

300  
28j.



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE DERECHO

ESTUDIO SOBRE LA RELACION ENTRE LA  
TRIPULACION Y LA EMPRESA NAVIERA

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:

LICENCIADO EN DERECHO

P R E S E N T A

MARTHA ANGELICA GOMEZ VAZQUEZ



México, D. F.,

1988



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.

ESTUDIO SOBRE LA RELACION ENTRE LA TRIPULACION Y LA  
EMPRESA NAVIERA

P R O L O G O

CAPITULO PRIMERO. REGIMEN LEGAL DE LA TRIPULACION EN EL DERE -  
CHO MARITIMO

I. Antecedentes históricos .....	1
II. Concepto de Derecho Marítimo .....	21
III. Legislación en México .....	25

CAPITULO SEGUNDO. NATURALEZA JURIDICA DE LA EMPRESA NAVIERA

I. Concepto de Empresa .....	43
II. Diferentes clases de Empresas Navie - ras .....	66

CAPITULO TERCERO. DE LA TRIPULACION NAVIERA

I. Concepto de Tripulación .....	75
II. De las personas que integran la Tripu - lación .....	79

**CAPITULO CUARTO, TRIBUNALES DE RECLAMACION DE LA TRIPULACION  
NAVIERA**

- I. El Proyecto del Código Marítimo Uniforme-  
para los Países Centroamericanos ..... 96**
- II. Situación que se contempla en la Ley de -  
Navegación y Comercio Marítimo ..... 105**
- III. Futura creación de Tribunales Marítimos..133**

**CONCLUSIONES**

**BIBLIOGRAFIA**

## P R O L O G O

El presente estudio sobre la relación entre la Tripulación y la Empresa Naviera, pretende dilucidar de una manera breve y substanciosa, las confusiones para determinar que personas son consideradas como parte de la Tripulación y que relación guardan con la Empresa Naviera, así como precisar que se entiende por Empresa Naviera, su diferencia con otras Empresas y cuantas clases de Empresas Navieras existen en el Registro Público Marítimo Nacional.

Asimismo nuestra intención es dar una visión de lo necesario que resulta el establecer un Tribunal Marítimo que conozca de los problemas que se susciten entre las Empresas Navieras y la Tripulación.

Nuestro modesto trabajo de investigación, consta de cuatro capítulos: En el capítulo primero se estudian los antecedentes históricos del Derecho Marítimo, concepto de Derecho Marítimo y Legislación en México; en el siguiente capítulo se hace mención de diversos conceptos de Empresa, señalando las diferentes clases de Empresas Navieras: En nuestro tercer capítulo tratamos de establecer el concepto de Tripulación y, sobre todo determinar que personas integran la Tripulación; En el capítulo cuarto y último, señalaremos, por considerarlo

de gran importancia, los Proyectos del Código Marítimo Uniforme para los Países Centroamericanos y Ordenanzas de la Marina Mercante, pasando inmediatamente a señalar la situación que se contempla en la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, mencionando brevemente los debates a los que se sometió dicha Ley ante la Cámara iniciadora, siendo ésta la de Senadores, con posterioridad señalaremos la Reglamentación respecto del Trabajo en el mar con la Ley Federal del Trabajo, y nuestra inquietud sobre la creación de un Tribunal Marítimo en México.

ESTUDIO SOBRE LA RELACION ENTRE LA TRIPULACION Y LA  
EMPRESA NAVIERA

C A P I T U L O   P R I M E R O

REGIMEN LEGAL DE LA TRIPULACION EN EL DERECHO MARITIMO

I.- ANTECEDENTES HISTORICOS

Desde remotos tiempos, el mar ha constituido para el hombre una irresistible atracción; esto tiene fácil explicación - si pensamos que las dos terceras partes del Planeta están formadas por los océanos, de tal suerte que el hombre ha respondido con temeraria actitud lanzándose a las tareas más audaces, - con el propósito de consumir la conquista de los mares, pero - siempre con el temor que despierta lo desconocido.

Realmente resulta imposible determinar con exactitud, el momento en que se inicia la historia de la navegación, sin embargo, un hecho si resulta cierto, o sea, que el transporte - por mar es uno de los más antiguos medios de que se ha valido la humanidad para desplazar las mercaderías que desde tempranas edades ha sido objeto del comercio.

A través de los siglos el hombre ha hecho evolucionar este medio de transporte, primero familiarizándose con los peligros - que el mar representa, luego aventurándose en él a bordo de -

rústicas embarcaciones de escasa solidez y precaria estabilidad, cuya fuerza propulsora era la energía humana aplicada a los remos. Posteriormente se descubre la vela, cuyo uso permite aliar la potencia del viento a la desarrollada por los remos.

Ya en posesión de un mayor acervo de conocimientos en el arte de la navegación, y sin duda acariciado por su misma naturaleza proclive al comercio, el hombre canaliza sus esfuerzos y su ingenio inventivo a lograr mejores navíos, más sólidos, más veloces, más grandes; en fin, en todo sentido más aptos para desempeñar la misión de convertir a la navegación en algo práctico, seguro y rentable, lo que vino a determinar que el transporte por mar sea factor determinante en el desarrollo de la humanidad.

El transporte marítimo podemos decir, nació aparejado al nacimiento mismo del navío, ya que éste, es desde su origen una máquina destinada y construída con ese fin, es decir un artefacto que tiene por objeto llevar a bordo una carga útil, a un destino determinado, en atención a las necesidades impuestas por el comercio en auge, a merced del desarrollo de los pueblos.

Como puede deducirse de lo anterior, desde los más remotos tiempos las embarcaciones han constituido uno de los más importantes medios de transporte, tanto de personas, como de mercancías y al igual que todas las actividades del hombre que tienen relación con el comercio, el transporte marítimo está plagado de peligros y problemas, que han tenido que ser superados



y resueltos, primero conforme a normas consagradas por la costumbre y los usos en la antigüedad y posteriormente por normas escritas.

La navegación ha jugado un papel tan importante en la existencia de los pueblos ribereños al mar, les ha rendido tales servicios y ha ejercido una influencia tan decisiva en su género de vida, en su desenvolvimiento, en sus destinos, que no podía dejar de dar lugar a normas jurídicas especiales, por lo que el Derecho Marítimo es considerado como el pionero en la creación de Instituciones Jurídicas, ha llegado a nosotros a través de la práctica, igual a como se le conoció en los primeros días en que la navegación estableció relaciones entre los pueblos, así histórica, política y jurídicamente, es reconocida la actividad relacionada con el tráfico marítimo como pionera.

Si durante mucho tiempo no ha sido netamente distinguido el Derecho Marítimo del Derecho terrestre, esto obedece a que los antiguos no daban la misma importancia a la división y clasificación de las nociones jurídicas; pero es importante hacer notar que la parte atribuida a la marina era mucho más extensa que la reservada al comercio terrestre y esto se explica por el carácter especialísimo del Derecho Marítimo.

Así pues, los principios Generales del Derecho no han bastado nunca para regirlo y muy temprano se sintió la necesidad de reglamentarlo de una manera especial, también los documentos de Derecho Marítimo abundaron en toda época en todas las naciones marítimas, y esta misma riqueza dió la idea de coleccionar y comparar las legislaciones marítimas.

Desafortunadamente ya casi no queda nada de las leyes marítimas de los fenicios, egipcios, cretenses, atenienses y cartagineses, que sin duda debían haber tenido un gran desenvolvimiento debido a la importancia de la marina de sus pueblos, sin embargo algunos autores aseguran que el único fragmento que ha llegado hasta nosotros a través del Derecho Romano, es el tomado por el Jurisconsulto Volusio Meciano y que aparece en el Digesto libro XIV.

"Los Fenicios no parecen haber dejado nada perdurable en materia de legislación marítima, a pesar de ser un pueblo navegante por excelencia e indiscutible su influencia en la explotación de la navegación dentro del Mediterráneo. En Grecia, dada su situación geográfica, la navegación cobró singular importancia, sin embargo, como en el caso de los Fenicios las normas reguladoras no han llegado hasta nosotros, salvo algunas relativas al "auticum foenus" y a la copropiedad naval que aparecen transmitidas en las oraciones de Demóstenes". (1)

Entre los textos legislativos marítimos más antiguos que se conocen, se encuentran numerosas reglas contenidas en:

#### 1) CODIGO DE MANU

Se ocupa ya de la especialidad de algunos problemas relacionados con el mar, se establece un tratamiento especial para-

(1) José Domingo Ray, Derecho de la Navegación, Editorial Avelo do Perrot, Buenos Aires 1964, Pág. 22.

las ventas de mercancías procedentes de ultramar las que no se nulifican, incluso, si el vendedor no era el dueño de la cosa vendida, código redactado en la India, en el siglo XIII a.C., probablemente.

## 2) LEYES RODIAS

El primer pueblo de la antigüedad que produjo leyes marítimas escritas fue el pueblo Rodio. El código Rodas, data del siglo III o del II a.C., fue la máxima autoridad en los pueblos mediterráneos, estas leyes ejercieron una gran influencia entre Griegos y Romanos.

Son en realidad una compilación del código de Rodas y regulaban diversas instituciones, ciertas especies de préstamos marítimos, delitos cometidos entre marineros, delitos relativos al cargamento y al buque, disposiciones sobre política naval, formas de pago del flete, casos de transbordo, etc.

## 3) INSTITUCIONES ROMANAS

El Derecho Marítimo Romano fue copiado de los Rodios, sus elementos se pueden encontrar en el Digesto y en el código de Justiniano.

Dentro de estas Instituciones Marítimas algunos autores mencionan:

a) La "Ley pseudorodia", compilación cuyo origen se sitúa entre el 600 y el 800, y que según algunos historiadores sería -

el libro III de las Basílicas. Esta recopilación procede solamente en una pequeña parte de las fuentes Justinianas, el resto proviene de las costumbres de las costas orientales del Mediterráneo y constituyen un verdadero código que ejerció gran influencia sobre la legislación marítima posterior. Esta es una ley que plantea las bases de las formas asociativas a través de la participación de todos los intereses en los beneficios de la expedición y especialmente entre los oficiales de a bordo y la tripulación, inspirándose igualmente en el concepto de comunidad de riesgos, extendió la obligación de contribuir no solo al caso de echazón para salvar la nave de peligro inminente, tal como lo disponía el Digesto, sino a todos los casos de fuerza mayor, incluso el ataque de piratas.

b) La "actio exercitoria", en ella se establecen las obligaciones de los marineros, la responsabilidad del armador y la relación que existe entre el exercitor y el magister; también se ejerce en los delitos cometidos por el magister, por la tripulación y por los pasajeros.

c) El "foenus Nauticum", que trata sobre el préstamo marítimo, la esencia está en que el dinero y las mercancías son expedidos por mar a riesgo del acreedor y solo cuando las cosas llegan a su destino el acreedor recobra el capital con los intereses, previamente pactados.

d) La "ley Rodhia de Jactu", tomada del derecho marítimo de Rodas es el principio de avería común.

e) El "praetor Peregrinus", legisla sobre el transporte de pa-

sajeros.

Hasta este momento se encontraba todo perfectamente legislado, de acuerdo a las necesidades marítimas, pero las cosas no podían quedarse así. Con la caída del Imperio Romano de Occidente y el establecimiento de las tribus bárbaras en la cuenca del Mediterráneo, el Corpus Juris Romano pierde su vigencia y es -- sustituido por un derecho local, siendo éste constitutivo, -- el tráfico por mar se intensificó y fue fuente de grandeza de -- las ciudades Italianas.

Las cruzadas abrieron o extendieron el tráfico hacia el oriente y ante la necesidad de los problemas, fueron apareciendo magistrados a los que se dio el nombre de Cónsules.

Los Cónsules tenían a cargo la aplicación de los llamados assises de Jerusalén, que fué uno de los primeros monumentos -- del Derecho Consuetudinario Marítimo y que consistía en una com -- pilación de los usos marítimos como su nombre lo dice.

#### 4) EDAD MEDIA

En el siglo XI, el Duque de Normandía Guillermo, el con -- quistador, insertó algunas disposiciones referentes a materias -- marítimas en las leyes que dió a Inglaterra.

En el siglo XII, la compilación titulada audiencia de Jerusalén nos ha conservado en la audiencia del Tribunal de vecinos las -- reglas del Derecho Marítimo seguidas en el efímero reino que -- las cruzadas habían fundado en Palestina.



En el derecho intermedio desaparecen estas figuras, fucio nándose en el Naucrero, que era a la vez propietario y armador técnico de la expedición. El Naucrero del derecho Pseudorodio- que es denominado Patronus, Senyor de la Nau, Commandatario, - según las distintas recopilaciones, es el Jefe de la asocia -- ción o empresa sobre la cual ejercía super intendencia técnica y comercial.

Es patente la confusión entre patrón, armador y capitán, - el patrón, que cumple todos los actos inherentes a la empresa navegatoria y a la empresa comercial en nombre de todos los in tegrantes e interesados en la misma, nunca toma por sí solo una decisión en momentos de peligro, sino con una intervención o - deliberación colectiva de la comunidad, o sea, con los tripu - lantes, oficiales y cargadores que integran la expedición. De la comanda, una de las formas asociativas procede la insti - tución del Escribano, cuyas funciones a bordo tenfan singular - importancia, a parte de su obligación de llevar el libro de - cargamento, este funcionario debía denunciar la carga excesiva autorizar los contratos en el curso del viaje, conservar los - roles de la tripulación autorizar los testamentos de abordó, - inventariar los bienes de los fallecidos durante la travesía, - denunciar los actos de los tripulantes sublevados, etc. El re - gistro llevado por el escribano constituye el antecedente del - libro diario de la navegación y de la obligación impuesta al - mismo, de entregar a los comerciantes una nota de las mercade - rías cargadas, deriva el conocimiento.

El marinero, que aparece en el Derecho Romano como un lo-

cador de servicios, pasa a ser partícipe de los resultados de la empresa, indicios y huellas del ajuste a la parte existen - en los estatutos medievales y en el derecho posterior, mante - niéndose luego el sistema para la navegación costera y de pes - ca.

Las obligaciones de los marineros no terminaban con el via - je, pues, también trabajaban en la carga y descarga de las mer - caderías, si bien contaban con aparentes beneficios en caso de enfermedad y muerte, debían ciega obediencia al patrón.

Además de la Tripulación, merece destacarse la figura del Noxter, del derecho Catalán, denominada contremaitre, en la Or - denanza Francesa, cuyas funciones eran bastante extensas, se - le consideraba el director técnico de la nave, en cuanto a las maniobras de fondeo, amarre, estiba de las mercaderías, vigi - lancia de los tripulantes, dirección y cambio de derrota, en - trada y salida de puertos, sustituía el patrón en caso de impe - dimento o muerte durante el viaje, y tenía poder para fijar - los salarios de los marineros y ordenarles el remolque de bu - ques.

##### 5) LAS TABLAS DE AMALFI

La ciudad de Amalfi, fue una pequeña República Italiana - que dominó el comercio con Oriente, a partir del siglo X. Por - algún tiempo en esta ciudad se estableció un famoso Tribunal - Marítimo y fue en 1135 que se compilaron sus sentencias en una colección que se denominó Tabla Amalfitana, fue un estatuto de



gran prestigio que se aplicó en la Cuenca del Mediterráneo hasta el siglo XVI, en que comenzó a aplicarse el Consulado del Mar.

#### 6) LOS ASSISES DE JERUSALEN

El Derecho Marítimo de Levante siguió desarrollándose a merced de los Cruzados, que encontrándose en sus viajes vastos grupos de traficantes y marinos por todas las costas mediterráneas, establecieron Tribunales propios para juzgar disputas. El procedimiento de juicio por combate, adoptado para pleitos civiles, era completamente inaplicable a casos marítimos. En su virtud, el derecho administrado por los Tribunales que los Cruzados crearon se basaban en las costumbres de los comerciantes.

Se redactaron Códigos llamados Assises de Jerusalén, y se confió su aplicación a los Cónsules o Magistrados marítimos que recientemente venía siendo costumbre nombrar en puertos comerciales importantes, tales como Génova, Venecia y Marsella.

#### 7) LOS ROLES DE OLERON

Algunos autores aseguran que los Roles son un conjunto de decisiones de un Tribunal constituido a fines de siglo XII en la Isla Francesa Olerón, promulgada en 1206; otros aseguran que se trata de una compilación de sentencias que contienen las costumbres marítimas que se observan en los puertos franceses de la costa del Atlántico; autores Holandeses han pretendido que -

eran una reproducción de los usos de los países bajos y aunque redactados en Francia deberfan considerarse como una obra Inglesa.

Cualquiera que haya sido su origen, las Leyes de Olerón fueron recibidas y adoptadas con entusiasmo y llegaron a ser una norma general en juicios sobre asuntos marítimos, directa o indirectamente rigieron todas las costas Europeas del Atlántico, del Canal de la Mancha, del mar del norte y del Báltico, así como el Litoral Francés del Mediterráneo. Fueron escritos en lengua Gascona, aunque existe alguna edición en Francés.

#### 8) LAS LEYES DE WISBY

Conocidas también como Leyes Marítimas de Gothland, estas leyes toman su nombre de la ciudad de Wisby situada en la Isla Sueca de Gothland, contienen una transcripción parcial de los Roles y extractos de las leyes de Amsterdam y de los estatutos de Lubeck.

Estas leyes alcanzaron en Europa septentrional casi el valor de Derecho común, podemos mencionar que seguramente, la legislación de los países escandinavos y las ciudades hanseáticas tuvieron sus raíces en la compilación de estas leyes de Wisby. Realmente fue obra de los negociantes y patrones de barcos de esa Isla y su influencia se limitó a los mares del Norte.

#### 9) EL CODIGO HANSEATICO

Con el principal objeto de promover y proteger su comer -

cio marítimo en el siglo XII las ciudades teutónicas de Lubeck, Bruns, Wick, Danzig y colonia, formaron la liga Hanseática, esta liga fundó bancos en Londres, Noruega, Rusia y en Brujas, aplicó las leyes de Wisby y promulgó en el siglo XVII, el Código Hanseático que compiló las constumbres marítimas.

#### 10) EL LIBRO LEGRO DEL ALMIRANTAZGO

Data de fines del siglo XIV, es la mas notable compilación de leyes marítimas Inglesas, por supuesto, tiene una notoria influencia de los Roles de Olerón.

#### 11) EL CONSULADO DEL MAR

Después de la caída del Imperio Romano, revivió el comercio Marítimo en el Mediterráneo, existía una gran variedad de estatutos locales, elaborados por los llamados Consulado o Corporaciones autónomas de comerciantes y éstos eran administrados en los Tribunales por Consules o también llamados Jueces - Cónsules, a quienes se les confió la jurisdicción referente a toda cuestión marítima, es importante hacer mención que dichos estatutos estaban escritos en Latín y siendo que este idioma era desconocido por casi todos los comerciantes fue entonces cuando apareció en el siglo XIV una colección de todos estos estatutos, usos y costumbres del Mediterráneo, ya escritas en Catalán al que se le llama Consulado del Mar.

Tres países se han atribuido el origen de este cuerpo, -

España, Francia e Italia, algunos autores creen que se trataba de una ley promulgada por los reyes de Aragón; otros que estaba constituido por los usos y costumbres marítimos del puerto de Marsella y muchos autores Italianos sostienen que su origen se encuentra en las costumbres marítimas Italianas. Podemos decir que en lo que concuerda la mayor parte de la doctrina, es que el consulado en su forma primitiva era ya conocido en el siglo XIII, y que el Consulado del Mar fue desde el siglo XIV hasta el año 1700, impreso y traducido a todas las lenguas Europeas y utilizado en muchos lugares como norma consuetudinaria, fue de gran valor para traficantes y marinos de la época y también para los Jueces Cónsules que administraban el derecho en los principales puertos.

## 12) EL GUIDON DE LA MER

Es una colección de los principios de Derecho Marítimo aceptados por la costumbre, compilación que se hizo a fines del siglo XVI y fue publicada para ayudar a los Cónsules a administrar jurisdicción sobre negocios de seguros, tiene gran importancia por haber sido la base de la Ordenanza Francesa.

## 13) LA ORDENANZA FRANCESA DE 1681

Podemos decir que a fines del siglo XVII abundaban los documentos de Derecho Marítimo, lo que hacía inciertas las sentencias de los Tribunales, por lo que era indispensable una co

dificación racional. Francia, que había conservado durante mucho tiempo su derecho marítimo en estado de legislación consuetudinaria, superó esta situación, el rey Luis XIV comisionó al ministro Colbert para la redacción de una Ordenanza sobre comercio marítimo, para ello se instituyó una comisión, la que después de diez años de trabajo presentó la ordenanza al rey, él - cual promulgó esta bella obra legislativa en 1681, bajo el nombre de Ordenanza sobre la marina.

Esta Ordenanza Francesa tuvo una inmensa repercusión en toda Europa y ejerció una influencia considerable, podemos afirmar que abrió una nueva era en la historia del Derecho Marítimo fué completada mas tarde por las Ordenanzas o declaraciones de Luis XV y de Luis XVI, esta Ordenanza se inspiró en las costumbres de los puertos Occidentales y del Norte, además regula al Derecho Marítimo Privado.

En este punto es importante mencionar que con la Revolución Francesa se introdujeron dos reformas de importancia: una fue la supresión de los Tribunales del Almirantazgo, pues los - asuntos marítimos pasaron a conocimiento de los Jueces de comercio; la otra consistió en una acta de la convención del 21 de - septiembre de 1793 complementada por un decreto que determina - la forma en que debía otorgarse la nacionalidad y propiedad de los buques.

A partir de la segunda mitad del siglo XVII se perfila la empresa de transporte, independiente de la empresa de comercialización de las mercaderías transportadas. El propietario armador del buque se compromete exclusivamente en poner a disposición -

de los cargadores el buque y conducir las mercaderías al puerto de destino, cobrando por sus servicios un precio denominado flote, sin tener ningún interés en los beneficios que se obtendrían con la venta de los géneros transportados; el representante a bordo del propietario armador que permanece en tierra, es el capitán, cuyo papel adquiere cada vez más importancia, sus plenos poderes de representación, acentuados por la falta de comunicaciones se agrega el hecho de que los cargadores ya no viajan a bordo del buque ni envían un representante especial por lo que el capitán se encarga de la custodia de los efectos. También, el capitán absorbe las funciones desempeñadas por el escribano y se constituye en la máxima autoridad del navío a su cargo.

#### 14) LA ORDENANZA DE CROMWELL

Esta es la famosa acta de navegación de 1651, con la que Cromwell fundó la prosperidad de la marina Británica, con ellas las reclamaciones Inglesas se convirtieron en Ley estatutaria que sirvió como pretexto a la guerra de 1672, que duró dos años hasta que Holanda reconoció la obligación de conceder honores a todos los barcos Ingleses que navegaran en mares Británicos.

Esta acta también contenía la prohibición de exportar mercancías de Inglaterra a las colonias y de importarlas, además la exigencia de que en los barcos Ingleses las tres cuartas partes de los tripulantes y comandantes fueran de nacionalidad Británica.

Esta situación no pudo continuar así, por lo que la prohibición

fue derogada a mediados del siglo XIX, permitiéndose una competencia en los mercados mundiales.

#### 15) LAS ORDENANZAS DE BILBAO

Después del Consulado del Mar y desde el siglo XVI en adelante, España publicó muchas ordenanzas para el tráfico marítimo, entre éstas destacan: la pragmática sobre fletes de 1512, - complementada por la de 1538, las Ordenanzas de la Universidad, la Ordenanza de la Casa de Contratación de Sevilla y la Ordenanza de Carlos V, el reglamento sobre la policía de los contratos de Burgos de 1538, la Ordenanza de la Contratación de Bilbao de 1560 y la de San Sebastián de 1682.

Las que tuvieron mayor importancia por su influencia fueron las Ordenanzas de Bilbao de 1737, adoptadas como la ley general en España y en la colonia, en las que se distinguen tres etapas: a) la primitiva, fueron redactadas en 1459 por el fielde los mercaderes, con intervención y consentimiento del corregidor; b) la antigua, formadas por el consulado y firmadas por Felipe II el 15 de diciembre de 1560 y adicionadas a fines del siglo XVII; c) la nueva, formadas por una junta nombrada por el Prior y Cónsules y revisadas por una comisión que se designo.

Estas Ordenanzas aprobadas por Felipe V el 2 de diciembre de 1737 y confirmadas por Fernando VII en 1814, se dividen en - 29 capítulos relativos a la jurisdicción del consulado, al régimen interior de la corporación y a la policía del puerto y de las naves, regulan todas las instituciones del comercio en gene

ral, ya sea terrestre y marítima y son consideradas como un verdadero código, desde su publicación han obtenido una especie de prioridad y casi de universalidad, aunque dictadas para la Villa de Bilbao, la jurisprudencia las hizo generales en España, e incluso en colonias de América, más tarde en las Repúblicas hispanoamericanas y son en la actualidad la base de algunas legislaciones mercantiles.

