

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO  
FACULTAD DE DERECHO



LA RESPONSABILIDAD OBJETIVA Y EL RIESGO  
CREADO EN EL DERECHO MARITIMO

T E S I S  
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE  
LICENCIADO EN DERECHO  
P R E S E N T A

AGUSTIN CRUZ VELAZQUEZ

MEXICO, D. F. /

1967



Universidad Nacional  
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

**Biblioteca Central**



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

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

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

**A mis queridos padres**

**Lic. Agustín Cruz Rangel**

**y**

**Rosa Ma. Velázquez de Cruz**

**Como una pequeña muestra de la admiración  
y veneración que profeso a sus virtudes.**

**A mis hermanos**

**Sergio Antonio**

**Jaime Roberto**

**José Luis**

**Rosa María**

**Norma Sylvia y**

**Martha Patricia**

**Por el aliento moral y entendimiento  
que me dieron durante mis años de --  
estudios.**

**A mi tío**

**Gral. de División Antonio Ramirez Barrera**

**Por el ejemplo que ha sabido darme  
de dedicación y estudio.**

**A mi tía**

**Elena Clara Cruz Rangel**

**Como prueba de gratitud y cariño.**

**A mi familia**

**Con el cariño que merece.**

**A mis ilustres maestros**

**Dr. Raúl Cervantes Ahumada**

**Lic. Génaro Góngora Fimentel**

**Cuya valiosa dirección hizo posible  
la realización de este estudio.**

**A mi querida Facultad de Derecho**

**por los inolvidables días pasados  
en ella.**

## I N D I C E

### LA RESPONSABILIDAD OBJETIVA Y EL RIESGO CREADO EN EL DERECHO MARITIMO

#### CAPITULO PRIMERO

##### ORIGENES DE LA RESPONSABILIDAD OBJETIVA Y EL RIESGO CREADO

- A.- El pensamiento francés del siglo XIX  
Opinión de distintos juristas franceses;
  - I.- Colin et Capitant;
  - II.- Louis Josserand;
  - III.- G. Marty;
  - IV.- Ripert et Boulanger.
  
- B.- La teoría en el derecho mexicano vigente  
Opinión de distintos juristas mexicanos:
  - I.- Manuel Gorja Soriano;
  - II.- Ernesto Gutiérrez y González;
  - III.- Rafael Rojina Villegas.
  
- C.- La teoría en el derecho extranjero  
Opinión de distintos juristas extranjeros:
  - I.- Karl Larenz;
  - II.- J. W. Hedeman;
  - III.- Santoro Passarelli;
  - IV.- Alfredo Orgaz.

#### CAPITULO SEGUNDO

##### PLANEAMIENTO DEL PROBLEMA EN EL DERECHO MARITIMO

- A.- Los proyectos de Código Marítimo Uniforme para los países centroamericanos, y Ordenanzas de la Marina Mercante.
  - I.- Comentarios al Capítulo I del Título II del proyecto de Código Marítimo Uniforme para los países centroamericanos.

- II.- Comentarios al Capítulo VI del Título II del proyecto de Código Marítimo Uniforme para los países centroamericanos.
- III.- Opinión acerca del proyecto de Ordenanzas de la Marina Mercante.
- B.- Situación que se contempla en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.
  - I.- Ausencia de reglamentación del trabajo en el mar.
  - II.- Nuestra Opinión.
- C.- Breve relación de los debates en los que el H. Senado de la República discutió la actual Ley de Navegación y Comercio Marítimos.
  - I.- Primera Audiencia.
  - II.- Segunda Audiencia.
  - III.- Tercera Audiencia.
  - IV.- Cuarta Audiencia.

### CAPITULO TERCERO

#### EL REGIMEN DEL TRABAJO MARITIMO

- A.- La reglamentación respecto del trabajo en el mar en la Ley Federal del Trabajo.
 

Opinión de distintos juristas:

  - I.- J. Jesús Castorena;
  - II.- Georges Ripert;
  - III.- Francisco de Gamechogicochen;
  - IV.- Rodolfo Mezzerá;
  - V.- Francisco Fariña.
- B.- Análisis comparativo de los novedosos artículos del proyecto de Ordenanzas de la Marina Mercante con la Ley Federal del Trabajo.
  - I.- Descripción de las situaciones que guardan dichos ordenamientos.

C.- Futura creación de Tribunales Marítimos.  
Opinión de distintos juristas:

- I.- José Domingo Ray;
- II.- John Colombos;
- III.- Atilio Malvagny;
- IV.- Nuestra opinión.

CAPITULO CUARTO

LAS RESPONSABILIDADES EN EL CONTRATO DE  
FLETAMENTO-PASAJE

- A.- ¿Qué es el fletamento-pasaje?
  - I.- Breves antecedentes acerca de este contrato.
  - II.- La responsabilidad del transportista por accidentes al pasajero.
- B.- Reforma de los artículos 160, 164, 175, 194, 195 y 196 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos:
  - I.- Motivos de las reformas, publicadas en el diario oficial del 20 de agosto de 1964.
  - II.- Comentarios a esas disposiciones.

CAPITULO QUINTO

LA RESPONSABILIDAD DE LOS EXPLOTADORES DE BUQUES  
NUCLEARES

- A.- La razón del estudio de esta responsabilidad.
  - I.- La energía nuclear y sus problemas jurídicos.
- B.- La responsabilidad civil del Estado.
  - I.- La responsabilidad del Estado por el empleo de energía atómica.
- C.- Comentarios a los tratados de Bruselas de 1962 y de la Haya de 1963
  - I.- Convención de la responsabilidad de los explotadores de buques nucleares y Protocolo Adicional, de Bruselas del 25 de

mayo de 1962.

II.- Convenio adoptado por los Estados Unidos  
y Países Bajos del 6 de febrero de 1963,  
con relación a la visita del buque -----  
nuclear Savannah.

CONCLUSIONES

APENDICES

LA RESPONSABILIDAD OBJETIVA Y  
EL RIESGO CREADO EN EL DERECHO MARITIMO

CAPITULO PRIMERO

ORIGENES DE LA RESPONSABILIDAD OBJETIVA Y EL RIESGO CREADO

- A.- El pensamiento francés del siglo XIX  
Opinión de distintos juristas franceses:
  - I.- Colin et Capitant;
  - II.- Luis Jossérand;
  - III.- G. Marty;
  - IV.- Ripert et Boulanger.
  
- B.- La teoría en el derecho mexicano vigente  
Opinión de distintos juristas mexicanos:
  - I.- Manuel Borja Soriano;
  - II.- Ernesto Gutiérrez y González;
  - III.- Rafael Rojina Villegas.
  
- C.- La teoría en el derecho extranjero  
Opinión de distintos juristas extranjeros:
  - I.- Karl Larenz;
  - II.- J. W. Hedeman;
  - III.- Santoro Passarelli;
  - IV.- Alfredo Orgaz.

