercante y para la Expedición de Títulos, Certificados, Libretas de Mar y de Identidad Marítima.
3. Orcasitas Llorente, Lino. Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante. Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Ministerio de Marina. Madrid, 1961.
4. Reglamento Interior de Trabajo - que Rige en los Buques de Bandera Nacional. Veracruz, Ver. 1968.