#### 16) DESPUES DE LA REVOLUCION FRANCESA

Después de la Revolución Francesa, es cuando se empieza a codificar el conjunto de legislaciones, pero en materia marítima, como en materia terrestre la codificación no alcanzó más que al derecho privado, y aquí más en especialmente al derecho mercantil. Es el código de comercio de 1807 el que reglamentó las operaciones marítimas, examinándolas como teniendo una finalidad lucrativa; el libro segundo de este código fue reservado al comercio marítimo.

El código no ha hecho más que reproducir las disposiciones de los libros II y III de la Ordenanza de 1681, es decir, aquellas partes de ésta Ordenanza que se referían a las relaciones privadas. En cuanto al derecho marítimo público y administrativo, ha quedado sometido en un sinnúmero de puntos a la ordenanza de 1681.

El código de comercio Alemán de 1861 ha consagrado en su libro V al Derecho Marítimo después de haber sido completado en 1872 por una ley sobre las gentes de mar, ha sido revisado en 1897, y a su vez la ley sobre gentes de mar fue reemplazada por una -



ley del 2 de junio de 1902, modificada también por otra ley del 12 de mayo de 1904.

Finlandia posee un código marítimo de 1873, Noruega tenía una ley marítima de 1860 y Suecia una ley de 1864; en 1883 los tres estados escandinavos Suecia, Noruega y Dinamarca hicieron elaborar un código marítimo uniforme que, salvo algunas variaciones poco numerosas y poco importantes, fué promulgada en Suecia en 1891, en Dinamarca en 1892 y en Noruega en 1893.

En Rusia, el derecho marítimo está comprendido en el cuerpo de derecho mercantil, que fué compuesto en 1857; en Austria y en Hungría el derecho marítimo no está codificado; en Inglaterra, en las colonias Inglesas y en los Estados Unidos de América del Norte, el derecho marítimo es consuetudinario así como todas las ramas del Derecho, pero hay numerosas leyes detallistas, la principal es Inglesa de 1854, ley excesivamente larga y muy difusa, en la que el derecho marítimo privado y el derecho marítimo administrativo se encuentran mezclados, esta ley ha sido modificada después por otras en 1862, 1867 y 1894.

Consideramos que es importante hacer mención que con la aplicación del vapor a la navegación (1805), se constituyó una revolución trascendental, ya que modificó totalmente la técnica empleada, pues desde entonces los progresos técnicos han sido incesantes, las ruedas o paletas de los primeros vapores fueron reemplazadas por las hélices y posteriormente se inventó la turbina. Estos progresos traen como consecuencia una mayor velocidad y hacen posible determinar con cierto grado de certeza el tiempo de duración de un viaje, por otra parte, el modo de cons

trucción de los buques sufre también una importante transformación, desde 1820 se utiliza el hierro como material de construcción, con la ventaja de su mayor resistencia, su menor volumen para igual desplazamiento o menores gastos de conservación de - terminando ello el constante aumento de las dimensiones y tonelaje de los buques y por lo tanto que se perfilan tres sujetos distintos: 1) el propietario; 2) el armador; y 3) el transportador, que pueden todos estar reunidos o no en una sola persona. El primero es el sujeto del derecho de propiedad sobre el buque el segundo, es el titular de la empresa de navegación, es decir la persona por cuenta de quien navega el buque, y el tercero, - es el titular de la empresa de transporte, es decir, quien se - compromete a entregar la mercadería en el puerto de destino tal como la recibió en el lugar de origen.

Por lo anterior, el capitán ve disminuidas sus extraordinarias facultades, sus plenos poderes quedan afectados por el desarrollo de las comunicaciones y la celeridad con que deben cumplirse los viajes, por lo que se determina la aparición de otro sujeto, el agente marítimo, quien se hace cargo de las funciones relacionadas con la llegada, permanencia y partida del buque, en los distintos puertos. Junto a los oficiales peritos en el arte de la navegación aparecen los maquinistas desde ingeniero a fogonero, el personal de servicio médico, enfermero, etc., el desarrollo del derecho laboral ha modificado igualmente los beneficios acordados a la tripulación, superando a las antiguas leyes, precursoras en la materia, pero sin alcanzar condiciones acordes a las necesidades.

## II.- CONCEPTO DE DERECHO MARITIMO

Cada uno de los autores que han desarrollado esta rama jurídica han enfocado su estudio desde su peculiar punto de vista presentando definiciones muy variables, bien con un concepto amplio y global de todas las materias que entrañan una regulación de los espacios marítimos y de las actividades que en ellos se desenvuelven, bien con un criterio más limitado, como un derecho especial de la navegación o del tráfico marítimo, al respecto daremos algunos conceptos sostenidos por diversos autores:

Olvera de Luna, nos dice: "La expresión Derecho Marítimo tiene un alcance amplísimo, pues comprende toda una rama de fenómenos jurídicos que ocurren respecto a la navegación, a la Industria y al tráfico de mercancías y pasajeros por mar. Así todas las relaciones jurídicas que tienen al mar por su lugar de origen o por su objeto en sí, quedan contenidas en la expresión Derecho Marítimo." (2)

Además éste autor nos hace la diferencia entre el derecho marítimo y el derecho del mar, el Derecho Marítimo como rama del Derecho Mercantil entra al estudio principalmente de la empresa marítima, si se entiende por tal la que se dedica habitualmente al tráfico marítimo; y esto es lógico, pues todo tráfico presupone comercio, pero resulta que, como el mar es esce-

(2) Omar Olvera de Luna, Manual de Derecho Marítimo, Editorial-Porrúa, S.A., Pág. 11 y 12.

nario, se efectúan otras operaciones no definitivamente comerciales, como es la investigación, etc., por esta razón algunos tratadistas, principalmente Italianos, usan también la expresión Derecho de Navegación.

Otro autor nos dice: "Derecho Marítimo dicho sea en el sentido lato de expresión, es el conjunto de reglas que rigen la navegación marítima desde el punto de vista jurídico. Asimismo, el Derecho Marítimo se diferencia de las otras ramas por tres características, que hacen su estudio particularmente interesante y sugestivo: a) una gran estabilidad a través de las edades; b) una señalada uniformidad en todos los países; c) una asombrosa osadía en las concepciones jurídicas." (3)

El siguiente autor nos dice: "El Derecho Marítimo es el conjunto de las relaciones Jurídicas cuyo teatro es el mar o cuyo objeto es el comercio marítimo. Dicho en otras palabras, relaciones jurídicas que nacen con ocasión del comercio marítimo."  
" (4)

Francisco Fariña señala que: "El Derecho Marítimo, es el espacio marítimo que ocupa el 73% de la superficie total del globo, está recogido por un orden jurídico integrado por diferentes normas que, en su conjunto, constituyen el Derecho Marítimo en General.

(3) Daniel Danjon, Tratado de Derecho Marítimo, Vol. 1, Editorial Reus, 1ª edición, Madrid 1931, Pág. 10.

(4) Ripert Droit Maritime, 4ª edición, París 1950, tomo I, Pág. 1.

En éste concepto amplio, el Derecho Marítimo es el Derecho del mar, y tiene por objeto el orden jurídico que rige el medio marítimo y los diversos empleos de que es susceptible." (5)

Otro autor nos dice: "El Derecho del Mar tiene por objeto el orden jurídico que rige el medio marino y las diversas utilidades de que es susceptible." (6)

Este autor nos señala que un 73% de la superficie del globo está ocupada por los mares, quedando el 27% restante para la tierra firme.

El siguiente menciona: "El Derecho Marítimo es particular, es un conjunto coordinado de construcciones ideales o instituciones jurídicas emanadas de un poder público efectivo y destinadas a realizarse o actualizarse en la vida humana de relación social, en el trato del mar o en relación con los espacios marítimos; en otras palabras el ordenamiento jurídico es marítimo cuando tiene conexión con el mar o con los espacios marítimos."

(7)

Este autor señala algunas características del Derecho Marítimo: a) es una de las más antiguas, sino es que la más antigua de las ramas especializadas del Derecho; b) es por tanto, un De

(5) Francisco Fariña, Derecho Comercial Marítimo, Tomo I, Editorial Bosch, Barcelona, 2a. edición ampliada 1955, Pág. 24.

(6) José Luiz de Azcárraga, Derecho Internacional Marítimo, Editorial Ariel, España 1970, Pág. 19.

(7) Raúl Cervantes Ahumada, Derecho Marítimo, Editorial Herrero S.A., México 1984, Pág. 7.

recho vivo, cuando las normas escritas se vuelven obsoletas, - los comerciantes marítimos crean nuevas normas con base en la costumbre, la que tiene en el campo marítimo una gran relevancia, incluso en la unificación de normas en el plano internacional, vemos grandes logros a través de compilaciones de costumbres hechas por organismos no oficiales, como es el caso de las averías gruesas y de las ventas marítimas; c) Es insensible a los cambios políticos, pero es muy sensible a los cambios técnicos; d) la mayoría de las normas aplicables a las relaciones comerciales interpersonales, son supletorias; e) es tradicional la tendencia a la unificación internacional de las instituciones del Derecho Marítimo; f) es pionero en la creación de instituciones jurídicas, instituciones tan importantes en la vida moderna como es la sociedad mercantil, el seguro, el riesgo de trabajo, los cuales han nacido en el derecho marítimo y se han extendido al campo de derecho mercantil y al campo del derecho civil.

Los autores mencionados no son los únicos, pero sí los más conocidos estudiosos de la materia, por ello son citados en nuestra investigación.

### III.- LEGISLACION EN MEXICO

Empezaremos por dar una breve explicación de los antecedentes en México, con relación a la navegación y su legislación.

El progreso de la navegación se desenvuelve en el ámbito de los mares, ríos y factores tales como, los vientos, las corrientes marítimas y los contornos de las costas, los cuales fueron pauta para su desarrollo, la nacionalidad mexicana arranca desde que las tribus nahoas establecieron en la mesa central de lo que ahora es la República Mexicana y más propiamente, desde que los Mexicas de la tribu azteca, fincaron su asiento en el valle de México a mediados del siglo sexto de nuestra era, al encontrar en un islote del lago de Texcoco, una águila posada sobre un nopal devorando una serpiente, signo que señalaría el lugar donde debería establecerse para siempre, cesando así su condición de pueblo nómada.

Los Aztecas que vinieron del norte, Chichimecas, Olmecas, Toltecas, etc., constituyeron su imperio dominando sucesivamente a los pueblos que ya estaban establecidos en la región que ocuparon, que fué extendiéndose más y más, hasta llegar a constituir una extensa porción de territorio, que llegó a las costas de ambos mares, en el golfo de México y en el Océano Pacífico.

Tal fué el Imperio Azteca, próspero, rico y poderoso, que alcanzó una cultura superior a la de todos los demás pueblos del continente Americano, distinguiéndose en el cultivo de las

artes, en su régimen social, en la agricultura, en su sistema de gobierno y en algunos conocimientos de astronomía, pues sabían contar el tiempo con perfección, como se demuestra con la piedra del sol o calendario Azteca.

Desde entonces debiera comenzar la historia de la Marina Mexicana, de cuyas actividades los Aztecas no conocían sino rudimentos no clasificados aún y que se conocen tan solo por pequeños y aislados detalles transmitidos a través de los años - por diversos jeroglíficos, esculturas y relaciones de algunos historiadores.

Las crónicas de la conquista comprueban que los Aztecas, cuando llegaron los Españoles a estas tierras americanas, ya conocían el uso de la canoa o piragua o remo y a la vela, que utilizaban en actividades de pesca y en la transportación de personas y mercancías entre puntos ribereños.

Los pueblos de la tribu nahoas, establecidos en las costas, comerciaban con los productos de pesca que obtenían utilizando embarcaciones construídas por ellos mismos, con las que practicaban la navegación no solamente para costear y hacer sus pesquerías, sino para cruzar el mar Bermejo y tocar las islas intermedias.

En las colecciones que se han logrado de códices y jeroglíficos diversos, esculpidos o pintados por nuestros antepasados, y que se salvaron de la destrucción hecha por los conquistadores, se observan algunas figuras que representan canoas tripuladas y manejadas a remo; lo que significa que los Aztecas desarrollaban algunas actividades marítimas.



Recuérdese que, según describen algunas crónicas, a Moctezuma se le servía en su mesa pescado fresco de las costas de Veracruz.

También las corrientes marinas han desempeñado un papel importante en el progreso logrado por la humanidad en materia de navegación, bástenos tomar como ejemplo la hazaña realizada por Cristóbal Colón, quien supo valerse inteligentemente de las corrientes del Golfo de México.

Algunos autores evocan los más antiguos tiempos de la navegación en México señalando: "En las descripciones que se hacen de los viajes de Colón se encuentra un asiento que aparece en el diario de navegación del tercer viaje del famoso almirante en su travesía de la Española (hoy Sto. Domingo) a Jamaica, en el que se hace constar haberse encontrado en el mar, una embarcación de treinta remos, con toldo y cargada de algodón, lo que demuestra que los habitantes de aquellas comarcas ya se dedicaban al comercio marítimo." (8)

De acuerdo con lo que refieren algunos cronistas, los Mayas que carecían de ríos en su región, tenían para sus navegaciones marítimas, el uso de la vela, lo cual no puede ponerse en duda, en virtud de existir acontecimientos que lo acreditan y que comprueba perfectamente que existía un comercio marítimo. Así, pues, se siguieron dando diversos acontecimientos relacionados con las aguas del territorio mexicano.

(8) Juan de Dios Bonilla.- Historia Marítima de México, Editorial Litorales, México 1962, Pág. 29 ysig.

Hasta antes de la conquista de los Españoles, no podemos hablar de tripulación, pues ésta desde luego no existía.

Tan pronto como España tomó posesión de las tierras del Nuevo Mundo descubierto por Colón, se inició una corriente comercial hacia América, originada no solamente por mercaderes que vieron un medio de obtener grandes ganancias con sus productos, sino también por hombres animados de un espíritu de aventura y de conquista.

Esto dió lugar a que el gobierno Español reglamentara el comercio con América, expidiendo Ordenanzas y otras muchas disposiciones, que especificaban las modalidades a que debía estar sujeto el comercio ultramar.

Se estableció la Casa de Contratación de Sevilla, de la cual ya nos referimos en el capítulo primero, por ser dicha población el puerto principal de Castilla y todo buque que intentara zarpar para América, tenía la obligación de registrarse en Sevilla, elegido como puerto de partida y de llegada.

Mas tarde incrementándose grandemente el comercio, hubo necesidad de autorizar otros puertos para el despacho de embarcaciones, como San Lucas de Barrameda, Cádiz y otros, estableciéndose el Consejo de Indias, para el despacho de todos los asuntos relacionados con el comercio de América.

Así comenzó el comercio marítimo con la Nueva España, territorio de Anáhuac conquistado por Cortés, ensachándose con el tiempo y extendiéndose a otros países de Europa, de América y de Asia hasta que se hizo de gran importancia durante la dominación Española.

Bajo la influencia de los elementos Españoles radicados - en estas tierras de la que fuera la Nueva España, México se - inició en el campo de la cultura marítima, tocándole en suerte ser la ciudad donde se escribió y publicó el primer tratado de Construcción naval y de navegación en América que más tarde - fue adoptado como texto en otros países. Dicho tratado que se - titula "Instrucción Náutica para el buen uso y regimiento de - las Naos, su traza y gobierno, conforme a la altura de México", está dividido en cuatro libros y un apéndice y para el tema - que nos ocupa mencionaremos que el libro cuarto en su capítulo veinteavo hasta el treinta y dosavo, que trata del capitán, - maestro, piloto y demás oficiales y personas de la Nao (nave).

Pasaremos a mencionar la situación que guardaba la Nueva-España al terminar el siglo XVIII.

En el mes de mayo de 1796, por real orden, fué habilitado el - puerto de San Blas para el comercio marítimo, constituyendose más tarde dicho puerto en el capital de departamento marítimo - e instalándose allí la comandancia principal de marina del mar - del sur, como desde su descubrimiento por Cortés se denominó - el Océano Pacífico de nuestro litoral.

Desde entonces el puerto de San Blas fue el de mayor im - portancia en aquella costa, en donde después se estableció un - almacén general de depósito y era el puerto por donde se intr - ducían al interior del país, todas las mercancías conducidas - por los buques de vela de aquellos tiempos, disputandose en - tanto la supremacía de Acapulco, que llegó a superar en tráfi - co aunque no en ventajas como puerto de abrigo.

En la Nueva España concluía el siglo XVIII, con grandes progresos en la minería, en las industrias, en la cultura general y en el comercio marítimo y principalmente en la consolidación de la nueva raza de Anáhuac, producto de las dos grandes estirpes, la Española y la Azteca, que daban al mundo un nuevo pueblo: el Mexicano, integrado por mestizos, criollos y mezcla de diversos tipos de indígenas, que se unificaban más y más, a medida que iban siendo reconocidas sus calidades sus aptitudes su inteligencia y sus virtudes, en todos los ordenes de la actividad humana.

El comercio marítimo había colocado a la Nueva España en condiciones favorables superiores a las de las demás colonias de América.

Con fecha 30 de enero de 1854, fué publicado el decreto del presidente de la República, Antonio López de Santaanna, poniendo en vigor el acta de navegación para el comercio de la República Mexicana, en la que se fijaron las bases para verificar el cobro de derechos, tanto de exportación como de importación y de toneladas, se señalaron reglas para reconocer la nacionalidad de los buques, se limitó el tráfico de cabotaje, reservándolo exclusivamente para los buques mexicanos, se marcaron las diferencias en la procedencia de mercancías y se dictaron otras disposiciones de importancia, que desde entonces han servido de norma en la aplicación de los aranceles, por lo que respecta al comercio marítimo del país y constituyen la base de nuestra legislación marítima y hacendaria, consta de trece artículos, pero en ninguno de sus artículos se refiere a la Tripulación ni -

mucho menos los protege en su relación laboral.

En el mes de enero de 1854 el gobierno de la República, re-  
Presentado, por el mencionado presidente, decretó la organiza-  
ción de la marina de guerra, estableciéndose las plantas de los  
buques y del personal, en las embarcaciones y dependencias.

Es importante hacer mención que el presente capítulo es de  
suma importancia, pues estamos dando brevemente los anteceden-  
tes de nuestra Marina, aunque poco se ha escrito de ella.

En cuanto se refiere al personal de Marina, los capitanes  
y pilotos de nuestros primeros buques, fueron Españoles, que ya  
en el México Independiente, exigió la Ley fueran nacionalizados  
Mexicanos, situación que prevaleció hasta el año de 1971, en  
que nuestra Carta Magna estableció en su artículo 32, que todo  
el personal de marina embarcado debe ser mexicano por nacimien-  
to, las clases de marinería eran mexicanos, con excepción de  
los contramestres y mayordomos, que eran también españoles.

En todos nuestros primeros buques que arbolaron el pabe --  
llón Mexicano, su personal titulado era de origen Español, tanto  
en el servicio de Marina Mercante como en el de la Armada, cuan-  
do se constituyó, y la misma situación abarcaba al personal de  
máquinas en los buques de vapor.

México ha celebrado diversos contratos de navegación, al  
respecto pasaremos a señalar algunos.

"En el año de 1378 celebró el Gobierno Federal un contrato  
de navegación con la Compañía anónima de Línea Acelerada del  
Golfo de Cortés, por el que se estableció un servicio de comuni-  
caciones marítimas con vapores hasta de un mil toneladas, entre

los puertos de San Blas, Mazatlán, La Paz, Guaymas, La libertad San Felipe, e Isabel. Los buques deberfan tener capacidad para pasajeros, mercancías y correspondencia, debiendo hacer el viaje redondo en dieciocho días y recibiendo la empresa la subvención por cada viaje redondo.

La compañía estaba obligada a admitir a bordo de cada uno de sus buques a un joven mexicano, para que hiciera el estudio de la ciencia de la navegación dándosele camarote y mesa de primera clase. Asimismo estaba obligado a armar sus buques en caso de guerra extranjera poniéndolos al servicio del gobierno, mediante la retribución que se conviniera.

En el año de 1878, se celebró otro contrato de navegación con los Sres. Alexandre e Hijos, de New York, para establecer un servicio de comunicación marítima entre Veracruz y New York y entre Veracruz y New Orleans, con vapores de un mil toneladas de porte cuando menos. El Gobierno se comprometía a pagar a la empresa una subvención por cada viaje redondo para la línea."(9)

Otro en 1880, en 1882, etc., en fin todos fueron con el transporte por mar.

Durante los años en que operaron las compañías naviera del Pacífico y naviera Mexicana del Golfo, las embarcaciones estaban tripuladas según costumbre de hacía muchos años, por Españoles, tanto el capitán como los oficiales de cubierta y de máquinas, eran en casi la totalidad de los buques, Españoles naciona

(9) Obra citada.- Historia Marítima de México, Pág. 502 y sigs.

lizados mexicanos y muy raro era encontrar en los buques de aquellas compañías a un oficial Mexicano, pues constituidas con capital netamente Español, era natural que los propietarios, procuraran favorecer a sus connacionales marinos Españoles, quienes dadas las facilidades de nuestra ley de extranjería de entonces, se nacionalizaban mexicanos, obteniendo después sus títulos de pilotos o maquinistas, quedando así postergados los pocos marinos mexicanos que habían en el país.

Fué hasta el año de 1917 cuando al cristalizar en la Carta Magna de Querétaro los postulados de la Revolución constitucionalista, los marineros mexicanos tripularon los buques de nuestro pabellón y lo han seguido haciendo hasta la fecha.

El artículo 32 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, estableció que para ser capitán o piloto o primer maquinista de buque mercante mexicano, se requería la calidad de Mexicano por nacimiento y desde el día primero de mayo de 1917, en que entró en vigor la Constitución promulgada el 15 de febrero de 1917, no se despachó buque Mexicano, que no fuera tripulado en las condiciones establecidas por el mencionado artículo 32, con ello se logró conquistar para los marinos Mexicanos la oportunidad de ocupar el puesto que les corresponde por derecho a bordo de las embarcaciones de pabellón Mexicano.

Este artículo 32 posteriormente fue modificado haciéndose extensiva la calidad de Mexicanos por nacimiento a todos los tripulantes de los buques mercantes y de guerra de nuestro país.

El primer buque que salió a la mar, fue el "Tabasco", el día 4 de junio de 1917, fecha que consideramos, debería conside-

rarse memorable en los anales de nuestra Marina Mercante, pues fue el día cuando quedó definitivamente conformada la conquista de los derechos que existen en nuestro país, a los marinos mexicanos, de ocupar y desempeñar los diversos cargos a bordo de los buques de su nación.

Por lo que en materia de legislación en México, sobre Derecho Marítimo, en primer término hablamos de las normas constitucionales, entendiéndose por éstas, las contenidas en la Constitución General de la República y en los Tratados Internacionales que sean acordes con ella.

También podemos mencionar las conocidas normas marítimas secundarias y reglamentarias, las cuales tienen el carácter de normas federales por disposición de las fracciones del artículo 73 Constitucional, ya que éste artículo atribuye al Congreso de la Unión la facultad de legislar en materia marítima y dentro de ésta categoría tenemos a nuestras principales leyes secundarias, como es el Código de Comercio, el cual nos atrevemos a señalar textualmente, para que con posterioridad podamos apreciar las reformas al mismo.

"Código de Comercio de los Estados Unidos Mexicanos de 1884.

Título segundo, de las personas que intervienen en el comercio marítimo. Capítulo II. de los oficiales y tripulación de la nave.

Art. 1115.- Ninguno podrá ser segundo capitán, contra maestre u oficial de nave mercante, bajo cualquier denominación que sea, sin haber obtenido la habilitación y autorización que previenen



las ordenanzas de matrículas de mar; y cualquier contrato hecho por un naviero ó capitán para oficiales de mar, con persona que carezca de dicha autorización, será nulo é ineficaz con respecto á ambas partes.

Art. 1116.- Entre las personas que tengan la autorización conveniente para ejercer los oficios que designa el artículo precedente, elegirá el naviero la que sea de su agrado, sin que por autoridad alguna se le pueda obligar á que la elección recaiga en sujeto determinado; salvo lo que se ha prevenido en el art.-1068, con respecto á la intervención que deba tener el capitán de la nave en estos nombramientos.

Art. 1117.- Por muerte, ausencia ó enfermedad del capitán, recae el mando y gobierno de la nave en el segundo capitán mientras que el naviero provee de persona que lo reemplace; y en consecuencia tendrá la misma responsabilidad que el capitán, en el cumplimiento de las obligaciones que á éste correspondan.

Art. 1118.- El segundo capitán debe ir provisto de las cartas de navegación y de los instrumentos necesarios para el desempeño de su encargo, responde de los accidentes á que dé lugar su omisión en esta parte.