## ORIGENES DE LA RESPONSABILIDAD OBJETIVA Y EL RIESGO CREADO

A.- El pensamiento francés del siglo XIX  
Opinión de distintos juristas franceses;

I.- Colin et Capitant

Al avocarse al conocimiento de la Teoría de la Responsabilidad Objetiva y el Riesgo Creado, es fundamental hablar de sus principales exponentes, Ambrosio Colin y Henry Capitant.

Nos dicen estos tratadistas que en el siglo XIX, la Doctrina Jurídica se ve plasmada de nuevas ideas y conceptos, principalmente por lo que respecta ala responsabilidad, apareciendo un sistema totalmente divergente y opuesto al que se tenía en aquella época - conocido con el nombre de RESPONSABILIDAD OBJETIVA, que tiene por objeto el suprimir la condición clásica de la responsabilidad "la imputabilidad del hecho dañoso a una culpa de su autor". (1) Al no haber esto, un sujeto será siempre responsable de las consecuencias que resulten perjudiciales para otro; pero el elemento sin el cual se concibe la responsabilidad es la relación de causa y efecto, es decir, que el daño causado haya sido motivado efectivamente por un determinado hecho. "La noción de riesgo sera llamada a ---- reemplazar a la de la culpa como fuente de obligaciones." (2)

Nos afirman que en legislación francesa de esa época la causa por la cual se creó la Ley de 1898 relativa a los accidentes -- del trabajo, fué la concepción de la responsabilidad objetiva basada en el riesgo de la empresa.

I.- Colin et Capitant, Curso Elemental de Derecho Civil.  
Trad. Manuel Batle. T. III.- Teoría General de las -  
Obligaciones, Instituto Editorial Reus, Madrid 1960  
Pág. 785.

2.- Ob. Cit. Pág. 785.

Esta responsabilidad se funda en que la empresa obtiene mayores, beneficios, llegando a afirmarse que los riesgos deben incluirse entre los gastos generales de la misma. Todos los casos en que la víctima se encuentre en relación directa con la causa del daño, es evidente que exista responsabilidad por parte de la empresa.

La jurisprudencia francesa no se inclinó por este nuevo sistema, sin embargo poco a poco fué tomando cabida en las ejecutorias sentadas por la corte de casación francesa.

Las condiciones de la responsabilidad son dos:

a).- El daño.

b).- La culpa.

El daño puede entenderse como menoscabo, vulneración o perjuicio de tipo material o moral, por lo tanto todo aquel sujeto que vea sufrido su patrimonio ya sea en la rama pecuniaria o moral puede exigirle al responsable la indemnización por el daño causado.

Agregan los tratadistas franceses que la reparación al daño moral no es factible en virtud de que es imposible fijarla económicamente ya que en el caso dado generalmente se presta a que el juez por un acto volitivo la fije a su arbitrio. Con gran tino dicen Colin et Capitant " A falta de cosa mejor, el dinero sirve en esta vida para curar muchas heridas, como sufrimientos." (3) El Código Suizo de las obligaciones en su artículo 47 previene " El Juez puede, teniendo en cuenta las circunstancias, particulares, conceder a la víctima de las lesiones corporales, o, en caso de muerte de un hombre a la familia una indemnización equitativa a título de reparación moral."

La culpa, como segunda condición de la responsabilidad presupone dos elementos: a).- La imputabilidad y b).- La culpabilidad.

La imputabilidad es aquello, que deviene de la facultad de razonar, lógicamente es de pensar que un enajenado es inimputable por carecer de esa facultad de discernimiento.

El otro elemento de la culpa es la culpabilidad, es decir: la culpa strictu sensu." Un hombre incurre en culpa cuando no se ha conducido como hubiera debido conducirse, que no ha hecho lo que hubiera debido hacer." (4)

Este desmembramiento ha sido con el objeto de poner en claro la concepción clásica de la responsabilidad por culpa, pero como se dijo anteriormente, las nuevas ideas jurídicas que modificaron tal concepto fueron tomando lugar en la legislación francesa; se habla de responsabilidad por el hecho de otro y por obra de las cosas. En lo que se refiere a éstas hay una subdivisión: a).- por los animales, b).- por los edificios y construcciones y c).- por las cosas inanimadas en general. Esto último es lo que nos interesa, puesto que el precepto o el dispositivo que regulara la responsabilidad del propietario de estos objetos era el problema a dilucidar. " El esfuerzo de la nueva doctrina se manifestó principalmente en el terreno de los daños causados por las cosas inanimadas, en particular por los utensilios industriales." (5)

Los tratadistas exponentes de esta corriente de ideas aseguran que " La responsabilidad, encuentra su razón de ser en el derecho de propiedad. El que se beneficia con una cosa debe soportar sus riesgos pues sería demasiado injusto que estos riesgos estuviesen a cargo de otro." (6)

4.- Ob. Cit. Pág. 799

5.- Ob. Cit. Pág. 834

6.- Ob. Cit. Pág. 834

En el mismo sentido se pronuncia Roberto de Ruggiero al decirnos que ne lo concerniente a responsabilidad objetiva esta obedece al principio " Según el cual quien obtiene las ventajas de una cosa debe de sufrir sus riesgos (qui sentit commodum sentire debet et incommodum); la responsabilidad deriva del hecho de ser propietario o usuario de la cosa." (7)

El Código francés en su artículo 1384 dispone que se responde de ".....de las cosas que se tienen bajo guarda " estos conceptos pasaron por mucho tiempo desapercibidos, deduciéndose más tarde que ese precepto contenía " el principio del riesgo de la propiedad en materia de accidentes producidos por una cosa inanimada, riesgo de que el propietario no podría ser librado ni por la prueba del caso fortuito." (8) La antigua concepción era que "la víctima de un accidente causado por un objeto inanimado debía probar la culpa en que incurrió el propietario de dicho objeto o el que se servía de él. Hoy por el contrario, se considera que el artículo 1384 párrafo primero ha establecido una presunción de culpa respecto del propietario y, por consiguiente debe pesar sobre de él la carga de la prueba." (9) la ausencia de responsabilidad se demostrará por el demandado, que fué motivado el hecho por culpa de la víctima o hecho de un tercero, es decir definirá que fué lo que generó el daño causado.

7.- Ruggiero Roberto de, Instituciones de Derecho Civil, Trad. Suñer y Santa-Cruz. T. II V. I Instituto Editorial Reus, Madrid. Pág. 554.

8.- Colin et Capitant, Ob. Cit. Pág. 835

9.- Ob. Cit. Pág. 835 - 836.

Colin et Capitant en su obra Derecho Civil, nos hablan de la extensión de la teoría y la influencia que tuvo en el Derecho del trabajo, ya que la concepción de riesgo profesional nació a consecuencia de esta doctrina de riesgo creado, diciéndonos: "El nuevo patrono de una empresa está obligado a pagar una indemnización, cuyo importe está fijado en la ley, a cualquier víctima de un accidente de trabajo o a sus representantes, sin que haya que investigar, en principio, si este accidente, proviene, ya de culpa del patrono, ya de caso fortuito, ya inclusive de un hecho culpable del obrero.- Siguen diciéndonos - Que el accidente del trabajo es un riesgo de la profesión: amenaza a todos los que trabajan." (10)

Es de notar, que los tratadistas que comentamos al tratar en su obra el riesgo creado, lo extienden al campo laboral a título de ejemplo de la poderosa atención que prestaron los estudiosos del derecho para transplantarlo al terreno del derecho del trabajo.