Art. 1123.- Es del cargo del contraamaestre vigilar la conservación de los aparejos de la nave, y proponer al capitán las reparaciones que crea necesarias.

Art. 1124.- También corresponde al contraamaestre arreglar en buen orden el cargamento, tener la nave expedita para las manobras que exige la navegación, y mantener el orden, la disciplina y buen servicio en la tripulación, pidiendo al capitán las -

órdenes e instrucciones que sobre ello estime más convenientes y dándole aviso pronto y puntual de cualquiera ocurrencia en que sea necesaria la intervención de su autoridad.

Con arreglo á las mismas instrucciones detallará a cada marinero el trabajo que deba hacer a bordo, y cuidará de que lo desempeñe debidamente.

Art. 1127.- Las contratas entre el capitán y la tripulación deben todas extenderse por escrito en el libro de cuenta y razon de la nave, y firmarse por los que sepan hacerlo, los que no sepan firmar podrán autorizar a otro que firme por ellos.

Cada individuo de la tripulación podrá exigir del capitán que le dé una nota firmada de su puño, de la contrata extendida en el libro.

Art. 1128.- El hombre de mar contratado para el servicio de la nave no puede rescindir el contrato ni dejar de cumplirlo, como no le sobrevenga impedimento legítimo.

Art. 1129.- Si el hombre de mar que esté contratado para una nave se contratase para otra, será nulo el último contrato, y el capitán tendrá la opción de obligarle a prestar el servicio que tenía pendiente, o buscar a expensas del mismo quien lo sustituya.

Además perderá los salarios que tuviere devengados en su primer contrato, a beneficio de la nave en donde estaba contratado, sin perjuicio de las penas correccionales a que pueda condenarle la autoridad correspondiente.

El capitán que lo ajuste incurrirá en una multa que no bajará de cien ni excederá de trescientos pesos, siempre que hubiere-

sabido que el hombre de mar tenfa contrato en otra nave.

Art. 1130.- Para pasar un hombre de mar del servicio de una nave al de otra, sin inconveniente legítimo, obtendrá certificación escrita del capitán de la nave en que servía, de que no tiene contrata pendiente en ella, ó el permiso respectivo en caso de tenerla.

Art. 1131.- No constando el tiempo determinado por el cual se ajuste el hombre de mar, se entiende contratado por el viaje de ida y vuelta hasta que la nave regrese al puerto de su matrícula.

Art. 1132.- No puede ser despedido sin justa causa el hombre de mar durante el tiempo de su contrata. Serán justas para despedirlo, las siguientes: La perpetración de cualquier delito que perturbe el órden de la nave, y la reincidencia en faltas de in subordinación, disciplina ó cumplimiento del servicio que le co rresponda hacer; el hábito de la embriaguez; cualquier ocurrencia que inhabilite al hombre de mar para ejecutar el trabajo de que está encargado.

Art. 1133.- Si arbitrariamente rehusara el capitán llevar a bordo al hombre de mar que tenga ajustado, le pagará saldado como si hiciera su servicio, y mediante esta indemnización no le podrá obligar a llevarlo, con tal que le deje en tierra antes de emprender el viaje...

Art. 1134.- Después que comience la navegación, y durante ésta hasta concluir el viaje, no podrá el capitán abandonar, ni en tierra ni en mar, a hombre alguno de su tripulación, a menos que por responsabilidad criminal se proceda a su prisión y en -

trega en cualquier puerto a la autoridad que corresponda, en los casos y forma que previenen las ordenanzas de marina.

En caso de infracción de este artículo pagará el capitán al agraviado sus salarios, gastos que erogue hasta llegar al puerto de su partida, y todos los daños y perjuicios que por tal motivo le sobrevengan en su persona, familia e intereses.

Art. 1135.- Si después de ajustada la tripulación se revocase el viaje de la nave por arbitrariedades del naviero o por motivos de su interes particular, se abonará a todos los hombres de mar ajustados una mesada de sus respectivos salarios por vía de indemnización, aparte de lo que les corresponda percibir con arreglo á sus contratas por el tiempo que lleven de servicio en la nave.

En el caso de estar ajustada la tripulación a una cantidad alzada por el viaje, se guardará lo que corresponda a dichas mesas y dietas, prorrateándolas en los días que por aproximación deberfa durar aquel.

Este cálculo se hará por peritos nombrados por las partes, o de oficio por el juez, si ellas no lo hicieren.

Cuando el viaje que estaba proyectado se calculase de tan corta duración que no pasase de un mes, la indemnización se reducirá al salario de quince días a cada individuo de la tripulación.

De la indemnización y dietas se descontarán las anticipaciones que se hubieren hecho.

Art. 1136.- Ocurriendo la revocación del viaje despues que la nave hubiere salido al mar, devengarán los hombres de mar ajustados en una cantidad alzada por el viaje, todo lo que les co--

respondería si éste hubiera concluido, y los que estén ajustados por meses percibirán el salario correspondiente al tiempo que hayan estado embarcados, y al que necesiten para llegar al puerto donde debfa terminarse el viaje.

Será también del cargo del naviero y capitán proporcionar a la tripulación transportes para el mismo puerto, o bien para el de la expedición de la nave, según mas le convenga, sin que en ningun caso pueda despedirse al hombre de mar en punto extranjero.

Art. 1138.- Revocándose el viaje de la nave por justa causa, independiente de la voluntad del naviero y de la de los cargadores, cesa el derecho de la tripulación a indemnización alguna, y solamente podrá exigir los salarios devengados hasta el día en que se revoque el viaje, siempre que la nave esté todavía en el puerto.

Art. 1139.- Son causas justas para la revocación del viaje: La declaración de guerra o interdicción de comercio con la potencia para cuyo territorio habfa de hacer viaje la nave.

El estado de bloqueo del puerto adonde iba destinada, o peste que en él sobrevenga; La prohibición de recibir en el mismo puerto los géneros cargados en la nave; La detención o embargo de la nave por orden del Gobierno, u otra causa independiente de la voluntad del naviero; Cualquier descalabro en la nave que la inhabilite para la navegacion.

Art. 1141.- Si por beneficio de la nave o del cargamento se extendiese el viaje a puntos más distantes de los convenidos con la tripulación, percibirá ésta un aumento de soldada proporcional a sus ajustes.

Si al contrario, por las mismas causas de conveniencia del naviero o de los cargadores, se redujere el viaje a un puerto más cercano, no se les podrá hacer por esta razón descuento alguno en sus ajustes.

Art. 1145.- No cesa de devengar salario el hombre de mar que enfermase durante la navegación a menos que la enfermedad provenga de un hecho culpable por su parte.

En cualquier caso, se sufragarán del fondo común de la nave los gastos de asistencia y curación.

Art. 1147.- Muriendo el hombre de mar durante el viaje, se abonará a sus herederos el salario que corresponda al tiempo que haya estado embarcado, si el ajuste se hubiere hecho por meses. Si hubiere sido ajustado por viaje, se considerará que ha ganado la mitad de su ajuste falleciendo en el viaje de la ida, y la totalidad si muriese de regreso.

Cuando el hombre de mar haya ido a la parte, se abonará a sus herederos toda la que le corresponda, si murió despues de comenzado el viaje; pero aquellos no tendrán derecho alguno si falleciere antes de comenzarse.

Art. 1148.- Cualquiera que sea el ajuste del hombre de mar muerto en defensa de la nave, se le considerará vivo para devengar los salarios y participar de la utilidades que le correspondan a los demas de su clase, concluido que sea el viaje.

Del mismo modo se tendrá presente para gozar de iguales beneficios, al hombre de mar que fuere apresado en ocasión de defender la nave; pero siéndolo por descuido u otro accidente que no tenga relación con el servicio de ésta, percibirá solamente los

prende escasos cinco artículos, pues nos atrevemos a mencionarlos textualmente.

"Ley de Navegación y Comercio Marítimo, libro tercero, del comercio marítimo, título segundo, de las personas, capítulo I, de la Tripulación de los buques, capítulo II, de los capitanes.

Art. 146.- Todos los miembros de la tripulación de un buque nacional, deberán ser mexicanos por nacimiento y hacer constar su pericia, capacidad técnica y práctica en el desempeño de sus funciones a bordo y no estar inhabilitados para el cargo o servicio que presten, de acuerdo con lo que determinen las leyes y reglamentos respectivos.

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

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

Art. 149.- El capitán de un buque deberá permanecer en su cargo mientras no sea relevado. Solo podrá ser separado por las causas que establezca el reglamento de esta ley. Si la embarcación se encontrase en el extranjero, para separarlo se requería además, el consentimiento del Cónsul de México, siempre que haya persona capacitada para substituirlo." (11)

(11) Código de Comercio y Leyes complementarias, Colección Porrúa, editorial Porrúa, S.A., México 1963.

Ahora bien, en nuestro Código de Comercio y Leyes Complementarias, aparece la reglamentación de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo en los mismos términos y en igual número de artículos que la de 1963, esto quiere decir que hasta la fecha no a sufrido modificación alguna, referente al tema que nos ocupa.

Asimismo nos damos cuenta que la regulación de la relación entre la Tripulación y la Empresa naviera, es decir la relación obrero patronal se encuentra reglamentada en la Ley Federal del Trabajo y no como anteriormente en el Código de Comercio.

Así concluimos el primer capítulo de nuestro tema en estudio.



## C A P I T U L O   S E G U N D O

### NATURALEZA JURIDICA DE LA EMPRESA NAVIERA

#### I.- CONCEPTO DE EMPRESA

En primer término daremos el significado de la palabra embarcación; "La palabra nave deriva del latín Navis y es análoga del vocablo griego Vaus, es sinónimo de la expresión Esquif, - que deriva del antiguo Alemán Skif y análoga del griego Cxayc, - y al Latín Scapha, es todavía usada en Alemania y en Inglaterra bajo las formas Schiff y Ship.

Originariamente esta palabra designaba toda embarcación - que sirve para una navegación cualquiera, Navem Accipere debemus decía Ulpiano." (12)

Ahora bien, pasaremos al tema de nuestro capítulo. La empresa marítima se fue formando, cuando el buque perdió mucho de su individualización pasando a ser una rueda del mecanismo de la gran empresa por acciones. La industria del transporte marítimo se independizó especializándose, formando poderosas - agrupaciones que impusieron las modalidades de sus reglamentaciones al tráfico, organizándose en coaliciones fuertes para la protección y defensa de los intereses comunes a fin de fraccio-

(12) Daniel Danjo, Tratado de Derecho Marítimo, tomo I, edit. - Instituto editorial Reus, Pág. 32.

nar riesgos y pérdidas y defender sus finalidades utilitarias.

Las grandes empresas de navegación han interferido con su posición de superioridad económica en la libertad de contratación, y las condiciones de los contratos se han convertido en fórmulas unilaterales, con el mero trámite de adhesión. La --- constante y acentuada división del trabajo, en relación con el aumento de las proporciones de los buques y de las empresas na vieras han traído transformaciones de los fenómenos económicos y con la adaptación a ellos de las instituciones jurídicas, - una atribución de funciones peculiares a personas distintas y una precisa determinación de la figura jurídica de estas perso nas.

Desde el período en que el comerciante embarca con sus - propias mercancías y es a la vez, propietario, encargado y - tiene el mando del buque, la evolución histórica ofrece sucesi vas etapas hasta llegar a la separación de la empresa naviera - y de la empresa comercial, lo que ocurre en el siglo XIV, y en ulterior evolución se perfecciona la separación de funciones, - aumenta en importancia la función del armador, cambia la del - capitán y así se llega a la moderna organización de la empresa naviera.

Pero, los antecedentes históricos ó evolución histórica - de la empresa la podemos entender en las siguientes etapas: - "a) Los mercados: primeras agrupaciones o reuniones de perso - nas, con un carácter comercial, siendo en un principio, solo - de carácter local y luego regional, nacional, etc.; b) Las cor poraciones o grupos: consistentes en agrupaciones profesiona-

les que defendían y alegaban por los intereses y actividades de los comerciantes; c) Las ferias: ampliación de los mercados locales que permitían a los comerciantes de otras ciudades acudir con fines de negocio a estos mercados ampliados que tenían lugar en los poblados y ciudades más importantes; d) Estatutos Corporativos: surgidos de las corporaciones de artesanos y comerciantes y que contenían muchas normas o reglas, elementos relativos a aspectos mercantiles; e) Compilaciones de estatutos de las corporaciones; que a fines del siglo XVIII, empiezan a surgir como primeras compilaciones de normas de esas corporaciones de comerciantes y artesanos, contienen verdaderas reglas claras y normas de comercio relativas a los comerciantes al igual que las funciones, derechos y obligaciones de los maestros de taller, de los aprendices y oficiales, etc., presentan aspectos sobre comercialización, producción de los objetos del comercio, etc, surgiendo así, por lo mismo, el derecho mercantil o comercial; f) Derecho comercial propiamente dicho y jurisdicción comercial: habiendo surgido ya el Derecho Mercantil con sus características consuetudinarias a base de los usos y costumbres comerciales, surge también la jurisdicción comercial necesaria, la misma que recaía en los organismos y personas encargadas de la aplicación de este derecho de hacer cumplir las normas del comercio establecidas siendo en este caso los llamados Cónsules, los encargados de ello; g) La jurisdicción de los Cónsules: fue ésta indudablemente una conquista de los comerciantes y burgueses de la edad media, por medio de esta institución arrebataron al señor feudal la facultad, que antes la tenía, de

juzgar sobre estas materias de comercio y artesanía; h) El Consulado del mar: famoso libro redactado y aparecido en España y que fue hecho, según así se afirma, probablemente por los magistrados de Barcelona. Estuvo vigente durante siglos, en los pueblos del Mediterráneo e inspiró normas y legislaciones enteras en tiempos posteriores en todo el mundo; i) La Revolución Francesa: que al proclamar y normar sobre la abolición de los privilegios medievales venidos del feudalismo, suprimió también los de los comerciantes y aún sus mismas organizaciones profesionales y gremiales llegando hasta la erradicación de la jurisdic -- ción comercial; j) el código de comercio Francés: cúspide de la ideología liberal individualista burguesa, tuvo gran influencia en América Latina, donde sus ya anticuados códigos de comercio tradicionales, siguen aún vigentes en mayor o menor medida y resultando realmente ineficientes y negativos en muchos aspectos actuales; k) el Derecho de empresa: actualmente tendencia y necesidad en América Latina, surge como una evolución del tradi -- cional y anticuado código de comercio, este moderno derecho gira en torno a la empresa, como entidad única capaz de satisfa -- cer las actuales necesidades económicas, sociales, jurídicas, -- técnicas, etc., del mundo del presente y del futuro inmediato, -- caracterizado por el mercado de producción en masa, en serie, -- tan desconocido antes y tan propio de la etapa de la civiliza -- ción en la que estamos viviendo." (13)

(13) Juan Carlos Zavala Rodríguez, Derecho de la Empres, Edicio -- nes Depalma, Buenos Aires, 1971, Pág. 4.

Así pues, acudimos a las normas Mercantiles en busca de un concepto de naviero o empresa naviera, pero encontramos poca claridad e incluso confusión ya que existen diferentes denominaciones que se emplean como sinónimos, es decir que los conceptos "empresa naviera o armadora", o simplemente "empresa", y los de naviero o armador, se emplean como sinónimos, ya que el empleador como sujeto de una relación de servicios es el armador, sea o no propietario de la nave, pues emplea a ésta en uno o más viajes o expediciones, dotandola de los objetos necesarios para ello y confiandola a la dirección de un capitán, y es que en realidad, al estudiar las condiciones jurídicas de trabajo en la Marina Mercante, poco o nada importa que el sujeto empleador de la relación de servicios sea o no comerciante, marítimo o tenga o no título de propiedad de la nave, basta con considerarle como el sujeto por cuenta de quien fueron contratadas las prestaciones de servicio del personal de la nave, llamese armador, naviero o empresa naviera o armadora.

Anteriormente se utilizaban indistintamente los términos naviero o armador para designar a la persona que dirige la explotación de un buque, también llamar armador sólo a su propietario, pero hoy en día, se considera naviero a la persona física o jurídica que en nombre propio y por sí o representada por otro, destina uno o varios buques al transporte marítimo, ésta exposición engloba la idea de que la explotación del o de los buques, puede ser en nombre propio o por medio de auxiliares, resalta el destino del buque, sin exigir que su finalidad sea comercial.

Al respecto un distinguido autor nos dice: "Es titular de una empresa de navegación incluso el rico príncipe que arma un yate para excursiones de placer, o el sabio que lo hace para explorar las corrientes marinas, o el aventurero que busca la ruta de migraciones antiguas". (14)

Ahora bien, el concepto de empresa no existe en la tradición más antigua del Derecho Mercantil, las fuentes intermedias emplean nociones tales como *artificium*, *mercantia*, *negotiatio*, etc., sin embargo el concepto jurídico de empresa es más antiguo de lo que normalmente se piensa. Este irrumpe en el mundo de las categorías jurídicas a principios del siglo pasado, antes de que la ciencia económica hubiese elaborado su propio concepto de empresa.

El código de comercio Francés de 1808, introduce el término "empresa" en el lenguaje jurídico tomándolo del lenguaje vulgar, donde se había consolidado con un significado específico, y mencionan entre los actos de comercio, a las empresas de manufactura, comisión, transporte, suministro, agencia y de construcción marítima.

El código de comercio Italiano de 1865, hace referencia a las empresas de manufactura, de comisión, de transporte por tierra y agua, a las empresas de suministro, agencia, oficinas de negocios, de espectáculos públicos, de fabricas y de construcciones.

(14) Ascarelli Tullio, *Iniciación al Estudio del Derecho Mercantil*, Editorial Bosch, Barcelona 1964, Pág. 20.

Pasaremos a mencionar los diversos conceptos de Empresa, dados por diferentes autores.

El primer autor que mencionaremos nos dice: "El concepto de empresa se determina bajo un doble aspecto: a) como concepto restrictivo que no abarca la actividad económica en su totalidad, sino aquella parte correspondiente a la industria y a los servicios excluyendo, no obstante, a la actividad comercial, bancaria, aseguradora y agrícola; b) como concepto que permite individualizar una especie del género acto de comercio, el cual además de la actividad de empresa, engloba las actividades comerciales, bancarias y aseguradoras, pero excluye a la actividad agrícola, que queda marginada de la enumeración específica de las empresas y de lo general de los actos de comercio.

Este concepto originario de empresa refleja una fase de la economía definida como capitalismo comercial, en donde el comercio y no la industria, era el propulsor del desarrollo económico. La industria es empresa de igual modo que lo es la comisión o el transporte, el elemento unificador de estas actividades se halla en la concepción corriente del empresario, según la que se lo imagina ocupado en una actividad por cuenta de otro y que se resume en la idea del empresario.

En segundo lugar la concepción de la empresa es consecuencia de una visión mercantil de la actividad comercial. El empresario no solo realiza la actividad como contratista en general o comisionista del comerciante, sino que al mismo tiempo es comerciante distinguiéndose del comerciante común por el específico objeto de su comercio. El concepto de empresa aparece en el

mundo de las categorías jurídicas, como una categoría del cambio; surge como actividad intermediaria o especulativa sobre el trabajo.

El empresario especula sobre el trabajo, porque su ganancia está en la diferencia entre el precio que recibe del comitente y el salario que corresponde al trabajador.

El empresario, al igual que cualquier comerciante, debe cumplir una función de intermediario interponiéndose entre la masa de trabajadores y la masa de consumidores por lo que el empresario, desde el punto de vista jurídico, continúa siendo un comerciante creador de riqueza." (15)

Por lo que podemos decir, que una empresa naviera es una empresa productora del servicio de transporte marítimo, su estructura es naturalmente, la que corresponde a la función que ha de desarrollar.

Dentro del Derecho Mercantil, surgió un modo particular desde principios de este siglo, la figura conocida doctrinalmente como empresa viaje, y que económicamente, representa la aportación ordenada de capitales y trabajo humano, para cumplir su objeto, siendo éste el acarreo de mercancías por mar.

No existe un modelo standard en los organigramas de las empresas navieras, no obstante que sus objetivos son prácticamente los mismos, y que los sujetos dedicados a este negocio tienen por su formación, muchas características similares.

El viaje y las obligaciones derivadas de él por los nexos con -

(15) Francisco Galgano, Historia del Derecho Mercantil, Edit. - aia/ Barcelona 1981, 1a. edición, Pág. 119.



tractuales que se derivan de la actividad de las empresas navieras se ha erigido como la figura central dentro de la normativa que la regula.

Tradicionalmente se consideraba la explotación profesional del buque con ánimo de lucro como la característica de la empresa naviera, pero hoy día, la navegación se inserta en la vida de la empresa no como finalidad sino como elemento indispensable para el cumplimiento de su objeto.

El profesor Olvera de Luna dice que: "Importante es recalcar que por empresa de tráfico marítimo se entiende toda empresa que explota comercialmente buques, sean propios o no." (16)

Otro autor nos dice que: "Empresa es la unidad económica - organizada como tal, se estructura conforme a un plan, el cual supone ordenación, fruto de un cálculo consciente y racional, - y un poder que se traduce en decisión, que asegura la unidad de acción en un obrar consciente, dirigido a un fin bajo una comunidad de destino económico. Se entiende por empresa marítima a la que se dedica con habitualidad al tráfico marítimo." (17)

Por otro lado hay algunos autores que afirman que lo característico de la época actual, es la empresa, entendiéndose por ésta "La empresa considerada como unidad económica y jurídica - encargada de la producción y negociación en masa, en serie, me-

(16) Omar Olvera de Luna, Manual de Derecho Marítimo, Edit. Porrúa, S.A., 1a. edición, México 1981, Pág. 109.

(17) S. Hernández Yzal, Derecho Marítimo, Tomo I, Edit. Cadi, - Barcelona 1968, Pág. 55.

dante la fabricación y distribución o comercialización de mercaderías o servicios que se ponen a disposición de las grandes masas consumidoras." (18)

Otro autor, nos define a la empresa como: "La empresa es - el fenómeno fundamental de la economía moderna, por haberse convertido en instrumento imprescindible para la realización de las actividades mercantiles en masa o en serie, la empresa es, por ello, un elemento de la organización económica sometida a regulación o tratamiento jurídico pero su régimen jurídico no corresponde a una sola disciplina, sino a varias, porque en la empresa concurren diversos elementos personales (cargos dirigentes técnicos, obreros, y empleados) cuya relación jurídica con el empresario corresponde regular preponderantemente al Derecho Laboral." (19)

La empresa, nos dice el siguiente autor, "Es a) unidad de producción o de cambio, basada en el capital y que persigue la obtención de beneficios, através de la explotación de la riqueza, de la publicidad, el crédito. etc.; b) a la empresa mercantil, concretamente la caracteriza: Organización lucrativa (de personal empresario o dirección, socios industriales o trabajadores), capital (dinero, propiedades, máquinas, herramientas-

(18) Dr. Eduardo Felix C., Derecho de Empresa, Edit. Ecuatoriana, Quito Ecuador, 1975, Pág. 9.

(19) Manuel Broseta Pont, Manual de Derecho Mercantil, Edit. - Tecnicos de Madrid España 1972, Pág. 64.

mobiliario, etc.) y trabajo (actividad organizada, directiva, - investigadora, publicidad técnica y ejecución material), con - unidad de nombre, permanencia y finalidad definida; c) el em - presario, como es lógico vendría a ser simplemente el que dirige, explota o crea una empresa." (20)

El autor que vamos a mencionar, nos introduce de manera - muy interesante al concepto de empresa dada por el legislador - como un concepto económico y empieza señalando que: "Toda una - tercera parte de las veinticuatro fracciones de que consta el - artículo 75, del código de comercio, la llenan los actos ejecu - tados por empresas, de todos los grupos que forman nuestra cla - sificación de actos de comercio, es éste el que ha dado lugar - a mayores incertidumbres. Hasta el punto de no saberse qué en - tendió el legislador por empresa.

El concepto de empresa según el mencionado artículo, coincide - substancialmente con el concepto económico de la misma, pues - los economistas entienden por empresa el organismo que realiza - la coordinación de los factores económicos de la producción.

Por lo que cuando una persona individual o social, coordi - ne los factores de la producción, utilizando a los trabajadores en la faena para la que son aptos, aprovechando las fuerzas de - la naturaleza y aportando el capital necesario (máquinas, mate - rias primas, etc.), si esa coordinación tiene por objeto satis - facer las necesidades del consumo a fin de obtener en cambio la

(20) Guillermo Cabanellas, Diccionario de Derecho Usual, Edit.- Heliasta S.R.L., Buenos Aires, Argentina 1972, Tomo II, - Pág. 41.

correspondiente remuneración, surge allí el organismo que se llama empresa.