## II.- Louis Josserand

Una de las opiniones de gran valía, externada por uno de los defensores de esta teoría es la de Louis Josserand, al hablar acerca de lo que él llama responsabilidad objetivada o responsabilidad de pleno derecho, dice en forma clara y precisa el jurista francés, "el deseo de asegurar a la víctima de un daño injustificado una reparación legítima, la preocupación también de acudir en ayuda de los débiles imponiendo la carga de la responsabilidad a los fuertes han hecho que se dobleguen en eventualidades cada vez más numerosas el derecho común de la responsabilidad y en principio tradicional de que no podría haber responsabilidad sin una culpa regularmente probada." (11)

10.- Ob. Cit. Pág. 837

11.- Josserand Louis, "Derecho Civil" Trad. Cunchillos y Manterola T. II V. I. Ediciones Jurídicas, Buenos Aires, Pág. 387

Nos dice el Jurisconsulto Francés, que el establecimiento de este sistema, fué sin lugar a dudas marco de ciertas críticas por la concepción clásica que se tenía de que para que existiera responsabilidad debería forzosamente existir culpa, por lo tanto, la aparición de esta doctrina fué causa de polémicas enconadas.

### III.- G. Marty

Por su parte el tratadista francés G. Marty, catedrático de la facultad de derecho de Toulouse, Francia, asevera que desde la promulgación del Código Civil, casi hasta fines del Siglo XIX, en la Doctrina y la Jurisprudencia Francesa solo había dos situaciones de responsabilidad por causa de cosas inanimadas, una referida por causa de animales y la otra por causa de edificios; "sin embargo, la Jurisprudencia descubrió en el inciso lo. del Artículo 1384, el principio de una nueva responsabilidad. Dicho inciso dice: no solamente se es responsable por los daños que se causan con hechos propios, sino también del que se cause por los hechos de las personas de las que debe uno responder, O POR LAS COSAS CUYA GUARDA SE TIENE!" (12) Esta última frase fué la que dió nacimiento al nuevo tipo de responsabilidad y fué el gran jurista Laurent que concibió esta modalidad, al principio no tuvo una acogida feliz pero, el daño causado por cosas inanimadas hizo que poco a poco a lo aseverado por el conspícuo jurista francés se le diera cabida en el pensamiento jurídico de la corte de casación francesa para elaborar sentencias y fallos, apegados a esta nueva corriente de ideas; es así como nace la teoría del riesgo; al lado estaban los partidarios de la teoría subjetiva de la responsabilidad que hablaban de una culpa en la guarda.

12.- Marty G. Derecho Civil, Teoría General de las Obligaciones V. I. Trad. José M. Cajica Jr., Editorial José M. Cajica Jr. Puebla, Pue. Mex. 1952, Pág. 350.

Que se puede sintetizar en estas palabras "La ley impone la obligación de guardar ciertas cosas, en razón de los peligros que significan para tercero. Cualquiera que asuma la dirección de una cosa sometida así a la obligación de guarda, en razón de su carácter peligroso, tiene el deber de impedir que la cosa cause un daño a tercero. " (13) La teoría proponía como elementos de irresponsabilidad a la fuerza mayor y la culpa de la víctima.

G. Marty dijo que a partir de la sentencia del 16 de junio de 1896, la corte de casación francesa, basó la responsabilidad en el inciso 1o. del Artículo 1384, más fué necesario estructurarla haciéndose las siguientes preguntas:

- 1.- ¿ A cargo de quién es la responsabilidad ?
- 2.- ¿ Condiciones de la responsabilidad ?
- 3.- ¿ Liberación de la responsabilidad ?
- 4.- ¿ Fundamento y valor de la Jurisprudencia ?

Responde el Tratadista Frances a la primera pregunta que "para determinar la jurisprudencia quien es el responsable del daño causado por las cosas inanimadas, se ha inspirado tanto en el artículo 1385, como en las soluciones deducidas respecto a la responsabilidad de los animales. El criterio de la responsabilidad no es el provecho reiterado de las cosas, como lo pretende la teoría del riesgo, sino la guarda. " (14) Este concepto de guarda no debe entenderse en forma material, es decir, hablar de guarda material es hablar de poder de hecho sobre la cosa no, ese no es el concepto a que se refiere el tratadista, sino que se trata de dar a comprender el concepto de guarda jurídica, que no es mas que la buena administración, el poder jurídico que se ejerce sobre una cosa es decir: la guarda generalmen

13.- Ob. Cit. Pág. 353.

14.- Ob. Cit. Pág. 360.

te recae sobre el propietario, cabe decir que en el dado caso que el propietario la transmita a tercero que se obligue al cuidado y administración de la misma será por lo mismo responsable.

Afirma textualmente Marty " Si esa autoridad se transmite, el tercero se convierte en guardián responsable de la cosa." (15) Debe pues, hacerse reiteración de que esa transmisión operó con la anuencia de que la cosa se administraría y vigilaría como si ese tercero fuese el dueño, pues, si la simple transmisión opera digámoslo así, en forma precaria, como en el caso del empleado de un patrón que tiene en su poder un objeto que utilizará según deseos del propietario, no operará lo antes dicho, ya que el camino a seguir para demostrar o averiguar la responsabilidad es el siguiente: o bien se demuestra la culpa del empleado como causante del daño o bien se va contra el dueño que ha continuado siendo el guardián de la cosa; deberá de decirse "la guarda no se confunde, pues con la simple detención material; se identifica ella con el poder autónomo de la dirección, regular o usurpando." (16) La guarda así definida coincide frecuentemente con la posesión.

Respecto a la segunda pregunta que se refiere a las condiciones de la responsabilidad, mas que nada se requiere que haya un daño causado por las cosas y ésto presenta tres situaciones:

- a).- ¿ Qué debe entenderse por causa de una cosa ?
- b).- ¿ Cuáles son las cosas de que se es responsable ?
- c).- ¿ Cuándo puede decirse que la cosa ha causado daño ?

15.- Ob. Cit. Pág. 361.

16.- Ob. Cit. Pág. 365.

A la primera situación o sea a ¿ qué es lo que debe entenderse por causa de una cosa ?, dice Marty " se comenzó exigiendo que el daño se debiera a un VICIO PROPIO DE LA COSA. " (17) La victima estaba obligada a probar que el daño se debía a un vicio propio de la cosa, pero esta prueba o comprobación era un tanto difícil dejando pues, a la responsabilidad por causa de las cosas sin mérito alguno; tiempo después se vió que no era conveniente que la víctima fuera - quien estuviera obligada a probar ese defecto o vicio de la cosa, transmitiéndosele al guardián de la misma, esa obligación.

Respecto a la segunda situación, de que cuáles son las cosas - de que se es reponsable, vemos que según lo dispuesto por el artículo 1384 inciso I, que habla acerca de la responsabilidad por causa de cosas inanimadas se dedujo que sólo se trataba de muebles, ya - que el artículo 1386 habla de la responsabilidad acerca de las cosas inanimadas inmuebles, por lo tanto el primer dispositivo tendría forzosamente que referirse a muebles. "La jurisprudencia francesa al respecto sustentó en 1927 que efectivamente el artículo - 1384 solo se refería a muebles y en 1930 cambió su criterio para - sostener la aplicación de tal precepto también para cosas inmuebles!" (18) La razón fue que el precepto 1386 solo regulaba a la responsabilidad por daños causados por los edificios queriendo tratar de hacer extensiva esa responsabilidad a los demás inmuebles, pero la jurisprudencia fué la que decidió que el artículo 1384 tuviera también aplicación a los inmuebles en general; así que la responsabilidad recaerá sobre quien tiene a su guarda bienes muebles o inmuebles

17.- Ob. Cit. Pág. 366.

18.- Ob. Cit. Pág. 372.

Otra discusión, fué la que se trabó en ocasión de definir si - las cosas muebles o inmuebles peligrosas o no peligrosas estaban - también dentro del precepto multicitado, la Corte en un principio por Jurisprudencia de 1927 sustentó que "La aplicación del Inciso I del Artículo 1384 se limita al caso de daño causado por una cosa sometida a la necesidad de una guarda, en razón de los peligros que - implique élla para los terceros." (19) Esto generó polémicas por - parte de los defensores de la teoría de culpa en la guarda, diciendo que las cosas anormalmente peligrosas son aquéllas susceptibles - de causar muchos accidentes; en cambio los partidarios de la teoría del riesgo decían que todas las cosas se reputan peligrosas por el sólo hecho de que contribuyan a causar un daño, por lo tanto debería de aplicarse el Inciso I. del Artículo 1384 a todas las cosas; pero años más tarde en la Jurisprudencia Francesa en 1930, según atestigua Marty hubo una tesis jurisprudencial que contenía esto que nos expresa: " Esta sentencia es mas notable por lo que no dice, que por lo que dice. No limita ya a la aplicación del Inciso I del Artículo 1384 al caso del daño causado por las cosas peligrosas. Habla de las cosas en general." (20) Esto fué causa de otra enconada discusión ya que afirmaban los representantes de la teoría de la culpa en la guarda, que se continuaba basando la responsabilidad en la guarda de la cosa y que la obligación de la guarda solo se concibe respecto de las cosas anormales y peligrosas; por su parte, los partidarios - de la Teoría del Riesgo con más éxito que los otros, sostenían que la interpretación que debería de darse a la sentencia dictada era nada menos que la consagración de la Responsabilidad fundada en la cau-

19.- Ob. Cit. Pág. 373.

20.- Ob. Cit. Pág. 374

salidad material en el dominio de los daños causados por las cosas; se estimó también que las cosas tanto inertes como activas, es decir, en estado estático o dinámico engendraban responsabilidad al propietario.

Respecto a la tercera situación, o sea: ¿Cuándo puede decirse que la cosa ha causado daño? dice al respecto Marty " Si la responsabilidad se basa en el hecho de que la cosa ha causado el daño, es necesario que verdaderamente élla lo haya causado. " (21) Realmente es obvio ésto y creemos que no necesita de más análisis.

La tercera pregunta que no está llevando a la estructuración de la responsabilidad, es la de la liberación de la responsabilidad; en un principio a partir de la jurisprudencia de la corte de casación francesa, la manera de como podría liberarse el guardián " Era probando que había tomado todas las precauciones posibles, y que no había incurrido en ninguna culpa. " (22) Pero a partir de 1930 la jurisprudencia se transformó dando la siguiente fórmula: "No basta (al guardián) probar que no ha cometido ninguna culpa, o que la causa del daño ha permanecido desconocida, únicamente puede liberarse por la prueba de un caso fortuito o de fuerza mayor, o de una causa extraña que no le sea imputable. " (23) Se asientan pues las bases cuando no hay responsabilidad y el medio de liberarse de élla.

21.- Ob. Cit. Pág. 397.

22.- Ob. Cit. Pág. 373.

23.- Ob. Cit. Pág. 379.

La última pregunta es la del fundamento y valor de la construcción de la jurisprudencia, dice Marty en forma poco definida que la jurisprudencia se adhiere a la idea de culpa en la guarda "hemos podido comprobar lo anterior, a propósito de la definición de guardián (definido atendiendo a la autoridad jurídica para dirigir la cosa con independencia, y no por el provecho) y también en el conjunto, a propósito de la liberación." (24) Continúa diciéndonos — " Que la idea de riesgo ha tenido gran influencia en la aplicación de la obligación de guarda." (25) Marty se inclina a la Teoría de la culpa en la Guarda no sólo a las cosas anormalmente peligrosas, lo que es fácil de explicar sino a todas las cosas lo que no se comprende bien, Marty expresa, que al referirse a todas las cosas se estaría en una situación de confundir responsabilidad con seguro, — que de todas suertes sería garantizar la indemnización de la víctima *De la fuente:* " Limitando la guarda a las cosas peligrosas se restituiría su sentido a la idea de culpa en la guarda. " (26) Finalizando en la afirmación " Empezamos parece que hay pocas probabilidades para éste retroceso. Por tanto, una solución es posible: reconocer que se trata de una responsabilidad por riesgo inherente a la autoridad y no al provecho. (27)

A todas luces se aprecia la tendencia del profesor francés G. Marty, hacia la teoría de la culpa en la guarda, sin dejar de reconocer la teoría del riesgo creado o mejor dicho dándole tolerancia dentro de su corriente.

24.- Ob. Cit. Pág. 384.

25.- Ob. Cit. Pág. 384.

26.- Ob. Cit. Pág. 385.

27.- Ob. Cit. Pág. 385.

IV.- Ripert et Boulanger.

Al estar tratando este tema es menester apreciar lo que dicen Ripert y Boulanger en su obra Tratado de Derecho Civil, comentándonos que "El artículo 1382 expone una de las reglas fundamentales del derecho civil: todo hecho del hombre que causa un daño a otro obliga a aquél por cuya culpa se ha producido a repararlo; la obligación de reparación es pues, una obligación legal que nace de la falta cometida. La responsabilidad del autor de la falta se llama civil por oposición a la responsabilidad penal y porque el derecho civil no la considera sino desde el punto de vista de la reparación". (28) Desprendiéndose que la responsabilidad no es sino una obligación que la ley impone, dicen los tratadistas que la regla del artículo 1382, puede ser resumida así: "Toda falta obliga a reparación". (29) A pesar de esa regla general existían preceptos como el 1384, Inciso I, que establecía una responsabilidad sin culpa, por encontrarse ahí una responsabilidad del hecho de las cosas inanimadas a cargo del guardián de la cosa.