Este artículo 75, ha hecho suya esta concepción económica y ha declarado comercial la empresa porque ha visto en la función del empresario un papel de mediación que lo coloca entre la masa de energías productoras (máquinas, operarios, capital) y la masa de los consumidores, función que hace de él mismo, un comerciante, aunque no siempre porque bien sabe que el empresario no se proponga hacer del ejercicio de su empresa su profesión habitual, como sucederá, en todos aquellos casos en que la empresa se constituya para una obra temporal determinada. El legislador, al reputar mercantiles las empresas enumeradas, lo ha hecho únicamente teniendo en cuenta la función mediadora del empresario, sin atender a que esa función alcance o no a imprimir en quien la desempeña, la calidad de comerciante." (21)

El siguiente autor, es considerado como el primer tratadista Latino que pretende centrar al Derecho Mercantil en la columna básica de la empresa. Este autor ve a la empresa como: "La condición necesaria para la perfecta adquisición de la calidad de comerciante, por lo que el comerciante se concibe como el titular de una empresa y el derecho mercantil, pasa a ser, conceptualmente del derecho de los actos de comercio, el derecho de las empresas, las que, consideradas como unidades económicas (organización de capital, trabajo y fuerza naturales) constitu-

(21) Felipe de J. Tena, Derecho Mercantil Mexicano, Edit. Porrúa, S.A., séptima edición, México 1974, Pág. 77 y sig.

yen, con su actividad, el objeto central y básico del derecho - comercial." (22)

La teoría de la empresa es extendida universalmente, y la mayoría de los tratadistas actuales y de los ordenamientos jurídicos, admiten la singular importancia de la institución.

En relación con la empresa hay una notoria confusión conceptual, y ni las leyes, ni los tratadistas, coinciden en cuanto al concepto fundamental de la Institución.

En el mismo derecho Alemán, donde la teoría se origina, la empresa es concebida como actividad del empresario, como conjunto de bienes patrimoniales al servicio de la actividad empresarial o como comunidad de trabajo que se realiza en el seno de la empresa entre el empresario y sus auxiliares.

En el lenguaje mercantil ordinario, la voz empresa suele confundirse con sociedad mercantil.

La terminología legal es vacilante en el derecho comparado, lo que se explicaría en ordenamientos como el nuestro, que en parte data del siglo pasado, desde la época en que la teoría de la empresa no se desarrollaba; pero resulta inexplicable en ordenamientos como el Italiano que tuvieron ya como antecedente una amplia elaboración doctrinal, tal confusión en los textos legales actuales es reflejo de la confusión doctrinal.

No obstante lo anterior, mencionaremos a otro autor, el cual señala que: "La noción de empresa como actividad que se saca de la definición de empresario, ya que la empresa es la acti

(22) Lorenzo Mossa, Derecho Mercantil, Traducción de Felipe de J. Tena, Buenos Aires 1940, Tomo I, Pág. 20 y sig.

vidad del empresario y toda tentativa de separar una noción de la otra y de admitir la existencia de una empresa, cuyo titular no sea empresario, origina una inexacta consideración de la ley y no puede ser compartido.

El artículo 2082 del código Italiano define al empresario como aquel que ejercita profesionalmente una actividad económica, organizada con finalidad de producción o de intercambio de bienes o de servicios.

De acuerdo con esta definición, la empresa es por tanto una actividad económica; el ejercicio de actividad no económica, aunque, se realice profesionalmente y a través de una organización no constituye una empresa, ni quien la ejercita es empresario.

En segundo lugar, nos dice este autor, "la empresa es una actividad profesional; no constituye empresa una actividad aislada aunque sí para la actuación de tal actividad sea necesaria una organización de capital y de trabajo.

En tercer lugar, la empresa es una actividad organizada, o mejor aún, actividad de organización; es necesario que asuma determinada objetividad. Además siendo la empresa una actividad de organización ejercitada profesionalmente, surge implícitamente la valuación normativa de la finalidad de lucro." (23)

Algunos autores como Mantilla Molina, no emplea la palabra "empresa", él prefiere la de "negociación mercantil", la cual define, como el conjunto de cosas y derechos combinados para obte

(23) Mario Bauche García Diego, La Empresa, Edit. Porrúa, S.A., México 1977, 1a. edición. Pág. 15.

ner u ofrecer al público bienes o servicios, sistemáticamente - y con un propósito de lucro, e indica que en términos generales puede decirse que la negociación es una forma de manifestación externa de la empresa, la realidad tangible, cuando es permanente, la organización de factores de la producción en que consiste la empresa.

Para Marín Lázaro, por ejemplo, la empresa es la organización de varios elementos dispersos, que son reunidos para destinarlos a una actividad determinada, si se dedica al comercio, - ha de llevar el calificativo de mercantil.

Desde el punto de vista jurídico el autor Rocco, ha definido a la empresa como el conjunto de cosas (bienes y servicios) - reunidos y organizados para ejercer el comercio.

Para Fernández Novoa, catedrático de Derecho Mercantil de la Universidad de Santiago, España, la empresa es ante todo un fenómeno económico social, con que tropieza la ciencia del Derecho. Por eso al estudiar el significado de la empresa en el orden jurídico, la primera cuestión que debe abordarse es el concepto económico social de la empresa.

Otro autor Barrera Graf, nos dice que la empresa: "Se entiende, la organización de una actividad económica que se dirige a la producción o al intercambio de bienes o de servicios para el mercado. Se trata de una labor de organización realizada por el titular o sea, el empresario, sobre el personal de la negociación y sobre el conjunto de bienes, derechos y relaciones atribuidos a ésta, o sea, sobre la hacienda comercial o fondo comercial, según que se acepte la expresión Italiana equivalente

te (azienda), o la Francesa (fonds de commerce). Esta labor de organización, de coordinación del empresario, no sólo constituye el impulso inicial para que la empresa surja, sino que acompaña a ésta durante toda su existencia, imprimiéndole enérgicamente la huella de la influencia personal del titular, con lo que la suerte de la negociación está ligada a las cualidades o a las limitaciones del empresario ". (24)

La empresa se ha impuesto al derecho mercantil y constituye la idea central de ésta, su piedra angular.

Lo que pasa, es que siendo una institución relativamente nueva, sobre la que aun queda mucho por investigar, y no encajando en las figuras tradicionales de nuestro derecho privado, provoca a veces el desprecio o las reacciones pesimistas de los juristas.

Este mismo autor Barrera Graf, nos dice que la doctrina entiende por empresa o negociación mercantil, la organización de una actividad económica que se dirige a la producción o al intercambio de bienes o de servicios.

El concepto económico de la empresa, reglamentado por primera vez en la Carta de Labor, es el que tuvo en cuenta el legislador de 1942, para regular dicha institución desde el punto de vista comercial, nada de extraño tiene que el antecedente se encuentre en el derecho del trabajo, puesto que los colaboradores del empresario, los trabajadores de la negociación y los auxiliares, forman parte integrante del concepto de la empresa ya

(24) Jorge Barrera Graf, Tratado de Derecho Mercantil, Edit. Porrúa, S.A., México 1957, Volumen primero, Pág. 176.



que incluso la doctrina habla de la organización del trabajo -- ajeno para explicar la empresa.

El derecho reglamentó y protegió a los trabajadores, colaboradores del empresario, antes que regulara el complejo patrimonio de que ellos forman parte.

Barrera Graf, nos dice: "No toda empresa económica es empresa jurídica sólo lo serán aquellas que estuvieron comprendidas en el concepto legal; y sólo serán comerciales, como se mencionó, aquellas que estén sujetas al requisito formal de la -- inscripción en el registro." (25)

Ahora bien, trataremos de reunir en unas cuantas líneas -- los diversos conceptos de algunos tratadistas, sobre la Empresa.

Para Lorenzo Mossa, la Empresa es: "Una organización de capital, trabajo y fuentes naturales"; para Francesco Ferrara, es "Organización de personas y bienes para el ejercicio de una actividad productiva, cuyo riesgo soporta el empresario"; para Mario Ghiron es: "El conjunto de los que trabajan, de los cuales el empresario, como jefe, forma parte"; para Garrigues, es: "Un conjunto organizado de actividades industriales de bienes patrimoniales y de relaciones materiales de valor económico"; para Uría, es: "El ejercicio profesional de una actividad de actuar en el mercado de bienes o servicios"; para Escarrija es: "La noción de empresa se liga fundamentalmente a la noción de profe --

(25) Jorge Barrera Graf, Estudios de Derecho Mercantil, Edit. - Porrúa, S.A., México 1958, Pág. 246 y sigs.

sión comercial; como ya mencionamos, para el distinguido profesor Jorge Barrera Graf, es: "La organización de una actividad económica que se dirige a la producción o el intercambio de bienes o de servicios para el mercado"; para Ripert, la confunde con la explotación comercial; para César Vivante es: "Un organismo económico que bajo su propio riesgo, recoge y pone en actuación sistemáticamente los elementos necesarios para obtener un producto destinado al cambio"; para Luigi Lordi es: "Toda actividad económica coordinada con capitales fijos y circulantes, con mano de obra y con trabajo intelectual, para el logro del fin de lucro que ella se propone".

La enumeración sería cuentiosa, bástenos con subrayar que hay una importante cantidad de autores que identifican a la empresa con la hacienda, establecimiento o negociación mercantil.

Nos trasladamos a lo establecido en nuestra legislación y como veremos existe la misma confusión, ya que nuestro código de comercio, dice que son actos de comercio (artículo 75), - - "Las empresas de transporte de personas o cosas, por tierra o por agua"... , pero aunque el texto legal la califica como acto se está refiriendo a la empresa como negociación o establecimiento.

También en otras leyes como el código de procedimientos civiles y la ley de quiebras y suspensión de pagos, se habla de la empresa como establecimiento mercantil, así como la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito, señala a la empresa como negociación.

La primera Ley mexicana que establece un concepto de em -

presa es la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, que en su artículo 127, dice que: "Se entiende por empresa marítima el conjunto de trabajo, de elementos materiales y de valores incorpóreos coordinados para la explotación de uno o más buques en el tráfico marítimo", y se agrega que: "se entiende por naviero el titular de una empresa marítima".

De lo transcrito logramos deducir que en el caso, la explotación de uno o más buques en el tráfico marítimo, no se confunde, consecuentemente, a la empresa con el establecimiento, el buque puede considerarse similar a la negociación y la calidad de comerciante naval (naviero), deriva del hecho de ser titular de una empresa marítima.

Como ya mencionamos, es muy usual confundir empresa con negociación, hacienda o establecimiento, la negociación puede consistir en una tienda, una oficina o cualquier local adecuado para el desarrollo de la actividad de la empresa. Pero puede darse el caso de empresa sin negociación o establecimiento, y también puede darse el caso de una empresa que tenga multiplicidad de negociaciones o establecimientos, como es el caso de las llamadas cadenas de tiendas, hoteles o restaurantes, en las empresas marítimas, el buque, según hemos indicado, es equivalente a la negociación, o establecimiento, y una empresa naval puede tener y generalmente tiene, varios buques en explotación.

Es importante conocer el concepto de empresa que se menciona en el proyecto para el nuevo código de comercio, y el cual define a la empresa como: "El conjunto de elementos materiales y de valores incorpóreos coordinados para ofrecer al público, -

con propósito de lucro y de manera sistemática, bienes o servicios" (artículo 598).

Podemos deducir que en una primera etapa el comerciante era el pivote sobre el cuál giraba la estructura del ordenamiento mercantil, y que en un segundo período histórico el lugar del comerciante se pretendió lo ocupara el acto de comercio. En la actualidad la empresa es el centro de la actividad comercial y del derecho mercantil, el comerciante moderno no puede concebirse sino en relación con la empresa mercantil.

Por otro lado para que la persona física adquiriera la calidad de comerciante requiere el código que tal persona haga del Comercio su ocupación ordinaria, quiere decir que el comerciante debe estar dedicado profesionalmente al ejercicio del comercio. Lo que se requiere es ser titular de una empresa mercantil. El comercio sólo puede ejercerse a través de una empresa que produzca o adquiera bienes u organice prestaciones de servicios destinando tales bienes y servicios al mercado general. Solo es comerciante el titular de una empresa mercantil, si tiene capacidad para el ejercicio del comercio, por lo que se deduce que el ejercicio del comercio debe ser en nombre y por cuenta propia.

Sobre los elementos de la empresa, existe diferentes criterios, los cuales daremos a continuación:

"Los elementos de la empresa marítima, son en primer lugar el empresario, que es el titular de ella y el coordinador de todo el complejo constitutivo de la empresa; en segundo lugar, cabe señalar las personas que prestan a la empresa su trabajo: ca

pitán, oficialidad, tripulación, personal no embarcado, gerentes, empleados, etc., y personal auxiliar, como los agentes marítimos. Los primeros se encuentran ligados al empresario por una relación laboral, y los agentes marítimos pueden ser dependientes (en cuyo caso se considerarían trabajadores) o independientes, cuando no dependen de una empresa única y prestan a varias sus servicios; en tercer lugar señalaremos como elemento de la empresa, los buques que esta tenga en explotación. "- (26)

La empresa, en sí misma, es una universalidad de hecho; - esto es, un conjunto de bienes coordinados con un destino común, con una finalidad determinada. Pero la empresa, como tal, no tiene personalidad jurídica, la personalidad corresponde al titular de la empresa, y esta universalidad de hecho que es la empresa puede comprender, en su seno, otras universalidades, - como son los buques.

Sin embargo, lo característico de la época actual, es la empresa; la empresa considerada como unidad económica y jurídica encargada de la producción y negociación en masa, en serie, - mediante la fabricación y distribución o comercialización de - mercaderías, o servicios que se pone a disposición de las - grandes masas consumidoras.

Ahora bien, no podemos pasar por desapercibido, lo establecido en nuestra Ley Federal del Trabajo, con relación a el-

(26) Cervantes Ahumada, Derecho Marítimo, Editorial Herrero, - S.A., 1a. edición, México 1977, Pág. 811.

concepto de Empresa, al respecto el Profesor José Dávalos, nos dice: "Podemos decir que existe una gran relación entre el Derecho del Trabajo y el Mercantil; se manifiesta, por un lado, en el hecho de que ambas disciplinas toman a la empresa como un elemento fundamental en sus relaciones jurídicas y por otra parte, en que el Derecho Mercantil regula algunas formas de trabajo independiente que día a día han ido pasando al Derecho del Trabajo." (27)

Así señalaremos la definición de Empresa dada en el artículo 16 de nuestra Ley Federal del Trabajo, la cual nos señala lo siguiente:

"Artículo 16. Para los efectos de la norma de trabajo, se entiende por empresa la unidad económica de producción o distribución de bienes o servicios y por establecimiento la unidad técnica que como sucursal, agencia y otra forma semejante, sea parte integrante y contribuya a la realización de los fines de la empresa." (28)

Así pues, el presente punto de nuestro estudio, lo podemos concluir con la definición de Empresa Naviera, dada en nuestra Legislación, es decir en la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, la cual señalamos anteriormente:

"Artículo 127. Se entiende por empresa marítima el conjunto de trabajo, de elementos materiales y de valores incorpóreos coordinados para la explotación de uno o más buques en el tráfico marítimo.

Se entiende por naviero, el titular de una empresa marítima."

(27) José Dávalos, Derecho del Trabajo, Tomo I, edit. Porrúa, S.A., 1a. edición, México 1985, pág. 103.

(28) Ley Federal del Trabajo, 6a. edición, Secretaría del Trabajo y Previsión Social, México 1984, Pág. 35.

En la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana, encontramos otra definición de Empresa:

"Artículo 4. Para los efectos de esta ley, se entenderá - por empresas navieras mexicanas, las personas físicas de nacionalidad mexicana, o las personas morales constituidas conforme a las leyes mexicanas que tengan en operación embarcaciones de su propiedad matriculadas y abanderadas mexicanas.

Las citadas empresas podrán operar buques de bandera extranjera en el caso de que demuestren su legítima posesión mediante cualquier contrato financiero con opción de compra, inscrito en el Registro Público Marítimo Nacional pero en todo caso éstos no excederán en tonelaje o al valor de los mismos a los que operen con bandera mexicana.

Se establece el padrón de abanderamiento mexicano en el cual se registrarán las embarcaciones citadas en el párrafo anterior para que se programe su abanderamiento como mexicanas, en las condiciones y modalidades que fije el Reglamento que para tal efecto se expida. Cuando el buque inscrito en el padrón no llegue a abanderarse mexicano la empresa naviera deberá restituir al Estado los beneficios y exenciones que disfrutaron durante el tiempo que estuvieron inscritos en el mismo.

Por lo que damos por concluido el presente punto de nuestro estudio.

## II. DIFERENTES CLASES DE EMPRESAS NAVIERAS

Al respecto señalaremos las diferentes clases de Empresas Navieras, que aparecen en el Registro Público Marítimo Nacional, y son las constituidas como: Sociedades Anónimas, Sociedades Cooperativas y las llamadas Empresas de participación Estatal, y como muestra basta un botón, señalaremos tres empresas de cada clasificación.

### SOCIEDADES ANONIMAS:

"Transportadora Marítima del Istmo, S.A. de C.V."

Fecha de constitución: 7 de marzo de 1980

Objeto: a) Compra venta, adquisición, fabricación, arrendamiento, exportación y reparación de barco y maquinaria en general; b) El transporte por la vía marítima o fluvial de pasajeros y mercancías; c) La compra venta, importación y exportación de maquinaria, refacciones y aparejos; d) La pesca, compra venta, exportación, importación de productos marinos y comestibles.

La administración de la Sociedad, quedará confiada a un Administrador General o a un Consejo de Administración integrado por un mínimo de dos miembros y el máximo que determine la asamblea de accionistas.

"Opermar Internacional, S.A. de C.V."

Fecha de constitución: 26 de junio de 1985

Objeto: a) Funcionar como empresa marítima y prestar todo tipo de servicios navieros, sean nacionales o internacionales; b) La transportación nacional o internacional de tipo de carga que pueda ser transportada por vías fluvial, lacustre y marítima,



en tráficos de caboteja, altura o mixto.

La dirección y administración de la sociedad, estará a cargo de un administrador general o de un consejo, compuesto del número de miembros titulares y suplentes que señale la asamblea, la que determinará si la administración se encomienda a uno u otro.

"Operadora Marítima Orión, S.A. de C.V."

Fecha de constitución: 9 de enero de 1987

Objeto: a) Construir, adquirir, vender, arrendar, disponer, administrar, operar o fletar buques, navíos o embarcaciones de todas clases e instalaciones flotantes; b) Utilizar en el tráfico marítimo, según lo permitan nuestras leyes, buques matriculados mexicanos o con bandera extranjera en servicio de carga, almacenaje u otros fines para personas o empresas determinadas; c) Celebrar contratos o actos propios de la navegación y comercio marítimo; d) Establecer agencias, sucursales o representaciones dentro o fuera; e) Obtener créditos para desarrollar los objetos sociales.

La dirección y administración de la sociedad, estará a cargo de un consejo de administración o por un administrador único, según lo acuerde la asamblea.

#### SOCIEDADES COOPERATIVAS:

"Sociedad Cooperativa de Producción pesquera de altura Puerto de Mazatlán, S.C.L."

Fecha de constitución: 25 de septiembre de 1981

Objeto: a) La extracción, captura y pesca en forma colectiva en aguas nacionales de altamar; b) La adquisición de toda clase de

bienes muebles e inmuebles necesarios para el desarrollo de las actividades que se contraen en el punto anterior.

"Sociedad Cooperativa de producción pesquera Alfonso Martínez - Domínguez, S.C.L."

Fecha de constitución: 10. de marzo de 1969

Objeto: a) extracción, captura, pesca y venta de especies que - le sean autorizadas; b) adquisición y aprovechamiento en común de embarcaciones y demás equipos para realizar las actividades señaladas anteriormente.

"Sociedad Cooperativa de transportación fluvial Para dos bocas S.C.L."

Fecha de constitución: 3 de junio de 1980

Objeto: a) Trabajar en común en la prestación de servicios de - transportes fluviales y lacustres de pasaje y carga, con lanchas de motor fuera de borda en el municipio de paraíso Tabasco; b) el establecimiento de una tienda de consumo de artículos de primera necesidad para los socios, sus hogares y sus familiares; c) Obtener en común toda clase de bienes muebles e inmuebles, - así como motores, lanchas, combustible, lubricantes, refacciones, accesorios, equipo de mantenimiento y todo lo necesario para la seguridad del viajero, asimismo créditos que se requieran para la buena marcha de la cooperativa.

#### EMPRESAS DE PARTICIPACION ESTATAL:

"Compañía Naviera Minera del Golfo, S.A. de C.V."

Fecha de constitución: 27 de noviembre de 1979

Objeto: a) el transporte por agua de mercaderías, materias pri-

mas, hidrocarburos y todo tipo de bienes susceptibles de transporte en tráfico de altura y cabotaje y demás objetivos; b) Comprar, vender, arrendar, construir y operar todo tipo de buque, maquinaria, y equipo marítimo; c) adquirir por cualquier título legal acciones o tener participación en empresas navieras en general, ya sean nacionales o extranjeras; d) entrar en acuerdos bilaterales con empresas navieras nacionales o extranjeras, para el intercambio de prestación de servicios de transporte marítimo en tráfico y altura y cabotaje; e) en general celebrar todos los contratos anteriores o que se relacionen directamente con la transportación marítima.

La administración de la sociedad quedará confiada a un Consejo de administración que estará integrado por seis miembros.

"Banco Nacional Pesquero y Portuario, S.A."

Fecha de constitución: 30 de diciembre de 1979, fecha en que se expidió la Ley Orgánica del Banco Nacional Pesquero y Portuario S.A., publicado en el Diario Oficial de la Federación el 31 del mismo mes y año, y abrogó la Ley que creo al Nacional de Fomento Cooperativo, S.A. de C.V.

Objeto: a) será la promoción y financiamiento de actividades -- pesqueras, portuarias y navieras y de las relacionadas con ellas, mediante operaciones celebradas directamente con sujetos dedicados a dichos ramos o con intervención de otras instituciones de crédito, así como con organizaciones y sociedades cooperativas de la industria pesquera.

La dirección y administración quedará a cargo de la asamblea general de accionistas en el organo supremo de la sociedad.

Mediante Diario Oficial de la Federación de fecha 12 de julio de 1985, decreto por el cual el Banco Nacional Pesquero y Portuario, S.A. se transforma en Banco Nacional Pesquero y Portuario, Sociedad Nacional de Crédito, Institución de Banca de Desarrollo. Por lo que desde luego cambia su objeto, quedando de la siguiente manera: a) Promoción y financiamiento de actividades pesqueras, portuarias y navieras y de las relacionadas con ellas mediante operaciones celebradas directamente con sujetos dedicados a todos los ramos. Actuar como agente financiero y asesor técnico del Gobierno Federal en materia de financiamiento al sector pesquero, de infraestructura de equipamiento portuario Naval y servicios relacionados con el transporte, almacenamiento y comercialización de productos del mar, lagos, lagunas, ríos, esteros y presas..."; b) otorgar créditos destinados a la navegación y comercio marítimo y otros menesteres idóneos.

"Transportación Marítima Mexicana, S.A. de C.V."

Fecha de constitución: 18 de septiembre de 1958

Objeto: a) Fabricar, armar, aparejar, reparar, por cuenta propia o ajena en la República Mexicana como en el extranjero toda clase de embarcaciones; b) establecer y explotar servicios de navegación para el transporte de carga y pasaje, dentro y fuera de la República; c) comprar o en cualquier forma adquirir y vender o en cualquier forma traspasar, por cuenta propia o ajena, toda clase de embarcaciones marítimas, así como sus motores, refacciones, combustibles, lubricantes y otros objetivos.

La representación y administración de la sociedad estará a cargo de un Consejo de administración compuesto de doce miembros -

y dentro de los accionistas encontramos, entre otros, a: Banco de México, S.A., Nacional Financiera, S.A., Cervecería Cuauhtémoc, S.A., Valores Industriales, S.A., Banca Serfin, S.A., desde luego que actualmente con diferentes denominaciones.

Como hemos apreciado la constitución de cada tipo de sociedad, nos la da la Ley General de Sociedades Mercantiles, y en el caso de las Sociedades Cooperativas será su legislación especial (Sociedades Mercantiles y Cooperativas).

Sin embargo cada una tiene características propias, por ejemplo las Empresas de participación estatal, tienen una característica propia, y al respecto un distinguido autor nos dice: "Estas instituciones están reguladas por la Ley para el Control por el Estado de los Organismos descentralizados y empresas de participación estatal, del 30 de diciembre de 1947, cuyo artículo 3o. las conceptúa de la siguiente manera: para los efectos de esta Ley, son empresas de participación estatal, aquellas que satisfagan algunos de los siguientes requisitos: a) que el Gobierno Federal tenga la facultad de nombrar a la mayoría del Consejo de administración o junta directiva, o designar al Gerente, Presidente o Director o votar los acuerdos a la asamblea de accionistas, el Consejo de administración o la junta directiva adopten cualquiera que sea el origen de sus recursos; b) que el Gobierno Federal aporte o sea propietario del 51% o más del capital o acciones; c) que en la constitución de capital se hagan figurar acciones de serie especial que sólo puedan ser suscritas por el Gobierno Federal; d) que por una disposición de carácter general, disfruten de preferencia para realizar opera-

ciones o negocios con el Gobierno Federal o con los organismos descentralizados o Empresas de participación Estatal.