Analizan lo que debe entenderse por responsabilidad subjetiva y objetiva: "Si se toma en consideración el valor moral y social del acto realizado, la responsabilidad es llamada subjetiva. El juez debe, en efecto, para determinarla, analizar la conducta del autor del acto; el que incurra en culpa será condenado a la reparación, Si por lo contrario, el juez busca solamente la persona capaz de asegurar la reparación y la condena por el sólo hecho de que el daño ha sobrevenido bajo ciertas condiciones, sin que haya lugar a apreciar su conducta la responsabilidad es llamada objetiva; se condenará al que

28.- Ripert et Boulanger "Tratado de Derecho Civil" según el tratado de Planiol, Trad. D<sup>ña</sup> Alicia García Diareaux, Ediciones la Ley, Buenos Aires. 1965, Pags. 11-12  
29.- Ob. Cit. Pág. 18.

ha creado el riesgo." (30) La una ha sido conocida con el nombre de teoría de la culpa y la otra como teoría del riesgo; la primera toma su base en el precitado artículo 1382 o sea el que marca la regla general en materia de responsabilidad al decir..... aquel por cuya culpa se ha producido el daño", vemos pues, que la responsabilidad tiene su origen en la culpa; en cambio la teoría del riesgo, que se fundamenta en una responsabilidad objetiva alejada de toda concepción de culpa substituyendo así la culpa por el riesgo; su extensión corrió hacia el campo del derecho del trabajo, elaborando la legislación francesa la famosa ley del 9 de abril de 1898 relativa a los riesgos profesionales. Critica que hacen al respecto Ripert et Boulanger a esta doctrina es que no se concibe esta substitución de riesgo por culpa, textualmente dicen"..... y si, en ciertos casos ha sido posible organizar un derecho positivo una responsabilidad sin culpa, es necesario comprobar la imposibilidad de fundar una nueva regla general de responsabilidad sobre una noción nueva que substituya a la noción tradicional de la culpa." (31)

Los tratadistas hablan de una aplicación parcial de la teoría expresando: "La teoría del riesgo no ha podido ser presentada últimamente más que para explicar la obligación de reparación que recae en algunos casos sobre una persona sin que se pueda reprochar culpa alguna. Así ocurre para la reparación de los accidentes de trabajo o para los daños causados por ciertas explotaciones." (32) Concluyen estos juristas, que por no dar una regla general este nuevo sistema de responsabilidad, que pueda substituir a la que está fundada sobre la culpa, esta es la razón según el decir de Ripert et Boulanger po

30.- Ob. Cit. Pág. 23

31.- Ob. Cit. Pág. 32

32.- Ob. Cit. Pág. 33

la cual no ha sido muy bien aceptada, se inclinan como Planiol, Esmein y otros tratadistas a fundamenta a la responsabilidad civil en una idea de culpa.

B).- La teoría en el Derecho Mexicano Vigente  
Opinión de distintos juristas mexicanos:

I.- Manuel Borja Soriano.

Dentro de los juristas mexicanos que hablan sobre la doctrina que nos interesa, uno de ellos es el insigne Maestro Manuel Borja Soriano y nos dice que Colin et Capitant son sus principales exponentes a fines del Siglo XIX, manifestando lo siguiente " En el sistema de la responsabilidad objetiva un individuo sería siempre responsable de las consecuencias perjudiciales para otro de los actos que ejecuta." (34) La crítica que hace al respecto el jurista mexicano sobre la teoría, es rechazándola; según su dicho, traería consecuencias peligrosas e injustas e iría nada menos que a matar toda iniciativa, es decir, "el hombre debe soportar las consecuencias de sus actos aún ilícitos desde el momento en que causen perjuicio a otro, por que cada uno debe de correr el riesgo de su acción, es apartar al hombre de la acción, es condenarlo a la inercia." (35) Es más, se habla de la situación de considerar al hombre responsable a PRIORI por el hecho de las cosas que le pertenecen.

Borja Soriano, en su libro Teoría General de las Obligaciones, nos habla de los códigos mexicanos, diciéndonos de ellos que en virtud de que el Código Penal solo se refiere a delitos en él, no se encuentra sino la teoría de la culpa. Esta teoría de la culpa es aceptada y adoptada por el Código Civil de 1884 que no contiene precepto alguno relativo a la nueva teoría; el Código Civil Vigente de 1928,

34.- Borja Soriano Manuel, Teoría General de las Oblig., T. I. Editorial Porrúa, S. A. Mex. 1962, Pág. 438.

35.- Ob. Cit. Pág. 438.

en su artículo 1910 consagra el principio de la teoría de la culpa y de ella hace numerosas aplicaciones.

El artículo 1910 dice a la letra:

"El que obrando ilícitamente o contra las buenas costumbres cause daño a otro, está obligado a repararlo, a menos que demuestre que el daño se produjo como consecuencia de culpa o negligencia inexcusable de la víctima".

El anterior precepto se encuentra incluido dentro del capítulo de las obligaciones que nacen de los actos ilícitos.

Según el decir de Borja Soriano, la doctrina de Colin et Capitant que se comenta al respecto, afirma que en la legislación la idea de la responsabilidad objetiva fué el motor para la creación de la gran ley sobre la reparación de los accidentes del trabajo del 9 de abril de 1,898. Todo esto sucedió por tomar en cuenta que el obrero al llevar a cabo imprudencias inevitables por razón de su trabajo muchas veces no percibía la reparación puesto que tenía que demostrar que existía una falta cometida por el patrón o por los empleados de este; esta situación no podía prevalecer puesto que era contraria a la equidad, viéndose la necesidad de tener una regla que seguir al respecto; la idea de responsabilidad se encuentra, pues en lo sucesivo en caso de accidente y en las relaciones entre patrón y obrero degrendida de la idea de falta.

No se trata de una responsabilidad delictuosa, sino de una responsabilidad legal, ya que hay que partir de la base que el riesgo de la empresa debe de ponerse a cargo de aquél que perciba de ella los principales beneficios.

De acuerdo con la teoría expuesta, la Constitución en su artículo 123 fracción XIV dice a la letra:

Los empresarios serán responsables de los accidentes de trabajo y de las enfermedades profesionales de los trabajadores, sufridos -

con motivo o en ejercicio de la profesión o trabajo que ejecuten; - por lo tanto, los patronos deberán de pagar la indemnización, co- rrespondiente, según que haya traído como consecuencia la muerte o simplemente incapacidad temporal o permanente para trabajar, de a- cuerdo con lo que las leyes determinen.

Por su parte la ley reglamentaria del artículo 123 Constitucio- nal, establece en sus dispositivos 284 y 387 lo relativo a los ries- gos profesionales, dice el artículo 284 de la Ley Federal del Traba- jo "Riesgos profesionales son los accidentes o enfermedades a que - están expuestos los trabajadores con motivo de sus labores o en ejer- cicio de éllas".

El comentario que hace al respecto de esto Trueba Urbina es el siguiente: Que la Ley del Trabajo y con relación a los accidentes y enfermedades del trabajo adopta la nueva teoría del Riesgo Profesio- nal, ésta teoría cuya finalidad dice el autor, no se fundamenta en disposiciones de derecho civil sino específicamente en la responsa- bilidad de la industria; nosotros opinamos que la teoría del Riesgo profesional tuvo como causa de nacimiento la Teoría de la Resposha- bilidad Objetiva y Riesgo Creado puesto que si se desconoce esta a- firmación es negarle todo mérito a esa nueva corriente de ideas.

Adoptando la Ley Federal del Trabajo en lo que se refiere a - riesgo profesional una tabulación para efectos del pago de las in- demnizaciones, ya que así lo dispone el artículo 327 al hablar acer- ca de una tabla de valuación de incapacidades.

En relación con la utilización de objetos peligrosos, tenemos al respecto la Doctrina que expone Demoge: "queda el caso que más - preocupa: aquel en que el daño acontece sin falta un poco sería... resulta de la utilización con las precauciones requeridas de un me- canismo, de un objeto en sí peligrosi, aún, con el empleo de todas

las medidas de precaución actualmente conocidas." (36) continuó manifestando el maestro francés "para nosotros cuando hay empleo de un organismo peligroso: la electricidad, un automovil, si aquél que lo utiliza no ha cometido alguna falta o no ha cometido sino una falta ligera, debe de ser plenamente responsable." (37) Afirma que el que emplea esos instrumentos costosos lógico es que cargue con las consecuencias o resultados de ellos, agregando también que esos objetos le dan al que los emplea situaciones de placer o de provecho, requisito sin el cual no los hubiera utilizado.

Nuestro código civil vigente consagra la Teoría del Riesgo Creado en el artículo 1913, dice Borja Soriano "notoriamente, este artículo está inspirado en la doctrina de Demoge, aceptando sin duda, la Teoría del Riesgo Creado." (38) Y que del Código Civil Ruso repite las causas de liberación de la responsabilidad del artículo 404, que son la fuerza mayor y la culpa o negligencia inexcusable de la víctima.

Asienta, por último, el maestro Borja Soriano, que la reparación del daño moral solo procede al tenor del dispositivo 1916 de nuestro ordenamiento civil vigente, que previene que el daño moral solo podrá ser reparado si proviene de un hecho ilícito; en el mismo sentido se pronuncia la Tercera Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación

## II.- Ernesto Gutiérrez y González.

El jurista mexicano Ernesto Gutiérrez y González, ha sostenido en su cátedra de Teoría General de las Obligaciones, en la Facultad de Derecho de la Universidad Nacional Autónoma de México, importantes puntos de vista en relación a temas conexos con el que estamos tratando como lo es el caso fortuito y la fuerza mayor; en su libro Derecho de las Obligaciones, capítulo XVII, refiriéndose a la Irresponsabilidad legal del autor del incumplimiento de un deber jurídico o de una obligación previa, asevera diciéndonos que hay ocasiones en que se realiza una conducta que tiene sinonimia con la de un hecho ilícito pero,--

36.- Ob. Cit. Pág. 441.

37.- Ob. Cit. Pág. 441.

38.- Ob. Cit. Pág. 442.

sin embargo la ley considera que su autor no está obligado, no existiendo sanción alguna; atento lo previsto en los siguientes artículos del código civil para el distrito y territorios federales los que transcribimos a la letra:

Art. 1910.- El que obrando ilícitamente o contra las buenas costumbres causa daño a otro, está obligado a repararlo, a menos que demuestre que el daño se produjo como consecuencia de culpa o negligencia inexcusable de la víctima.

Este precepto marca la regla general en materia de hechos ilícitos pero, además dispone que existiendo culpa o negligencia inexcusable de la víctima, son circunstancias que liberan al posible responsable, siendo este el caso que nos interesa.

Los ejemplos que nos dá Gutiérrez y González son claros y no dejan lugar a dudas de la ausencia de responsabilidad en cada uno de ellos; cita el caso de que Juan vaya manejando su carro y atropella a Pedro; éste tiene todo el derecho de exigirle curaciones y pago de cantidades dejadas de percibir por causa del accidente pero, si ocurre la circunstancia de que Juan demuestre feacientemente que el iba conduciendo su carro con precaución debida y con los cuidados necesarios y que en cambio la víctima o sea Pedro, se encontraba en estado de ebriedad sin tomar precaución alguna al caminar esto es subir y bajarse de la banqueta zigzageando de un lado a otro, sin tomar la diligencia debida para no ser atropellado, Juan quedará por lo tanto eximido de toda obligación.

El otro caso es el de que Juan le entrega en depósito a Pedro cierta cantidad de substancias explosivas e inflamables, y antes de fenecer el término que se pacto para su devolución el depositante o sea Juan pide a Pedro el depositario, el acceso al lugar donde se encuentran esas substancias inflamables para sacar una muestra y por imprudencia y culpa de éste prende un cerillo y provoca una -----

explosión que acaba con la cosa objeto de depósito; generalmente el depositario responde de lo que se le entrega en depósito pero este, no es el caso puesto que debido a la culpa de Juan se debió la pérdida de la mercancía en custodia, por lo tanto, hay ausencia de responsabilidad por parte de Pedro quien tendrá que probar aquéllo.

Es así como opera, la irresponsabilidad atento a lo previsto en el artículo 1910 del código civil para el distrito y territorios federales; a mayor abundamiento en el capítulo de las obligaciones de dar existe el precepto que dice al tenor:

Art. 2017.- En los casos en que la obligación de dar cosa cierta importe la traslación de la propiedad de esa cosa, y si se pierde o deteriora en poder del deudor se observarán las reglas siguientes:

III.- Si la cosa se perdiere por culpa del acreedor, el deudor queda libre de la obligación.

Otro caso o circunstancia de irresponsabilidad es lo estipulado por el artículo 1914 que expresa lo siguiente:

Art. 1914.- Cuando sin el empleo de mecanismos, instrumentos, etcétera, a que se refiere el artículo anterior y sin culpa o negligencia de ninguna de las partes, se producen daños, cada una de ellas los soportará sin derecho a indemnización.

Es obvio que de una deducción lógica se desprende que cuando ocurre lo previsto por esta disposiciones las partes responderán de las consecuencias que se susciten por cuenta propia.

En lo que se refiere a la irresponsabilidad por caso fortuito o fuerza mayor, nuestro derecho vigente considera esos fenómenos jurídicos como medios de liberación de la misma.

Es de afirmarse que en nuestra legislación los términos caso -- fortuito y fuerza mayor son sinónimos, puesto que nuestro ordenamiento civil vigente así lo considera, aunque la doctrina extranjera no lo sostenga así y haga un distingo de éllo; la doctrina francesa nos --

dice, el caso fortuito es un hecho o un acontecer de la naturaleza en cambio la fuerza mayor es considerada como hechos del hombre; la definición que nos dá Gutiérrez y González sobre lo que debe de entenderse por caso fortuito o fuerza mayor es el siguiente: " es un acontecimiento que está fuera del dominio de la voluntad, pues no se le puede preveer, o aún previéndolo no se le puede evitar, que impide a una persona cumplir con la conducta debida, conforme a la Ley o a una obligación, originando con éllo un daño." (39)

Los elementos del caso fortuito o fuerza mayor son los que siguen:

- ".....a).- Un obstáculo general;
- b).- Absoluto;
- c).- Definitivo;
- d).- Imprevisible, o
- e).- Previsible pero inevitable;
- f).- Causado por un fenómeno de la naturaleza o por los hombres;
- g).- Produce una conducta dañosa--  
contraria a un deber jurídico  
o a una obligación..." (40)

A.- Un obstáculo general:

"Significa que el hecho constitutivo del obstáculo debe de ser común a todas las personas de la localidad o lugar en que la obligación o el deber hayan de observarse; en consecuencia, no debe de ser específico de las condiciones personales del obligado." (41)

39.- Gutiérrez y González, Ernesto, Derecho de las obligaciones, Editorial Cajica, Puebla, Pue., Méx. 1961. Pág. 413

40.- Ob. Cit. Pág. 414.