El estado para proteger sus intereses económicos y públicos, realiza una ingerencia que se traduce en un control constante sobre la serie de medidas administrativas, cuya finalidad es la protección de los intereses económicos del estado, y estimular una política económica general." (29)

Ahora bien, consideramos que es de importancia señalar en nuestro estudio cuales son los requisitos para poder registrar una Empresa Naviera, en nuestra legislación.

En primer lugar señalaremos a la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, ya que en su artículo 10. nos dice que serán objeto de la misma, la navegación marítimo portuaria y sus manobras conexas; las empresas navieras, los buques, los actos, hechos y bienes relacionados con el comercio marítimo, siendo ésta la que regula a las empresas navieras, la mencionamos en primera instancia. Y en su artículo 12, señala ante que autoridad se deben tramitar las solicitudes de concesiones, permisos y autorizaciones para realizar las actividades conexas a las comunicaciones por agua sobre bienes del dominio marítimo, siendo ésta actualmente la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Por otro lado en su artículo 96 señala que se establecerá un Registro Público Marítimo Nacional, en el que se inscribirán las adquisiciones, enajenaciones, traspasos o arrendamientos de los

(29) Serra Rojas, Derecho Administrativo, México 1961, Págs. 629 y sigs.

buques, con sus características y especificaciones, así como - los actos constitutivos, traslativos o extintivos de propiedad y los derechos reales sobre la nave.

En su artículo 97, señala que se designará los puertos o lugares donde deben establecerse oficinas locales del Registro Público Marítimo Nacional, y que en la Ciudad de México se instalará la oficina central, por lo que las inscripciones se harán por partida doble, una en el registro local y otra en la oficina central.

En segundo lugar mencionaremos a la Ley de Vías Generales de Comunicación, la cual en su primer artículo nos señala que son vías generales de comunicación, los mares territoriales en la extensión y términos que establezcan las leyes y el Derecho Internacional. Por lo que en su artículo 8o. señala que se debe tener concesión o permiso para poder establecer y explotar las vías generales de comunicación y conexos a éstas.

Ahora bien, en su artículo 12, señala que las concesiones para la construcción, establecimiento o explotación sólo se otorgarán a ciudadanos mexicanos o a sociedades constituidas conforme a las leyes del País.

Existe en ésta Ley un artículo muy importante que señala que la Secretaría ante la cual se presentó la solicitud de concesión, señalará el monto o depósito o de la fianza que deberá constituir el solicitante, como garantía que continuará con los trámites hasta que le otorgen o le niegen la solicitud, éste es el 15.

Por último mencionaremos que el artículo 174, señala que-

las concesiones para ejecutar y explotar obras en los puertos-  
se otorgarán por un período de tiempo que no excederá de treinta años, y ésto según la importancia de la misma, a juicio de la Secretaría de Comunicaciones,

Por lo que podemos decir que el procedimiento para poder registrar una Empresa Naviera, es sencillo, y como ya mencionamos realmente su forma en que debe estar constituida nos la da la naturaleza misma de la empresa que se desea constituir; es decir sí como sociedad anónima, sociedad cooperativa, empresa de participación estatal, en fin.

Así podemos concluir el presente capítulo en estudio.



## C A P I T U L O   T E R C E R O

### DE LA TRIPULACION NAVIERA

#### I.- CONCEPTO DE TRIPULACION

En una empresa marítima como en una embarcación, es necesario, para que una travesía pueda efectuarse, que una serie de personas desempeñen su correspondiente labor dentro de la misma.

En términos generales, se ha dado en llamar a estas personas que prestan sus servicios en las empresas o buques ya durante la expedición, "Tripulación o gente de mar".

La doctrina Francesa designaba al personal de la nave, con el término de equipaje y al efecto encontramos que la palabra equipaje no designa mas que al personal de la nave; que a la cabeza del equipaje está un jefe que manda el buque, cual denominación ha variado desde el magister navis del derecho Romano hasta el actual y generalizado término de Capitán, bajo los órdenes del capitán esta el equipaje propiamente dicho. El equipaje se compone, según la doctrina, de marinos o marineros que ejecutan la mano de obra necesaria para la marcha del buque.

Para Von Gierke, la tripulación se integra con todas las personas empleadas en el buque, distinguiéndolos así: a) el capitán; b) los oficiales del buque; c) la marinería del buque; y d) las demás personas empleadas en el buque.

Ripert, también nos habla de Gente de mar, y toca en original forma el conjunto de personas que desempeñan su labor en el buque, al citar a la sociedad de la tripulación, el equipaje, - comprende todas las personas que prestan su obra en un buque para la conducción y la administración del mismo. El capitán es el jefe y por consiguiente forma parte de él.

Para el profesor Cervantes Ahumada, la tripulación se integra además del capitán por la oficialidad y la marinería.

Para otro autor: "La tripulación está integrada por los oficiales de a bordo, los demás empleados y los marineros. Los oficiales de a bordo son los empleados del servicio técnico y náutico del barco que precisan para ejercer su actividad de un título de capacitación oficialmente reconocida, son también los médicos, los contadores y los radiotelegrafistas.

Los demás empleados son aquellos tripulantes que sin poseer la condición de oficiales de a bordo, se consideran en el ámbito marinerero como empleados, sobre todo cuando ejercen una actividad predominantemente directa, de control o administrativa, o bien un trabajo responsable que exija conocimientos especiales, tales empleados son sobre todo los electricistas, los jefes de cocina y de comedor, los auxiliares de los contadores y de los citados jefes, los maestros buzos, los telegrafistas con título especial, las enfermeras y los asistentes de enfermería y los auxiliares administrativos en los barcos de pasajeros.

Desde el punto de vista laboral estas personas están equiparadas a los oficiales de a bordo.

Marinero es todo miembro de tripulación que haya contraído una-

relación marítima de trabajo y que no sea oficial de a bordo y otra clase de empleado, se trata pues, a este respecto del sector obrero entre los miembros de la tripulación." (30)

Como ya mencionamos, desde la antigüedad se ha usado el concepto de Gente de Mar como sinónimo de marinería o de trabajadores de mar, sin embargo esta definición no es uniforme en todos los países, por ejemplo en Italia esta denominación comprende todas las personas que por la naturaleza de su profesión marítima están sujetas a las disciplinas que les impone el código marítimo mercantil.

Al respecto otro autor nos dice: "Es necesario considerar que el concepto de Gente de Mar, se refiere exclusivamente al personal en ejercicio de la navegación o de una industria marítima, debe excluirse toda extensión analógica para quienes ejercen artes u oficios que no se puedan encuadrar en las categorías profesionales propiamente marítimas, por ejemplo, el personal civil de a bordo que no obstante, el hecho de formar parte de la tripulación no entra en la categoría de esta denominación los médicos de a bordo a pesar de estar calificados como oficiales en casi todas las naciones, y dedicar sus actividades al servicio a bordo de un buque, no pertenecen a la Gente de Mar por no tener su profesión ningún aspecto marítimo." (31)

(30) Tries Chamann Gunther, Derecho Laboral Marítimo y de Trabajadores Portuarios.

(31) Omar Olvera de Luna, Manual de Derecho Marítimo, Edit. Porrúa, S.A., México 1981, 1a. edición, Pág. 91.

Algunos autores como Brunetti, afirma que la definición de la tripulación se compenetra con la del contrato de enrolamiento, tal es el contrato, por el que una persona inscrita en la matrícula o en los registros de la Gente de Mar, entra a formar parte de la Tripulación de una nave, obligandose a prestar sus servicios a la misma." (32)

Como ya nos dimos cuenta, cada País tiene una legislación propia para referirse a la Gente de Mar, en nuestra Leyes y Reglamentos no se habla de Gente de Mar, por considerarse un concepto ambiguo.

La palabra Tripulación significa los pertrechos de un esquiife, ya sea en hombre o en cosa; pero esta acepción ha sido restringida por el uso, los utensilios materiales de los buques han tomado el nombre de armamento que tenia en la época Romana, y la palabra equipage (tripulación) ya no ha designado mas que al personal de los buques.

Por lo que con éstos conceptos es más que suficiente para comprender el concepto de Tripulación.

(32) Derecho Marítimo Práctico, José María Garibi Undabarrena, Editorial Oficina Central Marfítima, Madrid 1958.

## II. DE LAS PERSONAS QUE INTEGRAN LA TRIPULACION

Al frente de la Tripulación está un jefe que manda el buque, los Romanos lo llamaban Magister Navis, en la Edad Media se llamó el señor de la nave o Maestre de la nave, y también el patrón del buque, la etimología de este vocablo ya lo indica la Raíz Latina Caput Navis o cabeza del buque, de la que probablemente procede la voz Castellana actual, la acepción Inglesa de Master y la misma Alemana de Schiffer, la primera significa genéricamente amo o dueño y la segunda dueño en el sentido de detentador de la propiedad, ya representan la explotación comercial del buque en que, quien lo mandaba tenía muchos de los atributos del dominus.

En nuestros días la expresión "Capitán" se ha generalizado en la mayoría de los Países marítimos, para designar desde el punto de vista jurídico, al comandante de un buque.

Históricamente el Capitán era una polifacética figura, él era el propietario del navío, el dueño de la carga, el principal interesado en la aventura marítima. Cuando los buques navegaban a vela, el Capitán era todo en el buque, siendo lo principal su pericia y prestigio náutico.

El aspecto comercial de la expedición era en aquellos tiempos sumamente fácil, dada la sencillez de los conocimientos y la carencia casi absoluta de complicaciones administrativas en los puertos.

La invención de la telegrafía, el volumen de las mercan -

cias transportadas, la complejidad administrativa y los modernos métodos de propulsión con la aparición de los técnicos, etc., han mermado considerablemente los atributos del mando, ya que aparecen otras figuras como el Agente Marítimo y el Consignatario que le arrebatan sus funciones mercantiles, y su autoridad se reduce casi solo a los aspectos técnicos de la navegación en alta mar.

El Capitán será considerado como representante del naviero y éste quedará obligado, con persistencia de la acción ejecutoria, por los contratos que el Capitán celebre en el desempeño de sus funciones.

Pues bien, como ya mencionamos el Capitán como responsable de la navegación ejerce el mando del buque, elige la ruta a seguir, auxiliado por el piloto y toma las decisiones oportunas, siendo el responsable de conducir a la tripulación, al pasaje y a la mercancía a su puerto de destino en condiciones de seguridad.

En algunas Naciones existen varias categorías de Capitanes: de Altura, de Gran Cabotaje, etc., basada ésta clasificación en los límites geográficos de la navegación, y para las categorías inferiores en el tonelaje de las naves.

En nuestro País podemos decir que solamente existen los Capitanes de Altura y los Capitanes de Marina.

Las facultades inherentes al Capitán se caracterizan por una amplia autonomía, la razón de ello consiste en el alejamiento del buque respecto del puerto de su matrícula a lugares donde no llega ni el poder de mando del naviero, ni el poder -

coactivo del Estado al que pertenece el buque.

El Capitán tiene que actuar en nombre propio, como si el buque y cuanto contiene fueran de su propiedad. La especialidad de la figura jurídica del Capitán consiste en que siendo un empleado a las órdenes del naviero, es al mismo tiempo un funcionario público a bordo, por ello decimos que cuando un buque se encuentra en alta mar o en aguas extranjeras, el Capitán representará al Ejecutivo Federal como autoridad marítima-suprema, por lo que en el ejercicio de sus funciones administrativas, el Capitán actuará como agente del ministerio público, cuando se cometieren delitos a bordo, en materia Penal, en materia Civil, tiene el carácter de Fedatario Público General, y solo para aquellos actos que la Ley autoriza expresamente, puesto que el Capitán es en alta mar representante de la autoridad mexicana.

Las funciones del capitán son las de un mandatario legal, el ámbito de cuyo mandato puede ser limitado a voluntad por el naviero en la medida en que pueda acudir a cumplir parte de las tareas comprendidas en dicho mandato legal, bien sea por sí o por otros mandatarios.

Cuando una Empresa Naviera contrata los servicios de un Capitán para el mando del buque no precisa conferirle poder especial ni general alguno, por ello el ámbito del poder se ha contenido en preceptos legales más o menos dispersos y de tales facultades, hará uso el Capitán en la medida que la Empresa Naviera no le veda, de ello se deriva la ventaja de que en circunstancias de urgencia, el Capitán puede actuar en nom-

bre y representación de su mandante con facultades perfectamente delimitadas.

En cuanto a funciones públicas el Capitán es el representante de la autoridad a bordo, acreditado por la titularidad de la patente de navegación por lo que ha de responder del cumplimiento de cuantas disposiciones con fuerza de obligar concuerden al buque, también ha de acreditar determinados actos civiles de funciones registrales tocante a estado civil de las personas; facultades notariales, y ha de aplicar determinados preceptos legales que caen dentro del ámbito penal y disciplinario (Código Penal, Reglamentación del Trabajo).

En el orden técnico asume el Capitán la dirección técnica del buque y del viaje o expedición, en el plano comercial es representante de su empresario, con ámbitos diversos de atribuciones en la medida en que se trata del buque, en el ámbito Mercantil, los interesados en la mercancía han de confiarla a la Empresa Naviera para su transporte y tal remisión se hace a la custodia del Capitán, prácticamente la totalidad de la contratación marítima versa de modo directo o indirecto en torno a las garantías que la Empresa Naviera ha de dar a los titulares de la mercancía a fin de dejar salvaguardados los derechos de éstos a recibir la misma mercancía que les fuera expedida y precisamente en el mismo estado en que lo fue.

Por lo que hemos mencionado es difícil encuadrar al Capitán en las figuras jurídicas, ya que tiene una serie de obligaciones y facultades que hacen difícil su encuadramiento en las figuras clásicas del Derecho, ya que en ciertos casos actúa --



como funcionario público, en otros como representante del Armador y, por último no debe olvidarse que es el jefe de la expedición durante el viaje.

A nuestro punto de vista es oportuno mencionar que también se trata de un Contrato de Trabajo el que se establece entre el Capitán y la Empresa Naviera, pero de aquel trabajo que comporta características especiales, como es el Trabajo Marítimo.

Como mencionamos anteriormente, el segundo del Capitán es el Piloto, al cual nos referimos a continuación:

La figura del Piloto es tradicional en el Derecho Marítimo en muchas naciones es un oficial permanente del buque; en otras también se le llama piloto al Práctico en la navegación que toma 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 de dirigir la ruta de éste, ya que a bordo el Capitán impone con el Piloto el acuerdo para variar el rumbo y tomar el mas 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.

No obstante lo anterior 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.

El Piloto no puede usurpar el mando al Capitán, quien debe

ejercerlo personalmente al entrar a los puertos, ensenadas, canales y ríos, así como salir de ellos, pero sí 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.

Los Pilotos que no tienen la categoría de oficiales permanentes de un buque, son en realidad, como se les llama en muchos Países, prácticos, expertos marinos especializados en la conducción de las naves en el interior de los puertos, en canales y en general en todos los parajes donde sea necesario un exacto conocimiento de las aguas, de las profundidades y de las reglas especiales de navegación, por otro lado el Capitán está obligado a dar al Piloto todas las indicaciones oportunas especialmente sobre las características técnicas del buque, indispensables para la precisión y seguridad de las maniobras poniendo a su disposición el trabajo de la Tripulación para una mayor y eficaz colaboración.

Los Pilotos de puerto o prácticos son miembros de la Marina Mercante Nacional, que, previa la comprobación de las condiciones técnicas que fija el Reglamento, son nombrados por la Secretaría de Marina para pilotear embarcaciones dentro de los puertos, canales, ríos y lagunas de la República.

Estos Pilotos deberán guiar a los buques a la entrada y salida de los Puertos, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, determinará cuándo será obligatorio el Pilotaje de puerto, cuando no exista tal determinación, la utilización del Piloto de puerto será voluntario y se hará a criterio del Capitán del

buque.

La presencia del Piloto de Puerto a bordo del buque no disminuye la autoridad del Capitán, quien será siempre responsable de la seguridad de la nave, el Práctico o Piloto de Puerto será responsable de las averías que se causen por su culpa durante las maniobras que se realicen bajo su dirección.

Continuaremos nuestro estudio con la figura del Naviero, la cual se menciona en la definición de Empresa Naviera dada en nuestra legislación, y mencionada en el capítulo anterior.

El Profesor Cervantes Ahumada nos dice: "El Naviero es el comerciante marítimo, tal calidad se adquiere, no por ser propietario del buque, sino por explotarlo en el tráfico marítimo, el propietario del buque puede no ser comerciante naval, si por ejemplo, arrienda el buque a un Naviero para que éste realice la explotación del buque. La calidad de Naviero se adquiere por ser titular de una Empresa Naval, Se entiende por Naviero al titular de una Empresa Marítima puede ser persona física o Sociedad Mercantil." (33)

El siguiente autor, Olvera de Luna, nos dice que: "El Naviero requiere de la colaboración de cierto personal estando dentro de éste el Gestor Naval, el Consignatario de buque, el Comisionista transitorio y el Corredor Marítimo." (34)

(33) Cervantes Ahumada, Derecho Marítimo, Editorial Herrero, - S.A., 1a. edición, México 1977, Pág. 821.

(34) Omar Olvera de Luna, Manual de Derecho Marítimo, Editorial Porrúa, S.A., 1a. edición, México 1981, Pág. 103.

Existe también otra figura conocida como Constructor de barcos a los cuales se les llama Astilleros, y son las instalaciones que se dedican a la construcción y reparación de barcos, el establecimiento de un Astillero requerirá concesión y ésta deberá inscribirse en el Registro Marítimo Nacional, el titular de la Empresa de Astilleros tiene el carácter de comerciante.

Nos encontramos en la confusión que existe para determinar el propietario de un buque, y creemos que para el Derecho Comercial Marítimo debe ser considerado como propietario quien conforme a los asientos de los registros aparece como dueño o adquirente de un buque destinado a la navegación marítima, no es necesario que sea un comerciante.

Para el concepto de propietario no es preciso que una misma persona o entidad reúna las dos cualidades de propiedad e industria de la Navegación, Capitán flotante y Empresa explotadora o armadora pues la última puede ser transferida en varias formas a un armador. Por otro lado es poco frecuente, pero se da el caso en que el Capitán es a la vez armador propietario del buque que manda.

La figura del Armador en el Derecho Moderno no difiere mucho de la del ejercitor del Derecho Romano, debió sufrir modificaciones en la Edad Media, pero la aparición de la navegación a vapor, industrializando la especulación de los transportes marítimos, ha contribuido a poner en valor la tradicional figura de aquél.

La función comercial se ha sobrepuesto a la condición de propietario de la nave, pero también en los siglos pasados la propiedad no se consideraba suficiente para conferir la vestidura del armador.

La práctica nos ofrece los aspectos de la figura del armador: a) propietario de la nave o consorcio de propietario que administran la nave en común o por medio de tercero; b) copropietario de la nave, que administra en interés de todos los propietarios; c) conductor de la nave por tiempo determinado, que ejerce de armador por cuenta propia, empleándola en una o en varias expediciones; d) Fletador que subfleta o ejerce el transporte por cuenta propia aparte del control comercial del armador fletante.

Por otro lado, diremos que los buques están servidos por un personal más o menos numeroso según su importancia y destino, este personal es designado con el nombre colectivo de tripulación o dotación.

Con relación a la dotación un autor las divide en los siguientes criterios: "a) el criterio técnico de la industria marítima, según el cual los individuos de la dotación son aquellos que son necesarios para la dirección, maniobra y servicio del buque; y b) el criterio jurídico que considera como dotación toda persona incorporada como empleado en el servicio del buque en virtud del correspondiente contrato laboral con el naviero." (35) .

(35) Omar Olvera de Luna, Manual de Derecho Marítimo, Editoría Porrúa, S.A., 1a. edición, México 1981, Pág. 91.

Algunas Naciones consideran en sus Códigos de Comercio - que la dotación está compuesta de los Oficiales (Pilotos, Ma - quinistas navales, Médicos, Capellanes, Sobrecargos, Contado - res, Telegrafistas, y en general los que ejerzan labores o car - gos técnicos que requiere para su desempeño tener título profe - sional) y los Tripulantes.

Al respecto nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimo nos dice que la tripulación de un buque la integran todas las - personas embarcadas para laborar en la dirección, maniobra y - servicios del mismo.

Las legislaciones marítimas reglamentan siempre la compo - sición de las dotaciones que deben tener los buques mercantes - de oficiales de cubierta y máquinas, y algunos extienden esta - reglamentación a los tripulantes, por otra parte, las Empresas Navieras tienen organizados y controlados éstos servicios por - capitanes inspectores que se ocupan del enrolamiento y forma - ción de las dotaciones.

El siguiente autor nos dice: "Se entiende por Tripulación todo aquel que figurando en el rol de la dotación presta a bor - do servicios de carácter marítimo o técnico relacionados direc - tamente con la navegación del buque." (36)

Para Daniel Danjo, la Tripulación se compone: "de marinos o marineros, los cuales son casi siempre hombres, la cual se - subdivide según la tarea especial de que están encargados: los

(36) Francisco Fariña, Derecho Comercial Marítimo, Tomo I, - Edit. Bosch, 2a. edición, Barcelona 1955, Pág. 119.

marineros efectúan las maniobras de cubierta, los gavieros están afectos a las maniobras en las gavias, los timoneles están encargados del timón, los maquinistas, fogoneros y engrasadores están afectos al servicio de la máquina en los buques de vapor, los carpinteros están encargados de las reparaciones urgentes de las partes de madera del buque, los calafates tienen a su cargo la conservación del casco del buque, los pañoleros hacen el servicio de las provisiones o mercancías almacenadas en los palos instalados bajo cubierta en ciertos buques, el coque es el cocinero de la Tripulación, los grumetes y pilotines son los aprendices de marinero o alumnos de timonel, etc. A menudo la Tripulación comprende también una oficialidad que asiste al capitán en su cometido, cuyas órdenes hacen cumplir por la marinería, el segundo de abordaje y el primer oficial tienen la misión de reemplazar al Capitán en caso necesario y secundarle en el mando." (37)

Otra figura muy importante dentro de la Tripulación, es el Contraalmirante, y al respecto mencionamos lo siguiente:

En la época de la navegación a vela y de la incipiente por medios mecánicos, el cargo de Contraalmirante era el eslabón entre la jerarquía del Capitán y la de su segundo de a bordo por una parte, y la Gente o dotación de la otra, al desarrollarse la Empresa, el Contraalmirante ha venido a parar en un jefe directo del personal subalterno de cubierta a las órdenes

(37) Daniel Danjon, Tratado de Derecho Marítimo, Volumen I, 1ª. edición, Edit. Reus, S.A., Madrid 1931, Pág. 233.

inmediatas del primer oficial y mediatas del Capitán. Actualmente es el encargado de la Tripulación y el responsable del cuidado y conservación del buque y de la carga, en la jerarquía del buque es el tercer jefe que ha de tomar el mando en caso de imposibilidad o inhabilitación del Capitán y del Piloto.

Pasamos a mencionar al Gestor Naval, el cual, según la Doctrina, es aquel quien cuida de la explotación comercial del buque por cuenta ajena lo mismo si es comitente, propietario o compañía de copropietario. Es un auxiliar con carácter dependiente cuyas atribuciones legales se cifan a lo que judicial o extrajudicialmente convenga al comercio marítimo; es decir, esta figura surge cuando el empresario lo designa apoderado general para todos los asuntos relativos al ejercicio de su empresa.

¿Que es el Consignatario del buque o Agente Marítimo?

Un distinguido autor nos dice: "Constituye una figura esencial del tráfico marítimo, pues asume las funciones comerciales relativas al transporte del cargamento confiado al Capitán y la representación general del Naviero en los correspondientes puertos de escala, pues recibe las mercaderías de manos del Capitán y las entrega a los diferentes receptores, conserva, si es necesario, los derechos del armador, cumpliendo las diligencias requeridas en contra de los que no pagaron, y recibe el flete de los que quieren pagar, en general remplace al Capitán"



Otro autor nos menciona que: "Para la Doctrina es el mandatario Mercantil que realiza por cuenta del naviero operaciones ciertas en relación con el buque o con la mercancía en él-porteada, la figura del Consignatario se divide en dos: a) Consignatario auxiliar o dependiente; b) Consignatario agente. El primero puede disponer de poder o mandato general, y recibe el nombre de Consignatario factor, si el mandato es singular, - si queda limitado a aspectos determinados del tráfico el Consignatario recibe el nombre de Consignatario dependiente. El segundo, con autonomía económica comprende las figuras del agente Consignatario, que obra en nombre ajeno, y el Consignatario comisionista que obra por cuenta ajena y en nombre, ya - sea propio o ajeno." (39)

Según las Ordenanzas de la Renta Aduana, se considera Consignatario a la persona designada como tal por el Capitán, en el manifiesto.