41.- Ob. Cit. Pág. 414.

B.- Absoluto:

"Quiere decir que el obstáculo debe hacer imposible definitivamente la ejecución de la obligación o el cumplimiento del deber. No se debe tratar de un obstáculo que solo haga más difícil cumplir con la obligación, pues eso no es activo para incumplir." (42)

C.- Definitivo:

"Lo es cuando se trata de un acontecimiento que impeda para siempre el cumplimiento total de la obligación; no lo será, si solo suspende temporalmente la posibilidad de cumplir con la obligación." (43)

D.- Imprevisible:

"Significa que el acontecimiento que impedirá cumplir con las obligaciones o con el deber jurídico, no se pueda conocer o conjeturar por señales o indicios que denoten su proximidad o llegada." (44)

E.- Previsible pero inevitable:

"El acontecimiento que produce el incumplimiento de la obligación o del deber, puede ser previsible pero en la posibilidad del que debe cumplir, no está el evitarlo." (45)

F.- Causado por la naturaleza o por los hombres:

"Pueden estimarse los hechos de la naturaleza a las enfermedades, la muerte, el granizo, los temblores, inundaciones, rayos, etc.; y como hechos de los hombres, se pueden anotar las guerras, invasiones, decretos de autoridad que impiden celebrar cierto tipo de operaciones, o sacan del comercio determinados bienes, etc." (46)

42.- Ob. Cit. Pág. 415.

43.- Ob. Cit. Pág. 416.

44.- Ob. Cit. Pág. 416.

45.- Ob. Cit. Pág. 416.

46.- Ob. Cit. Pág. 417.

G.- Produce una conducta dañosa contraria a un deber jurídico o a una obligación:

"El obstáculo aludido es la causa por la cual una persona ---- realiza una conducta que no debe, o no observa áquella a la que se- - había obligado, y con ésa conducta produce un daño a esa persona."(47)

Después de analizar las características clásicas del caso fortuito o fuerza mayor nos preguntamos ahora ¿cual es el efecto de élio?, - ante esta pregunta, respondemos categóricamente que quien produce daño en esas circunstancias no es responsable, puesto que no hubo intención para élio, es decir no hubo culpa y al no existir esta no hay porque - exigir la responsabilidad al sujeto, a mayor abundamiento la ley establece en el artículo 2111 lo siguiente: " nadie está obligado al caso fortuito sino cuando a dado causa o contribuido a él, cuando ha aceptado expresamente esa responsabilidad o cuando la ley se la impone. " -- (48) En el mismo sentido se pronuncia el artículo 2017 fracción v : -- "si la cosa se pierde por caso fortuito o por fuerza mayor, la obligación queda sin efecto y el dueño sufre la pérdida, a menos que otra -- cosa se haya convenido." (49)

Observamos que existiendo disposiciones como las antes enunciadas, se corroborará lo apuntado anteriormente.

Toda regla tiene una o varias excepciones y es precisamente el art. 2111 quien nos señala esos casos, al afirmar que si aquella persona que realizó una conducta dañosa, lo hizo habiendo dado causa o contribuido con el caso fortuito o fuerza mayor, es de todas suertes responsable, ya que existe un principio de culpa; en igualdad de circunstancias es también responsable del caso fortuito cuando expresamente se acepta esa responsabilidad; lo mismo cuando la ley ordena o impone las consecuencias del caso fortuito o fuerza mayor.

47.- Ob. Cit. Pág. 417

48.- Código Civil para el Distrito y Territorios Federales, 7a. Edición. Editorial Porrúa, S. A. Méx. 1951 Pág. 373

49.- Ob. Cit. Pág. 359

La doctrina civilista ha considerado que no es posible establecer una tabla de casos fortuitos, es decir, una categoría de los mismos, ya que en ocasiones el caso fortuito o fuerza mayor puede ser eso y otros en que no puede dársele esa misma designación; es indispensable por lo tanto que se haga un estudio minucioso de los elementos y circunstancias que mediaron al producirse el daño.

En contacto con el tema está el fenómeno jurídico de la prescripción definiéndola Gutiérrez y González así: "la prescripción es del derecho que nace a favor del deudor, para excepcionarse válidamente y sin responsabilidad, a cumplir con su obligación, o para exigir judicialmente la declaración de que ya no se le puede cobrar coactivamente la deuda, cuando ha transcurrido el plazo fijado por la ley al acreedor para hacer efectivo su derecho." (50) Es conveniente -- decir que la prescripción no solo es aplicable a la responsabilidad derivada de hechos ilícitos sino también a responsabilidades generadas por el riesgo objetivo.

La teoría de la Responsabilidad Objetiva y Riesgo Creado es -- tratada por los jus-civilistas de todas las legislaciones; en el campo jurídico-mexicano Gutiérrez y González como otros connotados juristas opinan acerca de ella; la opinión de él es la que sigue: "Esa -- idea de hecho dañoso fundado sobre una idea de culpa, sufre una grave excepción a fines del siglo pasado, con la teoría que sostiene la existencia de una responsabilidad sin que medie culpa." (51)

Fué el gran penalista italiano Enrico Ferri, a quien se le -- atribuye esta responsabilidad sin culpa, sus ideas no tuvieron el -- éxito deseado en el terreno penal, no así en el civil, en donde se -- les recibe con los brazos abiertos, produciendo una conmoción en los pensadores de esa época, que solo concebían a la responsabilidad fundada en culpa, este acontecimiento corresponde al momento vivido en--

50.- Gutiérrez y González Ernesto, Ob. Cit. Pág. 420.

51.- Ob. Cit. Pág. 574.

áquella época; en el siglo XIX el maquinismo y la creciente transformación de la industria es lo que provoca un considerable aumento de accidentes de trabajo, en los cuales se debía de probar por parte del obrero o trabajador que el daño ocurrido tenía como causa o motivo la culpa de su patrón, ante esta situación que hacia que se llevara a efecto esa comprobación de culpa, motivaba que no se le resarciera el daño por lo difícil de éillo; apareciendo esta teoría de la Responsabilidad Objetiva, como aquello que vendría en ayuda y defensa de un hecho legítimo, en un principio no se le vió con buenos ojos puesto que estuvo envuelta de declaraciones que no la hacían plenamente aplicable ya que de todos modos siguió viviendo el obrero un estado de indefensión, pero poco a poco fué tomando figura y sus escultores jurídicos como Sauzet y Saintelette pugnaron por su defensa, aunque la jurisprudencia francesa no se inclinó por lo propuesto es decir, que el patrón se comprometía a vigilar por la seguridad de sus trabajadores, afirmando la jurisprudencia francesa que por un contrato de trabajo no se podía obligar al patrón tal cosa, según lo sustentado por los autores antes mencionados.