El Consignatario es un personaje importante de la Tripulación por tal virtud señalamos a otro autor, quien al respectos nos dice: "El Consignatario es el representante del Naviero o del Armador, en los lugares en que no tienen una sucursal, tiene por funciones realizar la entrega de las mercancías a los - destinatarios del cargamento del buque, concluir los contratos

(38) Derecho Marítimo Práctico, José María Garibí, Undabarrena, Editorial Oficina Central Marítima, Madrid 1958.

(39) Derecho Marítimo, S. Hernández Yzal, Tomo II, Editorial Ca di Barcelona 1968, Pág. 47 y 66.

de fletamento en nombre y por cuenta del Armador, cobrar el flete y en caso de ser negado asegurar su pago mediante la venta judicial de las mercancías.

Se admite como principio general que el Consignatario es un mandatario del Armador, el mandato abarca derechos y deberes respecto del buque, como a la entrega de la carga y al cobro del flete." (40)

Nos damos cuenta que la figura del Consignatario no está definida de una manera precisa y uniforme por los usos marítimos, depende, como sus atribuciones, de las circunstancias de cada caso, y es contrario a la realidad de los hechos y al estado del derecho, ya que puede ser un representante general o encargado o un simple mandatario con poder limitado de representación, o un comisionado, o un mandatario a la vez; y de los destinatarios como ocurre cuando es también Consignatario de la carga, todo depende del conocimiento que tienen los terceros de esta misión y de los usos locales.

Pasamos a mencionar otro personaje que forma parte de la Tripulación y es el Comisionista.

El Profesor Cervantes Ahumada, nos dice que: "El Comisionista es auxiliar del Naviero, y se encarga de gestionar el transporte terrestre o fluvial necesario, cuando el naviero se ha comprometido a situar las mercancías en la plaza de destino, a

(40) Francisco Fariña, Derecho Comercial Marítimo, Tomo I, Barcelona 1955, Casa Editorial Bosch, 2a. edición ampliada, pág. 119.

ésta labor se dedican las llamadas Agencias de expedición creadas en ocasiones por las grandes Empresas de Navegación." (41)

Otro miembro de la Tripulación es el llamado Corredor Marítimo.

Con relación a este Personaje, Cervantes Ahumada nos dice: "La función del Corredor Marítimo está orientada hacia el comercio transnacional que se realiza por mar, éste auxiliar del Naviero es depositario de fé pública en el tráfico marítimo, se utiliza también como intérprete y como procurador según sea el caso." (42)

Para otro autor, Garibi, las obligaciones de los Corredores Intérpretes Marítimos se dan: "a) Asistir a los Capitanes de buques extranjeros y servirles de intérpretes en las declaraciones, protestas y demás diligencias que les ocurran en los Tribunales y Oficinas públicas; b) Traducir los documentos que los Capitanes extranjeros hubieren de presentar en las mismas oficinas siempre que ocurriere duda sobre su diligencia, certificando estar hechas las traducciones bien y fielmente; c) Representar en juicio al Capitán, Sobrecargo, Naviero y Consignatario del buque, cuando no comparezcan ellos." (43)

Hasta aquí solo hemos mencionado algunos de los personajes que integran la Tripulación, pero no son los únicos, pero-

(41) Cervantes Ahumada, Derecho Marítimo, Editorial Herrero, - S.A., 1a. edición, México 1977, Pág. 830.

(42) Cervantes Ahumada, Obra citada, Pág. 840.

(43) José María Garibi Undabarrena, Derecho Marítimo Práctico, Editorial Oficina Central Marítima, Madrid 1958.

sí los mas conocidos y nombrados dentro de la Empresa Naviera.

Ahora bien, en el presente tema tratamos a la Tripula - -  
ción, y al respecto otro autor divide a la Tripulación en cua -  
tro formas: "a) Oficiales; b) Titulados, con título no supe --  
rior; c) Maestranza; d) Subalternos.

Son Oficiales quienes para el desempeño de su cargo a bordo -  
han de necesitar titulación profesional de categoría superior -  
de la Marina Mercante, como los Médicos, Capitanes, Sobrecar -  
gos, Capellanes y los Alumnos de náutica, máquinas y radiotele -  
graffa.

Los Titulados con título no superior, son quienes desempeñan -  
funciones técnicas o profesionales específicas y limitadas pa -  
ra las que se requiera de conformidad con las disposiciones vi  
gentes disponer de nombramiento o título oficial, como: el -  
el patrón mayor de cabotaje, patrón de cabotaje, perito elec -  
tricista, mecánico naval mayor, mecánico naval de vapor o de -  
motor, mecánico electricista con título expedido por escuela -  
oficial, practicante, maestro de música y enfermera titulada.  
La Maestranza, constituye al personal que posé una notable es -  
pecialización adquirida por vía de experiencia, sin que se re -  
quiera titulación profesional alguna y son los cargos de: Con -  
tramastre en sus diversos grados, carpintero y pañolero de cu  
bierta, calderero, el bombonero de buque tanque y el mecáni -  
co electricista no titulado, la de fonda, los mayordomos, jefe  
de cocina, cocineros, repostero, panadero, carnicero, músicos -  
y el encargado de información e intérprete.

Los cargos Subalternos propiamente dichos son los de: Marinero,

ayudante de carpintero, mozo, grumete, paje, fogonero, palero, limpiador, ayudante de cocina, ayudante de repostero, de panadero, de cocinero, encargado de bar, de oficio de cantina, camarero, ayudante de repostero, de lavandería, encargado de lavandería, botones, y ayudantes de enfermero y peluquero." (44)

Para poder concluir el presente punto, nos abocaremos a señalar que se entiende por Tripulación en nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimo, y al respecto nos dice que la Tripulación se integra con todas las personas embarcadas para laborar en la dirección, maniobras y servicios de un buque (art. 145).

La misma Ley nos dice que todos los miembros de la tripulación de un buque Nacional, deberán ser Mexicanos por nacimiento y hacer constar su pericia, capacidad técnica o práctica en el desempeño de sus funciones a bordo y no estar inhabilitados para el cargo o servicio que presten, de acuerdo con lo que determinen las Leyes y Reglamentos respectivos. (art. 146).

Por lo que gustosamente podemos concluir el presente capítulo de nuestro estudio, sobre el personal que integra la Tripulación.

(44) Santiago Hernández Yzal, Derecho Marítimo, Tomo I, Editorial Cadi Barcelona 1968, Pág. 43.

## C A P I T U L O   C U A R T O

### TRIBUNALES DE RECLAMACION DE LA TRIPULACION NAVIERA

#### I.- EL PROYECTO DEL CODIGO MARITIMO UNIFORME PARA LOS PAISES CENTROAMERICANOS.

La tendencia unificadora nace de la propia naturaleza de las relaciones marítimas. Las mercancías se transportan en buques de todos los pabellones y los pasajeros no viajan sólo en los buques de su Nación y al desplazarse el buque de una a otra jurisdicción y relacionarse personas vinculadas a ordenamientos jurídicos distintos, se plantea la posibilidad de que una misma relación jurídica pueda ser regulada por Leyes distintas y juzgada por Tribunales de Países diferentes, o sea, que el mismo problema pueda ser resuelto en forma diferente, según cual sea la Ley aplicable o el Tribunal que deba intervenir en el caso.

Al respecto podemos enfrentarnos, como es común, a un conflicto de leyes o de jurisdicciones; es decir que determinada Institución o relación jurídica pueda caer bajo el imperio de más de una Ley o Tribunal, en tal caso es necesario decidir cuál será la norma jurídica a aplicarse o el Tribunal que debe atender de acuerdo con la naturaleza de dicha Institución o relación.

Por ello, para que pueda existir el debido orden en el mar, es indispensable la unificación de ciertas normas relativas a la navegación. Si cada Estado legislara caprichosamente reinaría una situación caótica que entorpecería el tráfico marítimo y amenazaría continuamente las relaciones internacionales.

Por otra parte, si los Estados ejercen sus derechos en forma tal que ocasionan perjuicios al libre ejercicio de los derechos de los demás se está violando la norma básica que sirve de sustento a todo el derecho del mar: La libertad de los mares.

Es importante destacar que numerosos Organismos Internacionales han pugnado en la unificación del Derecho Marítimo, por ser esta materia origen de numerosos conflictos, dada la variedad de las reglas nacionales relativas a su reconocimiento y clasificación.

Un notable impulso a la adopción de normas uniformes lo tenemos en ciertos usos generales reconocidos y adoptados en convenios entre diversas categorías de interesados (aseguradores, cargadores, armadores, etc.), el proceso típico de unificación legislativa se encuentra todavía en las convenciones y en los tratados internacionales, los cuales atiendan los conflictos de leyes de los estados contratantes, gracias a una aplicación de normas comunes.

La idea de unificación fue lanzada en el siglo XIX por Juristas Europeos, principalmente Italianos, pero fructificó en Inglaterra donde tuvo origen el proyecto de normas sobre la

avería común que fue llamada "Reglas de York".

Después de este primer paso se celebró la conferencia de Sheffierld en 1865 que elaboró un proyecto sobre el contrato de fletamento que no prosperó, y la conferencia de Amberes en 1877 promovida por la Asociación para la Reforma y Codificación de la Ley de las Naciones que formuló el conjunto de doce reglas conocidas como "Reglas de York y Amberes". En 1890 se celebró en Liverpool una conferencia que modificó el texto de las reglas de York Amberes y aumentó el número de éstas a 18, consolidándose su adopción en todo el Mundo. Más tarde fueron revisadas y ampliadas en 1924 en la conferencia de Estocolmo, finalmente, en la conferencia celebrada en 1950 Copenhague, por la Asociación de Derecho Internacional se adoptaron nuevas normas de interpretación conocidas como "Reglas de York Amberes de 1950".

En realidad existe preocupación por la Unificación, y son ejemplo las diversas Convenciones Internacionales (convenciones de Bruselas y de Ginebra) y los diferentes proyectos legislativos como el Código Marítimo Uniforme para los Países Centoamericanos y el Código Portuario.

No hemos citado más que los primeros pasos que se han dado en muchas Naciones tendientes a la Unificación Internacional del Derecho Marítimo, pero aún más intenso se espera la unificación en Centroamérica incluyendo, desde luego, a México.

Mucho se ha hecho y mucho queda por hacer, a pesar del peligro que ello representa a los intereses particulares de Naciones poderosas, pero los esfuerzos que se hagan para lograr la -



Unificación ha de fructificar en Centroamérica.

Ahora bien, el autor Garibi, nos menciona diferentes procedimientos que nos pueden llevar a la Unificación del Derecho Marítimo, y señala en primer término: "puede ser por la adopción voluntaria por los interesados de reglas uniformes, es posible, toda vez que se trata de reglas contractuales. La International Law Association ha presentado este procedimiento de Unificación que exige una disciplina voluntaria, es ineficaz cuando reglas de orden público impiden a los interesados negociar libremente o cuando haya oposiciones de intereses. Es así que para los transportes marítimos las reglas de la Haya no fueron seguidas voluntariamente. El segundo procedimiento consiste en la elaboración de una regla Internacional aplicable cuando los interesados pertenecen a diferentes Estados contratantes, pero ofrece el inconveniente de haber entonces para los interesados dos leyes diferentes, que son aplicables según el conflicto tenga o no un carácter Internacional, pero nos enfrentamos al problema de cuáles son los elementos que dan al conflicto un carácter Internacional, el cual sea uniforme. Y en tercer lugar, menciona este autor, que se puede llegar mejor todavía a la Unificación adoptando en todos los países la misma Ley." (45)

(45) José María Garibi Undabarrena, Derecho Marítimo Práctico, - Editoriado por la Oficina Central marítima, Madrid 1958, - Pág. 55.

Podemos decir que a nuestro punto de vista, el tercer procedimiento mencionado, es el más perfecto, porque impone la renuncia de la Ley Nacional ante la Convención Internacional, que implica la uniformidad.

Ahora bien, pasaremos a comentar el Proyecto del Código Marítimo Uniforme para los Países Centroamericanos, por contener ordenamientos de gran importancia en el tema que nos preocupa.

En la exposición de motivos del mencionado Proyecto, nos dicen que se tuvo presente la especial configuración de los Ordenamientos Jurídicos de dichos Países, y el anhelo de pugnar por la Unificación económica del Istmo Centroamericano.

Asimismo, nos dice, se estudiaron los antecedentes históricos y siguiendo el especial desarrollo del Derecho Marítimo en el Mundo, se procuró formar un Ordenamiento Mercantil Marítimo que, a la vez de ajustar con la tradición y las características especiales de Centroamérica, fuese un Ordenamiento moderno y acorde con los adelantos logrados por la Ciencia del Derecho Marítimo moderno. Además si el proyecto fuese aceptado, la comisión formularía con base en los materiales recogidos para la realización de su trabajo los proyectos de decretos, reglamentos y recomendaciones que se considerasen necesarios.

El profesor Cervantes Ahumada, nos dice: "El proyecto ha merecido entusiasta aprobación en los medios jurídicos y comerciales; pero razones derivadas de la inestabilidad política de algunos Países Centroamericanos, han impedido su conversión en Ley.

La necesidad de una Ley moderna y ágil, orientada al desa-

rollo de la Marina Mercante y del conocimiento marítimo, se ha ce sentir en México con gran intensidad, principalmente por la extensión y alcances del programa de progreso marítimo que ha venido desarrollando el Gobierno de la República.

Teniendo como antecedente el Proyecto de Código Marítimo - Uniforme para los Países Centroamericanos, considerando los precedentes de la Legislación Comparada, las Recopilaciones Internacionales, y tomando en especial consideración las características de los problemas mexicanos se elaboró el Proyecto, el cual adoptó el nombre de Proyecto de Ordenanzas de la Marina Mercante." (46)

Pasaremos a comentar el título segundo, del capítulo primero, del mencionado Proyecto del Código Marítimo Uniforme para los Países Centroamericanos; en virtud de que se refiere al trabajo en el mar, es decir, la situación que guarda la TRIPULACION con la EMPRESA NAVIERA, y al respecto transcribiremos a la letra por considerarlo de gran importancia los siguientes artículos:

"ARTICULO 10. Las disposiciones de este título se aplicarán a todas las personas que trabajen en los barcos, con excepción de aquellas que solo presten sus servicios a bordo mientras el barco se encuentra en puerto." (47)

(46) Raúl Cervantes Ahumada, Ley de Navegación y Comercio Marítimo, Edit. Herrero, S.A., 1a. edición, México 1964, Pág. 11

(47) Proyecto para el Código Marítimo Uniforme para los Países Centroamericanos, Revista de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala, época VI, nos. 7 y 8, Guatemala, C.A. 1959, Pág. 129.

Lo expuesto en este artículo es de lo más novedoso, ya que establece "... que solo presten sus servicios a bordo mientras el barco se encuentra en puerto". Esto último es todo un acierto de técnica legislativa que se aprecia en realidad, puesto que nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimo no establece nada en materia de trabajo en el mar y se entiende éste regulado por las disposiciones existentes en nuestra Ley Federal del Trabajo, ésta no contiene un precepto como el antes mencionado, que es a todas luces, la norma a seguir de cuando se puede hablar de trabajo en el mar y cuando no.

por otro lado pasaremos a mencionar el artículo 2o. el cual nos dice:

"ARTICULO 2o. Habrá igualdad de trato para todos los trabajadores sin distinción de nacionalidad, domicilio, raza o sexo" (48)

Pero al respecto nosotros no debemos olvidar la existencia de nuestra Carta Magna, ya que en el artículo 32, señala claramente la calidad de mexicanos para todo el personal que tripule cualquier embarcación o aeronave que se ampare con la bandera o insignia mercante Mexicana, por lo que el mencionado artículo pasa por alto esta disposición. Sin embargo posteriormente el Proyecto en su artículo 5o. inteligentemente apunta que:

"ARTICULO 5o. En defecto de la presente ley, se aplicarán las disposiciones de las leyes laborales del país de la bandera del buque." (49)

(48) Obra citada, Pág. 129. Proyecto del Código Marítimo ...

(49) Obra citada, Pág. 129. Proyecto del Código Marítimo ...

A nuestra manera de ver, es de observarse que la intención consagrada es con el efecto no de que haya supletoriedad absoluta, es decir, remitir en forma total e íntegra a la Ley Laboral lo relativo a las reglas a seguir en esta materia, ya que el Proyecto regula el trabajo en el mar en lo concerniente al contrato de trabajo y demás prestaciones, por lo que a nuestro juicio el precepto arriba transcrito debe de interpretarse en el sentido de que si existe una laguna de Ley, se podrá remitir a la Ley del Trabajo, respectivamente, con relación al problema presentado.

El siguiente artículo trata de alguna manera justificar el contenido del artículo segundo, ya mencionado, y a la letra dice:

"ARTICULO 6o. Las disposiciones de este título no se aplicarán a los barcos pesqueros ni a los de menos de quinientas toneladas de arqueado bruto, los que deberán sujetarse al reglamento especial que aprueba la autoridad marítima competente." (50)

Nosotros pensamos que esta norma al establecer lo antes dicho, fue por considerar al reglamento, como lo más propio para las embarcaciones de poco tonelaje, por no presentar los problemas de otras con mayor capacidad ya que la regulación de éstas debe ser más completa, y desde luego tomando en consideración la Ley de cada País.

Siguiendo con nuestro estudio, nos referimos a la Empresa-

Marítima, y al respecto el multicitado Proyecto, en su libro - cuarto, título segundo, capítulo primero, nos dice:

"ARTICULO 1o. Se entiende por naviero al titular de una - Empresa naval.

ARTICULO 2o. Se entiende por Empresa naval el conjunto - de trabajo, de elementos materiales y de valores incorpóreos - coordinados para la explotación de uno o más buques en el tráfico marítimo." (51)

Al respecto nos damos cuenta con gran satisfacción que en nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimo se reglamenta - claramente dicho concepto, solo cambia el nombre de Empresa Na val por Empresa Marítima, pero sin que ello afecte el fondo.

[51] Obra citada, pág. 137. Proyecto del Código Marítimo ...

## II. SITUACION QUE SE CONTEMPLA EN LA LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMO.

No es justo entrar de lleno a nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimo sin mencionar brevemente los debates en los que el H. Senado de la República discutió la mencionada Ley, - por lo que pasaremos a señalar que:

El 22 de diciembre de 1961, un grupo de senadores presentaron a la Asamblea un proyecto de Ley de Navegación Marítima que fue turnado a las Comisiones Unidas Primera y Segunda de Marina. Las Comisiones solicitaron a la Asamblea autorización para celebrar audiencias públicas con objeto de escuchar los puntos de vista de los sectores interesados en el objeto de la Ley.

Las audiencias se celebraron los días 19, 20, 21 y 22 de Junio de 1962.

### A). Primera audiencia

Fue presidida por el senador Roberto Gómez Maqueo, y en la cual tomo parte, dentro de otras personalidades, el Dr. Raúl Cervantes Ahumada, Catedrático de Derecho Mercantil y Marítimo de la U.N.A.M.

En uso de la palabra el senador Gómez Maqueo dijo: "Careciendo la Marina Mercante Nacional de una legislación que unifique las diversas leyes sobre la materia, que ahora están dispersas en diferentes Códigos y considerando también que el Derecho del Mar ha sufrido modificaciones substanciales surge --

para la Nación la necesidad de adecuar su legislación interna- en materia marítima." (52)

El Dr. Radl Cervantes expresó lo siguiente: "En lo que - respecta al nombre de la Ley, por razones de tradición Latina, por razones quizá sentimentales, preferiría que esta regula -- ción legal llevase el nombre que considero más propio y más a- decuado con nuestra tradición, de "Ordenanzas de la Navegación Marítima" u "Ordenanzas de la Marina Mercante"." (53)

El maestro Cervantes, sostiene que de acuerdo con los --- principios rectores doctrinarios de Derecho Marítimo la Ley de ésta materia constaba de tres partes o estudios; el primero se referiría a los aspectos administrativos de la navegación; el- segundo se avocaría al conocimiento del comercio marítimo; la- tercera se relacionaría con la actividad humana que va en la - aventura de mar.

Sigue diciéndonos el maestro que el proyecto elaborado - por el Congreso cae en el error de incorporar normas o disposi- ciones reglamentarias que no encuadran en un código de fondo, - debiendo encontrar su ubicación en los reglamentos conexos. El maestro hace ver el hecho de que el Derecho Marítimo se ve a - afectado directa e inmediatamente por los cambios técnicos, co- sa que es de importancia vital pues ésto es lo que induce a -

(52) Memorias del Senado de la República 1958-1964, Labores Le- gislativas, Políticas y Sociales, desarrolladas durante - el ejercicio de las XLIV y XLV Legislaturas Federales, Mé- xico 1964, Pág. 135.

(53) Obra citada, Memorias del Senado, Pág. 136.



que toda disposición se ubique a la realidad que se vive.

El Capitán Arnaldo Alejandro, miembro de la Orden de Capitanes y Pilotos Navales de la República expresó lo siguiente:

"Que está de acuerdo con el cambio de nombre a la Ley en creación, es decir, se inclina a lo sostenido por el Profesor Cervantes Ahumada, afirma que los que lo han precedido han fallado, es decir, es industria marítimo, no es navegación marítima, ya que el transporte no es mas que una de las bases de una industria; llámesele de construcción o de lo que sea, el transporte no es más que una de las fases de una industria." (54)

El Capitán, habla acerca de la definición de la personalidad jurídica del buque, así como también del personal que labora a bordo y de otras cosas más de importancia. Finaliza diciendo que pide se haga efectivo el decreto de 1947, que establece una comisión intersecretarial de la Marina Mercante Mexicana.

En uso de la palabra el señor Enrique del Paso, Agente Naviero, representante de la Asociación Nacional de Importadores y Exportadores de la República Mexicana, dijo que: "Asegura - que después de haber hecho un estudio del proyecto de la Ley de Navegación Marítima, es de ver dos objetivos o finalidades que deberfan de ser los siguientes: a) Recopilación y adaptación a la época actual de toda la legislación de la materia -- que se halla dispersa en diferentes codificaciones; b) Fomen -

(54) Obra citada, Memorias del Senado... Pág. 139.

tar la creación y operación de la Marina Mercante Nacional."

(55)

Nos sigue diciendo el señor del Paso, que el título relativo a embarcaciones del Código de Comercio tampoco fué incluido en este proyecto, olvidándose asimismo la descripción de naveros, responsabilidades y atribuciones de los mismos, etc. El señor del Paso afirma que el proyecto sólo viene a crear dudas al dejar vigente gran parte del articulado que hasta ahora rige la materia, pero consideramos que la complejidad de la navegación, tráfico marítimo y administraciones portuarias, es de tal naturaleza especial, que para hacer una compilación y ordenamiento total se necesitaría mucho tiempo, ya que estimamos que esa legislación requiere no una modificación sino una total reestructuración.

Del Paso finaliza sosteniendo que es necesario que la actividad debe encauzarse a tres objetivos: a) La necesidad de llevar a cabo la reorganización de los cuerpos sobre cimientos de administraciones portuarias locales trayendo éso como consecuencia el progreso de nuestra Marina; b) Tomar en cuenta los Convenios Internacionales y bilateralidad de pactos por nuestra legislación para un fomento y protección debidas a la Marina Mercante; c) La compilación de toda la legislación de la materia que se encuentra dispersa para formular un Código Marítimo que esté acorde con la actualidad.

(55) Obra citada, Memorias del Senado... Pág. 140

El Capitán Jorge Moral Espinoza, del Sindicato Nacional de Prácticos de Puerto, manifestó: "Efectuado un estudio del proyecto de Ley de Navegación Marítima, sometemos a la consideración las siguientes reformas, adiciones y supresiones al proyecto mencionado: Las embarcaciones que arriben, salgan o enmienden su lugar de atraque, de amarre o de fondeo en los lugares de la República en que el Ejecutivo Federal haya declarado obligatorios los servicios de Pilotaje para todas o algunas de las maniobras antes citadas, deberán hacerlas con piloto de puerto a bordo.

Los Capitanes o sustitutos que infrinjan esta prevención se les aplicarán las sanciones respectivas de acuerdo con la Ley de Navegación Marítima e Interior, del Reglamento para los servicios de Pilotaje. Los Capitanes en caso de fuerza mayor y siempre que no hubiere piloto de puerto disponible, podrán bajo su responsabilidad, enmendar el fondeadero de sus barcos.

Y agrega el Capitán: "Creemos que los esfuerzos deben ser dirigidos a solucionar tres problemas que consideramos urgentes y de la mayor importancia: 1) La reorganización de nuestros puertos sobre bases de administraciones portuarias locales sería uno de los problemas a resolver, como fomento a nuestra Marina; 2) La protección y fomento a nuestra Marina Mercante mediante legislación apropiada que tome en consideración Convenios Internacionales y bilateralidad de pactos; 3) La formulación de un Código Marítimo que comprenda toda la legislación actualmente dispersa, con bases aplicables a la actualidad, --

sin dejar a otros Códigos problemas tales como los contratos de transporte por mar, tomando en consideración los Convenios Internacionales, a los que México ha aceptado adherirse, o aún no lo ha hecho, así como aquellos otros que, junto con usos y costumbres, se han impuesto en la práctica marítima, sobre las legislaciones Nacionales." (56)

(56) Obra citada, Memorias del Senado... Pág. 141.

B) Segunda Audiencia

El 20 de junio de 1962 se realiza la segunda audiencia, - siendo presidida por el Senador Manzur Ocaña, hizo uso de la - palabra en primer término, el señor Ramón Esquivel Avila, de - la Secretaría de Industria y Comercio, expresando lo siguiente hace mención de la dispersidad de las disposiciones de Derecho Marítimo que se encuentran en diversos ordenamientos y la nota ria necesidad de sus codificaciones en un ordenamiento que ver daderamente las aglutine en forma coherente y de acuerdo al mo mento histórico que se vive.

Hace una breve reseña histórica acerca de la aparición - en las constituciones de los preceptos que estan en relación - con el Derecho Marítimo y apuntando que es la primera vez que - el Congreso hace uso de la facultad para legislar en esta mate ria según lo consagra nuestra Constitución de 1917.

El señor Lic. Manuel Fernández Anaya, Gerente de la Cámara Nacional de la Industria Pesquera, expresó que:

"Sólo los Mexicanos por nacimiento tienen derecho al ejercicio de pertenecer a la Marina Mercante, atento a lo dispuesto por el artículo 32 de nuestro Código Político, incluyendo además a las sociedades Mexicanas, según lo previene el artículo 6o. de la Ley de Pesca, que establece el derecho de explotación de - los recursos naturales existentes en las aguas de la Nación a Instituciones Mercantiles; teniendo como base lo antes dicho, - se estima pertinente por la Cámara Nacional de la Industria - Pesquera que todo lo que se estipule en relación a esto, se to

me en cuenta lo ordenado por nuestra Norma Suprema y Ley de Pesca y, no haya posibilidad alguna que pescadores de otras nacionalidades intervengan en esta actividad propia de los mexicanos."

Se presenta por la Cámara Nacional de la Industria Pesquera un anteproyecto de Ley de navegación Pesquera que envían a la H. Cámara de Senadores para que si así lo estima conveniente, en uso de sus facultades constitucionales expidan una ley de esa naturaleza, teniendo como base la distinción que existe entre la navegación en tráfico de pasajeros o de carga y la navegación que se realiza en tráfico de pesca; ya que cada una reviste características propias; llegando a afirmar que la Ley de Navegación Marítima regularía todos los aspectos en forma general y en particular con más inclinación al servicio público de transporte; concluyendo así su intervención.

Siguió en el uso de la palabra el señor Emilio Barragán de la F.N.T.T.M.M. (C.R.O.M.)

En términos generales, dice el señor Emilio Barragán que: "se puede decir que las organizaciones de estibadores y manobras marítimas no se les debe considerar como empresas sino como sindicatos, puesto que en una corporación, como ésta guarda divergencia con otras como son las de los electricistas, telefonistas, petroleros, textiles, ferrocarrileros; todas éstas al agruparse en sindicatos han logrado situaciones de equidad y justicia, estando los estibadores y maniobristas marítimos en situaciones menos que deseables desde el punto de vista jurídico, ya que su lucha ha sido constante e ininterrumpida para conseguir metas de legalidad y derecho." el señor Barragán se remonta

desde antes de la Constitución de 1917 y de la inclusión en ella del artículo 123; nos dice que antes de la promulgación de la Constitución la implantación de 8 horas de trabajo en los Puertos del Pacífico y del Golfo de México fué un triunfo mayúsculo en ese sentido y, que ya después de la vigencia de la Constitución General de la República de 1917 se consagraron principios relativos a derechos para los trabajadores aún con éllo todavía se vivía ese estado de indefensión por no existir un reglamento del artículo citado, los estados de la federación empezaron a reglamentarlo, como Yucatán, Sonora, Veracruz, pero sin traer consecuencias positivas porque no tenía aplicación a las zonas marítimas o federales."

A pesar de todo éllo se tuvo el triunfo de celebrar con contratos colectivos de trabajo, mal redactados, mal hechos, pero al fin y al cabo contratos colectivos.

A la promulgación de la Ley Federal del Trabajo se logró únicamente el que, pudieran registrarse las organizaciones de estibadores y maniobristas, para efectos de reconocérseles una personalidad jurídica.

En ese mismo año o sea en 1932 apareció también la Ley de Vías Generales de Comunicación, en donde en un sólo artículo de corta redacción hacía mención que las maniobras de carga y descarga, almacenaje y transbordo, estiba y desestiba, deberían de quedar sujetas a jurisdicción de la Secretaría de Comunicaciones.

En lo que respecta a las tarifas, clasificación de efectos, responsabilidad por demoras, pérdidas, etc., todas ellas

caerían sobre la jurisdicción de la Secretaría de Comunicaciones "Sin embargo nuestras organizaciones se siguieron rigiendo por la Ley Federal del Trabajo." (57)

Años más tarde se modificó el artículo de la Ley de Vías Generales de Comunicación que se refería a lo antes dicho, aumentando su contenido, tomando el número 124 e incluyendo un reglamento al mismo. Las organizaciones seguían luchando para conseguir sus metas, concertaron pláticas con los Presidentes Alemán, Ruiz Cortines y López Mateos, con el objeto que el artículo 124 de la mencionada Ley, se reformara para restituir a las organizaciones de maniobras marítimas en los puertos, lo que legalmente les corresponde según lo dispuesto por la Ley Federal del Trabajo, ya que sólo tienen dentro de ella el derecho al registro de sus comités ejecutivos ante la Secretaría de Trabajo y Previsión Social.

Siguió expresando el señor Barragán que: se les ha conceptualizado como empresas a las organizaciones de estibadores y maniobras marítimas a pesar de que la H. Suprema Corte de Justicia de la Nación ya ha asentado jurisprudencia al respecto, que dice en términos generales, que si un grupo de trabajadores se organiza en forma de sindicato y obtiene permiso de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para llevar a cabo maniobras "no por ése sólo hecho se convierte en empresa de maniobras de carácter mercantil cuya única finalidad es la de lucrificar, sino continúa siendo un sindicato de trabajadores asal-



riados que a cambio de su trabajo perciben un jornal y prestan sus servicios conforme a la autorización concedida por la Secretaría de Comunicaciones, a un patrón, independientemente de que las maniobras que realicen constituyan un servicio público porque ésto sólo significa que deben de ajustar sus actividades a las disposiciones de la Ley respectiva." (58)

El señor Eduardo Solís Guillén, Contraalmirante de la Armada en México, manifestó que: "Se incluya dentro del texto de la Ley definiciones que son de vital importancia como las que se refieren a qué es lo que debe entenderse por barco, cuántas clases hay; para los efectos de una buena aplicación de la Ley deberán de incluirse ese tipo de definiciones. Se propone como nombre para la Ley en creación el de Ordenanzas de la Marina Mercante Mexicana obedeciendo ésto a una tradición histórica, debido a que en antaño existió un cuerpo de leyes denominado Ordenanzas de Bilbao, que contenía preceptos arrancados de las experiencias de los Fenicios, de las Leyes de Rodio, de Olerón, etc., fueron también elaboradas que tuvieron una aplicación extensa, en México estuvieron vigentes hasta 1773."

En el transcurso del tiempo se incorpora en el Código de Comercio un capítulo especial relativo al Derecho Marítimo; ésto fué en la época en que gobernaba en México el Presidente Don Benito Juárez, siendo este ordenamiento mercantil copia fiel de los Códigos de Comercio Francés y Español, lle

(58) Obra citada, Memorias del Senado ... Pág. 150

vando el nuestro las deficiencias propias de ellos, sucediendo pues con la incorporación de los preceptos relativos al Derecho Marítimo al Código de Comercio la muerte de la autonomía de aquel.

Solís pugna, al igual que otros, que el cuerpo de leyes que se elabore, debe aglutinar todo lo que estuviera vinculado con el comercio marítimo.

Para concluir la segunda audiencia hicieron uso de la palabra los señores Tomás Torres y Sérvulo Romero, representantes de la Unión de marineros, fogoneros, mayordomos, cocineros, camareros y similares del Golfo de México.

Hacen ver que la Ley que se elabore, tenga tales caracteres que marque la pauta del progreso en esta actividad, agregando que las leyes dispersas encuadradas en ciertos ordenamientos es porque son propias de ellos, así el Código de Comercio se referirá al comercio, la Ley de Vías Generales de Comunicación se encargará de las comunicaciones, la Ley Federal del Trabajo en su capítulo del trabajo en el mar contiene preceptos de gran consideración en materia de derecho marítimo, pero, sin ser exhaustiva, es por estas causas por las cuales, se opina que debe comprender la ley todas estas situaciones en forma acertada y coordinada.

#### C) Tercera Audiencia

Esta fue presidida por el Senador Fernando Lanz Duret, haciendo en primer término uso de la palabra el Dr. Alejandro Sobarzo, de la Confederación de Cámaras de Comercio.

En su dicho el Dr. Sobarzo sostiene que se deroguen todas aquellas disposiciones que se encuentren en el Código de Comercio relativas al Derecho Marítimo, llevándose a cabo también la modificación del índice, sigue diciendo, que el ordenamiento que aparezca será sin lugar a dudas un impulso de consideración para el progreso en la actividad marítima.

El Lic. Jesús J. Castorena, representante de la Liga Autónoma de Trabajadores Marítimos y Conexos de Tampico y Progreso, manifestó que: "Con apoyo en la fracción XVII del artículo 73 de nuestra Norma Suprema, el Congreso de la Unión emanó la Ley de Vías Generales de Comunicación, teniendo como antecedente el artículo 72, fracción XII de la constitución de 1857. En esta Ley se encierran los principios fundamentales sobre vías generales de comunicación y considera como algo inaudito el derivar de la mencionada Ley un Código o Ley de Navegación Marítima, lo que propone es que en esa Ley se lleve a cabo una modificación o se elabore otra con un contenido que se ocupe de la legislación marítima en forma absoluta e íntegra a sus fines y no a dificultades planteadas; es decir, debe de tenerse en cuenta sus objetivos para actualizarlos en preceptos, así como también tomar en cuenta la nueva técnica marítima que empuja a esta actividad a un positivo progreso, agregando además que debe tomarse en cuenta que el tráfico marítimo se relaciona con el terrestre por lo que toca al comercio. Por último no hay que olvidarse de las nuevas ideas, corrientes y doctrinas acerca de la administración portuaria." (59)

(59) Obra citada, Memorias del Senado..., Pág. 152.

En uso de la palabra el señor Anaya Legaría expresó que la creación de la Ley de Navegación deberá de hacer un distingo entre lo que debe de entenderse por servicio marítimo y que por servicio portuario, puesto que es de vital importancia hacer esa diferenciación, ya que dejar eso sin darle la atención debida crearía una situación de confusión.

Agrega además que no está de acuerdo con que en el articulado de la ley en creación se incluyan preceptos laborales que tengan vínculo con los trabajadores portuarios, ya que esta ley que se elaborará deberá sólo contener dispositivos que regulen a la navegación únicamente.

Por otro lado en representación de la Secretaría de Patrimonio Nacional comparecen los señores Angel Altamira y el Lic.-Mario Moya Palencia, los cuales dijeron: "El artículo primero tiene un párrafo que dice que los bienes de dominio marítimo son propiedad de la Nación, inalienables e imprescriptibles y sólo podrán ser apropiados por los particulares, la explotación, el uso y el usufructo de dichos bienes." (60)

Continúan diciendo que la Ley General de Bienes Nacionales en su artículo ocho contiene la enumeración de los bienes que forman parte del dominio público, al igual que la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado establece en disposición expresa en lo conducente a la Secretaría del Patrimonio Nacional que la posesión, vigilancia y administración o conservación, entre otros bienes, de aquellos que forman el dominio público o que -

(60) Memorias del Senado.. Obra citada, Pág. 154.

son de uso común siempre que no estén encomendados a otras dependencias.

El problema radica en saber cuáles son los bienes de dominio marítimo, afirma el señor Altamira que esos bienes no serán los buques puesto que éstos pueden pertenecer a particulares o a un régimen opuesto al de dominio público.

Se propone que no se incluya en el artículo 10. el término "bienes de dominio marítimo", ya que al no hacer mención de cuáles son o qué elementos lo integran, es por las razones antes expuestas que se omite é llo.

Para terminar con la tercer audiencia, hizo uso de la palabra el señor Lic. Angel Manuel Silvestre C., del Sindicato de Trabajadores al Servicio de Practica je y Armadores de Barcos de Altura del Grande y Pequeño Cabotaje y Servicios de Remolques de Embarcaciones en el Puerto de Veracruz.

Fuso en conocimiento ser concesionario por autorización de la Secretaría de Marina "para efectuar el servicio de remolque de embarcaciones tanto nacionales como extranjeras, en las maniobras de atraque, desatraque, enmienda de fondeo y ciaboga, con buques de más de 2000 toneladas brutas de arqueo, dentro de los límites del puerto de Veracruz." (61)

Aparte de todo é llo se desarrollan actividades de amarre y desamarre de barcos nacionales y extranjeros de altura y de cabotaje, actividades que están reguladas por la Ley Federal del Trabajo, según remisión del artículo 260 de la Ley de Vías Genera -

(61) Obra citada, pág. 156

les de Comunicación, además agrega el Lic. Silvestre, que: "Es necesario dar al proyecto de referencia que se compaginen las situaciones ya existentes con las nuevas disposiciones que se proyectan, y que respeten los derechos adquiridos." (62)

#### D) Cuarta Audiencia

Esta fué presidida por el Senador Sánchez Celis, interviniendo en élla, en primer término el señor Lic. Manuel Cantarrrell Méndez, en representación de la Secretaría de Marina. La intervención estuvo en la administración portuaria, la cual a su punto de vista debe de ser acorde a las necesidades y problemas vividos y no copia de administraciones extranjeras, pues, ésto no traería un resultado positivo y benéfico; principalmente se necesita como se dijo anteriormente una real y verdadera coordinación de los organismos que intervienen en éllo.

Continuó la intervención el señor Capitán Rafael Cordera Paredes, Director de la Marina Mercante. Breve en su exposición, sostuvo que a partir de la Revolución todos los gobiernos emanados por ella han llevado a cabo una actividad de desarrollo marítimo gradual, para una mejor explotación de los recursos naturales que tenemos y a fin de llevar a cabo un progreso firme y continuado; por lo tanto hay que seguir impulsando esta actividad en todos sentidos.

A continuación el señor Enrique Rojas, de la Cámara Nacional de Transportes y Comunicaciones, hizo uso de la palabra, él cual señaló que la Ley en elaboración deberá de contener dispo  
(62) Obra citada, Memorias del Senado... Pág. 156.

siciones y preceptos que vayan en desarrollo e incremento de nuestra marina, afirmando que las obligaciones para los armadores y buques de bandera mexicana sean iguales que en otras legislaciones y no sean estas obligaciones más difíciles de cumplir, puesto que si existe ésto caeríamos en un plano de desigualdad en relación a las condiciones que se les imponen a los armadores y buques extranjeros; con ésto se trata que haya una accesibilidad en las inversiones de capitales para la creación de buques de bandera nacional.

Para concluir con la exposición y dar por terminada la audiencia, el señor Lic. Ignacio Melo y Andrade representando a la Asociación Nacional de Agentes Navieros, agregó: que el proyecto que se estudia, en su exposición de motivos responde a: "... la necesidad de establecer disposiciones convenientes que unifiquen y establezcan criterios que en parte ya existen en el libro tercero de la Ley de Vías Generales de Comunicación, que comprenden diversos puntos de vista en esta materia, así como en el libro tercero del Código de Comercio, y la parte relativa a la Ley Federal del trabajo, además de otras leyes y ordenamientos que en desuso anacrónicos o dispersos, entorpecen la expansión de la navegación y los servicios marítimos ..." añadiéndose con posterioridad que fué "... con el objeto de cumplir esos propósitos..." (63). Por lo que se creó el proyecto.

Nos dice que si se usa el término embarcación "se está re

gulado también la navegación interna, pues se trata de un término tan amplio que puede ser aplicado, de acuerdo con el significado que la real academia le da desde una lancha de remo hasta un transatlántico." (64) por lo que es conveniente, nos dice - el exponente, que se hable de buque por referirse a la regulación de la navegación marítima.

Se inclina por una concepción unitaria de la navegación, - es decir, que tanto la navegación marítima como la aérea debería de tener normas que regularan su actividad en un sólo ordenamiento o Código, como lo tiene el Estado Italiano, sus razones son que existen afinidades en un derecho y en otro a pesar de sus particularismos propios, indica que tratadistas de la altura de Scialoja, Ambrosini, Cogliolo y Brunetti opinan lo mismo. Señala que en el proyecto existe una disposición, el artículo 363, que otorga facultades jurisdiccionales a la autoridad marítima, que es ejercida por el Poder Ejecutivo Federal el cual sólo debe de actuar en la esfera administrativa sin rebasar esos límites que corresponden al Poder Judicial.

Habló acerca de la responsabilidad y su estado de confusión que vive en el contenido del proyecto, ya que existen frases como "o responsable de la embarcación" u "o responsable legal" que hacen difícil su interpretación por no poder deducir las de alguna parte del proyecto.

"La vaguedad representada por la frase "o responsable de la embarcación" proviene principalmente en la falta de congruencia entre el articulado relativo a esta cuestión y la parte a que se refiere a la inscripción en el registro público maríti-



mo." (65) Es lógico, dice el Lic. melo, que exista esa inscripción, que haya una finalidad en éllo y no sólo inscribir por - inscribir.

Es así como se concluyó la cuarta audiencia que dió fin a las discusiones llevadas a cabo en el Senado, para la aprobación de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, su inclusión en este trabajo fue motivada por la importancia en las modificaciones a la mencionada Ley.

Ahora bien pasaremos al meollo de nuestro tema señalado - en el presente capítulo, es decir, la Situación que se contempla en la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, vigente, y al respecto señalamos:

Nuestra Ley está dividida en cuatro libros, el primero se refiere a disposiciones generales; el segundo al régimen administrativo de la navegación; el tercero al comercio marítimo y el cuarto a las maniobra en los puertos. En el título segundo del libro tercero, de las personas consta de dos capítulos, el primero dispone acerca de la tripulación de los buques, y el - segundo acerca de los capitanes.

Dice a la letra el capítulo primero, de la tripulación de los buques:

"ARTICULO 145. Todas las personas embarcadas para laborar en la dirección, maniobras y servicios de un buque, integran - la tripulación del mismo.

ARTICULO 146. Todos los miembros de la tripulación de un

(65) Obra citada, Pág. 160

buque nacional, deberán ser mexicanos por nacimiento y hacer constar su pericia, capacidad técnica o práctica en el desempeño de sus funciones a bordo y no estar inhabilitados para el cargo o servicio que presten, de acuerdo con lo que determinen las leyes y reglamentos respectivos."

Dice a la letra el capítulo segundo, de los capitanes:

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

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

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

De la transcripción de los artículos anteriores, es de apreciarse que un título como es el referente a las personas, es bastante pobre en contenido, ya que cinco artículos no pueden reglamentar en forma debida la situación jurídica tanto de la tripulación como del capitán, así como también las relaciones entre ambos; no se incluyó al crearse la ley como debería haber sido conveniente lo referente al trabajo en el mar, cercenando lo conducente al proyecto presentado por el Dr. Cervantes Ahumada, como lo mencionamos en los debates del senado; hubo razones de todas indoles pero ninguna fundada; según nues -

tro punto de vista, ya que no se establecen reglas propias y -- particulares sobre la prestación de servicios en el mar, actualmente tenemos que estar a lo dispuesto en esta materia a lo que ordena la Ley Federal del Trabajo, en el título relativo a trabajos especiales, como es lo referente a los trabajadores de los buques.

Por lo que desprendemos la no existencia de disposiciones en la Ley de Navegación y Comercio Marítimo y se nos remite a la Ley Federal del Trabajo que contiene débiles disposiciones en lo relacionado con el trabajo en el mar, desde luego es nuestra opinion, ya que por ser el derecho marítimo una rama del derecho con características propias, la reglamentación y regulación del servicio que se presta en el mar, exige que se establezcan normas que encuadren en esta situación, ya que la elaboración de una ley o un código donde se aglutine todo lo referente al derecho marítimo, debe de hacerse en tal forma que no excluya o deje afuera reglamentaciones de importancia como lo son las que se relacionan con el trabajo en el mar y todo lo que esté en conexión con éllo, o sea disposiciones y preceptos contractuales.

Al respecto el Profesor Cervantes Ahumada nos dice que: -- "las normas contenidas actualmente en la Ley Federal del Trabajo son notoriamente atrasadas e inadecuadas y que urge para completar la reglamentación marítima una reforma a la Ley laboral que se ajuste a las normas que, con intervención de nuestro país, ha establecido la Oficina Internacional del Trabajo y que se contienen en el Código Internacional para la gente de mar."--

(66).

### III. REGLAMENTACION RESPECTO DEL TRABAJO EN EL MAR CON LA LEY FEDERAL DEL TRABAJO.

Las condiciones laborales, así como el medio en que se presta el trabajo en el mar, reviste características propias, en virtud de que la Gente de Mar no puede separarse del lugar de su trabajo, además existe el alejamiento de la tierra y de la familia, el peligro constante frente a los riesgos de mar, etc., por lo que amerita una regulación específica.

Al respecto el maestro Castorena nos dice que la reglamentación del trabajo marítimo obedece a que debe de regularse particularmente por sus características, lo mismo que el trabajo ferrocarrilero o del campo se ven reglamentados por normas que responden a las características propias de cada uno de esos trabajos, en igualdad de condiciones se encuentra el trabajo en el mar, que por sus particularidades reviste tintes propios sui generis que motivaron que el legislador elaborara preceptos que realmente encuadraran dentro de esta actividad, sin negar que sólo formuló principios generales.

Dice textualmente que: "Ese régimen es, en nuestra Ley, el más complicado de los particulares, se trata del trabajo de más profundas y notables características." (67)

(66) Raúl Cervantes Ahumada, Dr., Ley de Navegación y Comercio Marítimo, edit. Herrero, S.A., México 1964, Pág. 25.

(67) Castorena Jesús J., Manual de Derecho Obrero, 4a. edición México 1964, Pág. 212.

En la Ley Federal del Trabajo, los preceptos que se aplican en lo que se refiere al régimen del trabajo marítimo, en las embarcaciones Mexicanas y a su Tripulación, responden al concepto de que el buque es una extensión territorial del País de que se trate; es decir, las leyes aplicables serán las del Pabellón que enarbole el buque. Al respecto el maestro Castorena nos dice que: "El principio de la extraterritorialidad de las embarcaciones, impone el criterio de la aplicación de la Ley en las embarcaciones de Nacionalidad Mexicana a grado tal, que el cambio de Nacionalidad de una embarcación ocasiona la terminación de los contratos de trabajo de la Tripulación." (68)

Es importante mencionar que la posición de nuestros Tribunales no es tan estricta respecto de aquellos casos en que las Empresas que operan embarcaciones que navegan con bandera de otros Países, ocupan Tripulación Mexicana, se han decidido por el principio de que son la Ley y los Tribunales Mexicanos los llamados a resolver los problemas del trabajo.

A nuestro punto de vista, es importante señalar que el Código Alemán de 1861 y los Códigos Escandinavos, sentaban por una fórmula lograda con algun rodeo, que las personas empleadas en un buque sin pertenecer a la Tripulación, propiamente dicha, tienen las mismas obligaciones y gozan de los mismos derechos que los hombres de la Tripulación.

(68) Obra citada, Manual de Derecho Obrero... Pág. 213.

A lo cual nosotros no estamos de acuerdo; en virtud de que la Tripulación mantiene una relación laboral, es su única fuente de ingresos y por lo tanto debe regir por Leyes que regulen perfectamente los derechos y obligaciones de la Gente de Mar, a diferencia de los pasajeros que sólo realizan un viaje de placer sin que ello implique tener obligaciones como trabajadores de la Empresa Marítima.

No obstante nuestro comentario, señalaremos que ésta fue reproducida después por el Código Portugués; fué desarrollada por el Código Español, el cual declaró que se entiende por Tripulación de un buque el conjunto de todos los individuos embarcados necesarios para su dirección, maniobras y servicios como los Marineros, Pilotos, Maquinistas, Cocineros y demás individuos ejerciendo a bordo funciones no especificadas. En fin, encontró su última expresión en la Ley Alemana, sobre Gente de Mar, pues sentó en principio que toda persona empleada al servicio de a bordo del buque durante el viaje por cuenta del armador forma parte de la Tripulación, y que aún los empleados del sexo femenino poseen los mismos derechos y obligaciones que los hombres de la Tripulación.

La administración de la Marina, considera como formando parte de la Tripulación todos los individuos que reciben un salario normal (del armador) y ejercen a bordo una función necesaria para la explotación del buque como los: Médicos, Comisarios, Contadores, Administradores, Cajeros, Cocineros, Camareros, Sobrecargos, etc., hasta un peluquero, si está remunerado

por la Empresa Naviera y si ésta percibe por sí misma la remuneración de los servicios que presta a los pasajeros.

Creemos que queda entendido que no se trata aquí más que de personas empleadas y remuneradas por el armador a cambio de su trabajo normal, contínuo y subordinado, por lo que se configura la relación Obrero Patronal.

Ahora bien, pasando a otro punto, realizaremos un análisis comparativo de los novedosos artículos del Proyecto del Código Marítimo Uniforme para los Países Centroamericanos con la Ley Federal del Trabajo, y al respecto señalaremos lo siguiente:

"ARTICULO 6o. No deberán emplearse en los barcos menores de 18 años, no obstante podrán admitirse por excepción mayores de 16 a quienes, previo exámen médico, la autoridad administrativa conceda permiso para trabajar a bordo de barcos escuela - sujetos siempre a la vigilancia de la autoridad administrativa y los contratos que les conciernen deberán celebrarse por su representante legal." (69)

Es de hacerse notar que procede la contratación de menores de 18 años hasta los 16 con el sólo efecto o propósito de fines educativos, como es el caso previsto de querer ingresar a un barco escuela y trabajar en él, con el requisito de tener un exámen médico que lo faculte como capaz y facultado para entrar concediéndose el permiso por la autoridad administrativa,

(69) Proyecto para el Código Marítimo Centroamericano, Separata de la Revista de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala, Época VI, nos. 7 y 8, Guatemala, C.A., 1959, Pág. 130.

además de que los contratos se celebrarán con los representantes legales de los menores que contraten.

Al respecto nuestra Ley Federal del Trabajo, atinadamente, no permite el trabajo de menores de 15 años, sin excepción en virtud de que no obstante de tratarse de cuestiones educativas, no deja al tripulante exento de correr los peligros propios de la navegación, y si el estudiante trabaja a bordo, en todo caso debe ser considerado como trabajador y remunerado por su trabajo. Para fundamentar lo manifestado señalaremos el artículo de referencia.

"ARTICULO 191. Queda prohibido el trabajo a que se refiere este capítulo a los menores de quince años y el de los menores de dieciocho en calidad de pañoleros y fogoneros." (70)

Pero anexo y con relación al artículo 60. del Proyecto, se encuentran los artículos 7 y 8 que nos señalan:

"ARTICULO 7o. Quienes infrinjan el artículo anterior serán sancionados con una multa equivalente al décuplo del sueldo de un marinero, de los de infima clase ocupados en el barco. Esta multa será aplicada por la autoridad competente del puerto de matrícula."

Este artículo nos señala que la máxima autoridad del buque o sea al Capitán, o el Naviero se verán sancionados en el caso que no se cumpla con lo ordenado, puesto que en ellos recae la obligación de cumplir con lo dispuesto; la misma san

(70) Ley Federal del Trabajo 6a. edición, editado por la Secretaría del Trabajo y Previsión Social, México 1984, Pág. 191.



ción es impuesta a ellos en el artículo siguiente.

"ARTICULO 80. Ninguna persona podrá ser contratada sin la presentación de certificado médico que compruebe su aptitud para el desempeño del trabajo. Por la infracción de este artículo, se aplicará al Naviero o al Capitán la sanción establecida en el artículo anterior." (71)

Estos artículos señalan las multas, a que se hacen acreedores ya sea el Capitán o el Naviero en el caso de contravenir con lo ordenado en los dispositivos antes enunciados.

Existen disposiciones en el Proyecto que son toda una novedad y que en nuestra Ley Federal del Trabajo y en la Ley de Navegación y Comercio Marítimo no existen, tales disposiciones son las siguientes:

"ARTICULO 12. A cada trabajador se le entregará, a la terminación de su contrato, una cartilla marina en la cual deberá hacer constar el Capitán su empleo a bordo del buque. La forma y el contenido de la cartilla, serán determinados por el reglamento; pero en ningún caso se hará referencia a la calidad del trabajo o a los salarios del trabajador. En defecto del reglamento, la cartilla contendrá los datos y requisitos establecidos por los usos."

"ARTICULO 13. El trabajador tendrá derecho, en cualquier tiempo, a que el Capitán le expida, por separado, una constancia sobre la calidad de su trabajo." (72)

A nuestro juicio estas disposiciones tienen por finalidad

(71) Obra citada, Proyecto del Código... Pág. 130.

(72) Obra citada, Proyecto del Código... Pág. 130 y 131.

que el trabajador del mar, tenga consigo antecedentes que en un momento dado podrán servirle de elementos positivos para futuras contrataciones; cosa que no sucede en nuestro País y es de reconocerse que sería de gran valía y provecho que se incertara una norma de esta naturaleza en nuestro ordenamiento marítimo, ya que sólo aparece en el artículo 132, fracciones VII y VIII de la Ley Federal del Trabajo, que a la letra dice:

"ARTICULO 132. Son obligaciones de los patrones:

VII. Expedir cada quince días, a solicitud de los trabajadores una constancia escrita del número de días trabajados y del salario percibido;

VIII. Expedir al trabajador que lo solicite o se separe de la Empresa, dentro del término de tres días, una constancia escrita relativa a sus servicios;..." (73)

Es importante éste artículo pero, desde luego, es un artículo enfocado a los trabajadores en general y no de manera específica para un trabajo distinto como es el desempeñado por los trabajadores del mar; es decir en concreto para los trabajadores que prestan sus servicios a las Empresas Marítimas.

(73). Ley Federal del Trabajo 6a. edición, obra citada, Pág. 79.

#### IV. FUTURA CREACION DE TRIBUNALES MARITIMOS

Nosotros creemos que el presente punto, es la médula de nuestro estudio, pues abre un camino para la justicia de los Trabajadores de las Empresas Marítimas, ya que existiría un Tribunal que entendería rigurosamente las cuestiones jurídicas y no dejarlo a los Tribunales no especializados en esa materia.

Se observa que, en el futuro la creación de Tribunales de esta especie será necesaria para que en ellos se ventilen negocios que estén vinculados con el Derecho Marítimo.

Algunos autores mencionan que la práctica en Países, como Brasil, ha demostrado que la existencia de Tribunales de este tipo han traído consecuencias positivas, ya que los elementos integrantes de ese órgano son personas que conocen la materia y al juzgar existen fallos más acertados que los que pudiera darse en otro Tribunal que no tuviera ese carácter.

Pasaremos a señalar la opinión de distintos juristas:

El Maestro Argentino José Domingo Ray, nos dice que: "Se han presentado diversos proyectos sobre la creación de Tribunales Marítimos compuestos por Marineros y Abogados. En este sentido existe un proyecto del asesor de la Prefectura Nacional Marítima, Armando Luis Selva, sobre la creación de un Tribunal de carácter Administrativo Penal, inspirado en los lineamientos generales del que funciona en Brasil." (74)

(74) Domingo Ray José, Derecho de la Navegación, Particularismo y Autonomía, Buenos Aires 1959, Pág. 65.

El mencionado autor, al hablar de la Autonomía jurisdiccional del Derecho de la Navegación, nos afirma que: "Propugnamos la especialización de los órganos encargados de resolver las causas referentes al Derecho de la Navegación por la dificultad que existe en que los jueces conozcan con la precisión necesaria las materias más diversas y puedan valorar debidamente los problemas en juego en cada una de ellas." (75)

La existencia de los Tribunales Marítimos se remonta siglos atrás, las leyes del Consulado del Mar, son el más remoto antecedente, ya que según se sostiene, su origen fué Barcelona por existir ahí un Tribunal Marítimo conocido con el nombre de Consalatus Maris, la creación de éste tipo de Tribunales no es de concepción actual, puesto que siglos antes ya los había, razón por la cual en la actualidad su instauración estará llamada a responder a las necesidades del lugar donde se nombre.

Para otro distinguido autor, John Colombos, menciona la existencia de un Tribunal Marítimo en Inglaterra, denominado Tribunal del Almirantazgo, y nos dice que: "Investigaciones recientes han sentado la gran antigüedad del Tribunal del Almirantazgo Inglés, el Domesday del Tribunal Ipswich, publicado en la Rolls Series, y las Boeough Roles de Yarmouth prueban la existencia de Tribunales de Puerto o Marítimos, mucho antes de la época de Eduardo III.

Esos Tribunales que se reunían de cuando en cuando, pose-

fan muchos de los atributos de los Tribunales del Almirantazgo de época ulterior, y administraban el Derecho Marítimo tal como entonces se entendía éste tanto a los navegantes como a los mercaderes." (76)

No podíamos pasar desapercibido lo manifestado por el siguiente autor, Attilio Malvagny, ya que habla de un Derecho Laboral de Navegación lo mismo que de un Derecho Procesal de la Navegación tiene sus normas con características propias de aplicación para cuya interpretación, y nos dice: "No deben olvidarse las normas de fondo consagratorias a Derechos a que están destinadas a servir, con peligro de inutilizarlas haciéndoles perder toda eficacia.

Siendo el Derecho de la Navegación un Derecho especial, toda norma que lo integra debe interpretarse, en primer lugar, de acuerdo con el espíritu e índole del conjunto de principios de que forma parte y subsidiariamente, según los Principios Generales de Derecho que sean aplicables." (77)

Como nos dimos cuenta Malvagny, se inclina por la erección de Tribunales Marítimos, pues, sostiene que son los apropiados para conocer de las causas propias del Derecho de la Navegación.

(76) Colombos Jhon C., Derecho Internacional Marítimo, Traducción de José Luis de Azcárraga, Biblioteca Jurídica Aguilar, Madrid 1961, Pág. 6.

(77) Malvagny Attilio, Derecho Laboral de la Navegación, Editorial de Palma, Buenos Aires 1949, Pág. 94.

Nosotros nos atrevemos a decir que el hecho de erigirse - en México este tipo de Tribunales, tendrían una Jurisdicción - Federal y una ubicación en los Puertos de mayor importancia; - ello, desde luego, daría resultados provechosos por las razo - nes antes expuestas y mencionadas por los distintos juristas.

Agregamos que si existen Tribunales Civiles, Penales, Mi - litares, etc., ¿porqué no concebir la existencia de Tribunales Marítimos?.

Actualmente los problemas Obrero Patronal, que se susci - tan entre la Tripulación y las Empresas Marítimas, se resuel - ven en Tribunales Laborales, en el Distrito Federal, especifi - camente en las Juntas Especiales Tres y Tres Bis de la Federal de Conciliación y Arbitraje, las cuales son competentes para - conocer de los conflictos laborales del transporte en general, sea Terrestre, Fluvial o Marítimo, no así en un Tribunal Marí - timo especializado que conozca la naturaleza del trabajo que - presta la Tripulación, pues se aplica la Ley Federal del Traba - jo, y como ya mencionamos en capítulos anteriores, regula en - un apartado a los Trabajadores de Buques, sin tomar en cuenta - que se trata de trabajadores que prestan sus servicios en con - diciones de trabajo diferentes que cualquier otra Empresa.

Como dato estadístico, mencionaremos que en el año de - 1987 y lo que va del presente año, existen en las mencionadas - Juntas, un porcentaje de juicios inferior al 2%, por lo que de - nota la falta de aplicación y problemática existente en la que se presentan los Trabajadores del Mar, para poder demandar sus

prestaciones, ya que como mencionamos no es un Tribunal especializado en la materia, ni mucho menos se encuentra en algún puerto donde los Trabajadores tengan la facilidad de recurrir, sin olvidar que existen en diferentes puntos de la República otras Juntas Especiales.

Con lo anterior, podemos dar por terminado el presente y último capítulo de nuestro estudio.

## CONCLUSIONES

1. El transporte por mar fué y és el medio de que se ha valido la humanidad para desplazar las mercaderías que desde tempranas edades ha sido objeto del comercio, por lo que el Derecho Marítimo es considerado por la Doctrina como pionero - en la creación de Instituciones Jurídicas.

2. Con relación a los textos legislativos marítimos más antiguos que se conocen, existe un total acuerdo entre los diversos autores consultados, por lo que podemos estar tranquilos sobre la existencia de dichos textos.

3. Con relación al concepto de Derecho Marítimo, existe discrepancia en los conceptos dados por diferentes autores, pero consideramos que la definición otorgada por el Profesor Olvera de Luna, es la más concreta y precisa.

4. Con relación a la Legislación en México, existen crónicas de la conquista que comprueban que los Aztecas, cuando llegaron los Españoles a éstas tierras Americanas, ya conocían el uso de la canoa, la cual utilizaban en actividades de pesca, en el transporte de personas, y en el comercio de mercancías a puntos ribereños, por lo que concluimos que ya existía el comercio en América.



5. En México la principal Ley secundaria que reglamentó al Derecho Marítimo fué el Código de Comercio de 1884, señalando en el título segundo, las personas que intervienen en el comercio marítimo, capítulo II, de los Oficiales y Tripulación de la nave, con posterioridad aparece el Código de Comercio de 1889, con algunas reformas y empezando a reglamentar la protección a la Tripulación en su relación laboral. A continuación el Código de Comercio de 1963 en el cual ya aparece la reglamentación especial de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo pero con sólo cinco artículos que a nuestro punto de vista no son suficientes para regular el amplísimo ámbito marítimo con sus múltiples complicaciones.

6. La circunstancia de que el Derecho Mercantil contemporáneamente considere a la Empresa como la institución fundamental, y que en torno a ella tienda a caracterizarse dicha disciplina y a diferenciarse del Derecho común, la Empresa tenga una importancia fundamental, explica los vínculos que existen entre el Derecho Mercantil y el Derecho Laboral.

7. Podemos decir que existe una gran relación entre el Derecho del Trabajo y el Mercantil, porque ambos toman a la Empresa como un elemento fundamental en sus relaciones jurídicas y el Derecho Mercantil regula formas de trabajo que como nos dimos cuenta, posteriormente pasan al Derecho del Trabajo.

8. La regulación sobre las relaciones de trabajo entre la Tripulación y la Empresa Naviera pasaron del Código de Comercio a la Ley Federal del Trabajo.

9. Como mencionamos en nuestro estudio, existe muy poco auge en nuestra Marina Mercante, al respecto podemos afirmar que desventuradamente nuestra Marina Mercante Nacional sigue estando olvidada por el Estado y como consecuencia de ello es una de las más raquíticas de los Países del orbe, como lo demuestran los datos estadísticos a través de nuestra historia.

10. De acuerdo a la doctrina, existe discrepancia en cuanto al concepto de Empresa Naviera, ya que existen diferentes denominaciones que se emplean como sinónimos, es decir que los conceptos de Empresa Naviera o Armadora, o simplemente Empresa y los de Naviero o Armador se emplean como sinónimos, pero podemos decir que Empresa Marítima es aquella que explota comercialmente buques sean propios o no.

11. Existen diferentes clases de Empresas Navieras en el Registro Público Marítimo Nacional, las cuales son las constituidas como: Sociedades Anónimas, Sociedades Cooperativas y las llamadas Empresas de Participación Estatal. Al respecto podemos concluir que atravesamos por una etapa de política intervencionista del Estado en materias que propiamente ahogan-

la iniciativa privada, bajo dos aspectos: en uno, el Estado - combina su capital con el de los particulares en las actividades económicas que representan ciertos problemas de carácter técnico; en el segundo, cómodamente desplaza a dichos particulares en las Empresas que no representan ningún riesgo en sus operaciones, simulando con ello una gran preocupación por el desarrollo industrial y comercial de nuestro País. Sin embargo en donde realmente se necesita la mano poderosa del Estado para guiar por los caminos de la segura prosperidad, es donde brilla por su ausencia.

12. El procedimiento para el registro de una Empresa Naviera en nuestro País, es sumamente sencillo.

13. Con relación a la Tripulación, concluimos que ésta la integra todas las personas embarcadas para laborar en la dirección, maniobras y servicios de un buque y en general al servicio de la Empresa Naviera.

14. En realidad existe preocupación por la Unificación del Derecho Marítimo, y son ejemplo las diversas Convenciones Internacionales y los diferentes proyectos legislativos como el Código Marítimo Uniforme para los Países Centroamericanos y el Código Portuario. Mucho se ha hecho y mucho queda por hacer, a pesar del peligro que ello representa a los intereses particulares de Naciones poderosas, pero los esfuerzos que se hagan para lograr la Unificación ha de fructi-

ficar en Centroamérica, desde luego, incluyendo a nuestro País.

15. Consideramos que la necesidad de una Ley moderna y ágil orientada al desarrollo de la Marina Mercante y del conocimiento marítimo se hace sentir en México con gran intensidad, principalmente, por la extensión y alcances del programa de progreso marítimo que se ha venido desarrollando.

16. Existe un proyecto muy poco conocido y que lleva el nombre del Código Marítimo Uniforme para los Países Centramericanos, el cual gracias a la inestabilidad política de algunos Países Centroamericanos no ha sido posible su aplicación. Al respecto nosotros opinamos que dicho proyecto dada su exactitud debería permitirse su conversión en Ley.

17. En los días 19, 20, 21 y 22 de Junio de 1962, se -- llevaron a cabo audiencias públicas con el fin de poder agru -- par en una sola Ley todas las cuestiones relativas al Derecho -- Marítimo, pues se encuentra dispersas en varios ordenamientos. A dichas audiencias comparecieron varios estudiosos de la mate -- ria, pero poco caso se les hizo a sus aportaciones, pues como -- siempre, el Estado hace lo que quiere, ya que teniendo como an -- tecedente el Proyecto del Código Marítimo para los Países Cen -- troamericanos, considerando los precedentes de la Legislación -- comparada, las recopilaciones Internacionales y tomando en es -- pecial consideración las características de los problemas Mexi

canos se debería haber logrado una exacta Ley, cosa que según - nuestro punto de vista, no sucedió.

18. Propongo la elaboración de una Ley que en forma - sistematizada reglamente todo lo concerniente a los trabajado- res al servicio de las Empresas Marítimas, ya que como señala- mos en nuestro estudio, el ámbito de poder del Capitán y en ge- neral de la Tripulación, se encuentran contenido en preceptos- legales más o menos dispersos.

19. Consideramos que las normas contenidas, actualmen- te, en la Ley Federal del Trabajo, son notoriamente atrasadas- e inadecuadas y que urge para completar la reglamentación marf- tima una reforma a la Ley Laboral y que se ajuste a las necesi- dades que existen sobre la relación entre la Tripulación y la- Empresa Naviera.

20. Para que una Empresa perdure, evolucione y crezca dependerá en muchísimas ocasiones de que las relaciones entre- el empresario y el personal sean cordiales, que los obreros - sientan que sus necesidades económicas son cubiertas y satisfi- chas ampliamente por el patrón y que su situación económica se beneficiará por el crecimiento de la Empresa y la protección - que ésta les otorgue.

21. La necesidad de resolver adecuadamente las cuestiones marítimas, hará que se erija en nuestro País, por principio, un Tribunal Marítimo con ubicación en algún puerto y debiendo tener jurisdicción Federal, por lo que nos atrevemos a proponer su creación en México.

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

- 1.- José Domingo Ray, Derecho de la Navegación, Editorial Avelodo Perrot, Buenos Aires 1964.
- 2.- Omar Olvera de Luna, Manual de Derecho Marítimo, Editorial Porrúa, S.A., 1a. edición, México 1981.
- 3.- Daniel Danjon, Tratado de Derecho Marítimo, Vol. I, Editorial Reus, 1a. edición Madrid 1931.
- 4.- Ripert Droit, Derecho Marítimo, 4a. edición, París 1950, - Tomo I.
- 5.- Francisco Fariña, Derecho Comercial Marítimo, Tomo I, Editorial Bosch, 2a. edición ampliada, Barcelona 1955.
- 6.- José Luis de Azcárraga, Derecho Internacional Marítimo, - Editorial Ariel, España 1970.
- 7.- Raúl Cervantes Ahumada, Derecho Marítimo, Editorial Herre- ro, S.A., México 1984.
- 8.- Juan de Dios Bonilla, Historia Marítima de México, Edito- rial Litorales, México 1962.
- 9.- Juan Carlos Zavala Rodríguez, Derecho de la Empresa, Edi- ciones Depalma, Buenos Aires 1971.
- 10.- Ascarelli Tullio, Iniciación al Estudio del Derecho Mercan- til, Editorial Bosch, Barcelona 1964.

- 11.- Francisco Galigano, Historia del Derecho Mercantil, Editorial afa/Barcelona 1981, 1a. edición.
- 12.- Santiago Hernández Yzal, Derecho Marítimo, Editorial Cadi Barcelona 1968, Tomo I.
- 13.- Santiago Hernández Yzal, Derecho Marítimo, Editorial Cadi Barcelona 1968, Tomo II.
- 14.- Dr. Eduardo Felix C., Derecho de Empresa, Editorial Ecuatoriana, Quito Ecuador 1975.
- 15.- Manuel Broset Pont, Manual de Derecho Mercantil, Editorial Técnicos de Madrid, España 1972.
- 16.- Guillermo Cabanellas, Diccionario de Derecho Usual, Editorial Helasta, S.R.L., Tomo II, Buenos Aires Argentina-1972.
- 17.- Felipe de J. Tena, Derecho Mercantil Mexicano, Editorial-Porrúa, S.A., séptima edición, México 1974.
- 18.- Lorenzo Mossa, Derecho Mercantil, traducción de Felipe de J. Tena, Tomo I, Buenos Aires 1940.
- 19.- Mario Bauche García Diego, La Empresa, Editorial Porrúa,-S.A., 1a. edición, México 1977.
- 20.- Jorge Barrera Graf, Tratado de Derecho Mercantil, Editorial Porrúa, S.A., volumen primero, México 1957.
- 21.- Jorge Barrera Graf, Estudios de Derecho Mercantil, Editorial Porrúa, S.A., México 1958.



- 22.- José Dávalos Morales, Derecho del Trabajo, Editorial Porrúa, S.A., 1a. edición, Tomo I, México 1985.
- 23.- Serra Rojas, Derecho Administrativo, Editorial Porrúa, S.A., México 1961.
- 24.- Tries Chamann Gunther, Derecho Laboral Marítimo y de Trabajadores Portuarios.
- 25.- José María Garibí Undabarrena, Derecho Marítimo Práctico, Editorial Oficina Central Marítima, Madrid 1958.
- 26.- Castorena Jesús J., Manual de Derecho Obrero, 4a. edición México 1964.
- 27.- Hector Cros Espiell, La organización Internacional del Trabajo y los derechos humanos en América Latina, Editorial UNAM, México 1978.
- 28.- Domingo Ray José, Derecho de la Navegación, particularismo y Autonomía, Buenos Aires 1959.
- 29.- Colombos Jhon C., Derecho Internacional Marítimo, traducción de José Luis de Azcárraga, Edición Biblioteca Jurídica Aguilar, Madrid 1961.
- 30.- Malvagny Atilio, Derecho Laboral de la Navegación, Editorial de Palma, Buenos Aires 1949.

## LEGISLACION Y HEMEROGRAFIA

- 31.- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
- 32.- Código de Comercio de los Estados Unidos Mexicanos, Expedido en virtud de la autorización concedida al Ejecutivo por decreto del 15 de diciembre de 1884, Imprenta de Francisco Díaz de León, México 1884.
- 33.- Código de Comercio y Leyes Complementarias, Colección Porrúa, Editorial Porrúa, S.A., México 1963.
- 34.- Código de Comercio y Leyes Complementarias, Colección Porrúa, Editorial Porrúa 47a. edición, México 1986.
- 35.- Ley Federal del Trabajo, 6a. edición, Secretaría del Trabajo y Previsión Social, México 1984.
- 36.- Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana.
- 37.- Ley de Vías Generales de Comunicación.
- 38.- Registro de Empresas Marítimas, en sus diferentes formatos, Registro Público Marítimo Nacional.
- 39.- Proyecto para el Código Marítimo Uniforme para los Países-Centroamericanos, Revista de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala, época VI, nos. 7 y 8, Guatemala C.A. 1959.

40.- Memorias del Senado de la República 1958-1964, Labores -  
Legislativas, Políticas y Sociales, desarrolladas du--  
rante el ejercicio de las XLIV y XLV Legislaturas Fede  
rales, México 1964.

41.- Gaceta Laboral, Legislación, Jurisprudencia y Precedentes  
de la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, Núm.-  
24.