Nos dicen los Hermanos Mazeaud que "...puesto que la necesidad en que el obrero se encuentra de probar la culpa cometida por el patron es la que impide obtener indemnización, supriman la culpa y afirman que somos responsables por el solo hecho que al obrar hayamos ocasionado un perjuicio independiente de cualquier culpa. Esta es la teoría del Riesgo." (52)

Satelles, se pronuncia en el mismo sentido al decir que "desde que una cosa causa perjuicio, su guardián es responsable haya o no cometido culpa." (53)

52.- Mazeaud H. y L., Cit. por Gutiérrez y González E., Ob. Cit. Pág. 576.

53.- Ob. Cit. Pág. 576.

La obra de Saleilles y Jossierand en favor de los trabajadores fué por considerarlo así, inútil, ya que a los pocos días apareció en la legislación francesa el 9 de abril de 1898 la teoría del riesgo llevada al campo laboral.

Como todo lo nuevo, la teoría fué arduamente criticada principalmente por Marcell Planiol diciendo que: "La teoría del riesgo ha seducido muchos espíritus por la simplicidad aparente de su fórmula y los amplios resultados que pueden esperarse de su aplicación" ( 54) El tratadista deseaba con su crítica que no se llevara a cabo la aplicación de esta doctrina en las demás ramas del derecho pero, vemos que el derecho de trabajo o laboral la incorporó de inmediato por razones de equidad y justicia.

Por lo que se refiere a esta teoría en nuestra legislación dice Gutiérrez y González, que es de reconocerse que es el Código Civil de 1870 es el que sienta gran precedente aún antes que Ferrí, pero no se le tomó la importancia que ameritaba; decía a la letra el artículo 1595 del Código en mención:

Art. 1595.- " También habrá lugar a la responsabilidad civil por los daños que causen los establecimientos industriales, YA EN RAZON DEL PESO Y MOVIMIENTO DE LAS MAQUINAS, YA EN RAZON DE LAS EXHALACIONES DELETERIAS...."

Atento lo previsto por este dispositivo puede apreciarse que ya había una idea de Riesgo Objetivo.

Según Borja Soriano, la teoría de la responsabilidad Objetiva aparece hasta el código civil en 1928, sin reconocer que los legisladores del código de 1870 ya la habían apuntado en forma expresa.

Transcurre el tiempo y es en el código político de 1917 en donde en el artículo 123 frac. XIV, donde en materia de Derecho del Trabajo se incorpora esta teoría, dice al tenor la fracción XIV:

"Los empresarios serán responsables de los accidentes de trabajo y de las enfermedades profesionales de los trabajadores, ---

sufridas con motivo o en ejercicio de la profesión o trabajo que ejecuten;....."

Óperando este hecho, el Código Civil vigente toma esas ideas y las traslada a este campo y así en su artículo 1913 dispone:

"Cuando una persona hace usos de mecanismos, instrumentos, aparatos y substancias peligrosos por sí mismos, por la velocidad que desarrollen, por la naturaleza explosiva o inflamable, por la energía de la corriente eléctrica que conduzcan o por otras causas análogas está obligada a responder del daño que cause, aunque no obre ilícitamente, a no ser que demuestre que ese daño se produjo por -- culpa o negligencia inexcusable de la víctima."

Más tarde la ley reglamentaria del artículo 123 constitucional establece la responsabilidad objetiva hablando de riesgos profesionales, estatuyendo también, cuando el patrón queda libre de toda obligación según lo ordenado en el artículo 316 y sus cuatro fracciones, en el mismo sentido se pronuncia el artículo 1913 cuando en su parte final dice "... a no ser que se demuestre que ese daño se produjo por culpa o negligencia inexcusable de la víctima, " agregando además la condición de que exista una causalidad directa entre el objeto peligroso y el daño causado.

Es de estimarse que la ubicación del artículo 1913 está fuera de lugar, puesto que si en el capítulo donde se encuentra es el que versa sobre "las obligaciones que nacen de los hechos ilícitos" y, es precisamente en este precepto donde se genera una obligación sin que tenga que ver el concepto de culpa y de ilicitud, es pertinente pues, hacer ver que su inclusión peca a toda técnica legislativa y es de recomendar que en la modificación que sufra el ordenamiento civil vigente tenga un apartado propio.

Una vez ocurrido un daño ya sea que hubiere sido generado por culpa, en el caso de un hecho ilícito, o sin ella, en el caso de una responsabilidad objetiva, de todas suertes deberá resarcirse

el daño material causado y también el daño moral, pero es aquí donde surge la dificultad puesto que generalmente éste no se le repara, arguyendo falsas razones, más si consideramos que el nacimiento de la obligación u obligaciones ya sea que hayan tenido -- como motor un hecho ilícito o un riesgo creado, el responsable -- deberá de cumplir tanto en lo que toca al aspecto pecuniario o material como al no pecuniario o moral; según se desprende de lo que es obligación: "derecho personal, derecho de crédito u obligación, es la relación jurídica que se establece entre una persona llamada -- acreedor, que puede exigir, de otra llamada deudor, que debe cumplir, una prestación patrimonial de carácter pecuniario o moral." (55)

Existiendo pues esa posibilidad de que se vean vulnerados -- esos bienes no materiales, la ley establece responsabilidad al -- respecto y obligación a reparar el daño causado.

Nos expresa Gutiérrez y González, que debemos entender por -- daño moral y para una mejor comprensión asevera es: "el dolor -- cierto y actual sufrido en el ánimo, afección en sus sentimientos que se consideran en el patrimonio--rama moral-- de una persona, en vista de un hecho ilícito o no, que la ley considera para responsabilizar a su autor." (56 )

El concepto es tan viejo que se remonta a la antigua Roma, en la etapa de la venganza privada, en la que el individuo le daba al honor, fama, prestigio y todo aquello que estuviera en relación con sus sentimientos y afecciones un valor mayúsculo, así que cuando se veía afectado en éllo lo consideraba con más dolor que cuando sufría algún daño de tipo material; el derecho romano respondiendo -- a esa situación ejerce tutela sobre los bienes no materiales, y, así

55.- Ob. Cit. Pág. 19

56.- Ruggiero Roberto de , Cit. por Gutiérrez y González, E., Ob. Cit. Pág. 582.

en el transcurso de los siglos los ordenamientos legales de muchos países han aceptado la responsabilidad al daño moral o no pecuniario, más eso no fué de inmediato sino que se empezó a discutir sobre este apasionante tema, surgiendo doctrinas como la que niega la reparación del daño moral, puesto que si el objeto de la reparación es borrar, desaparecer el daño ¿se podrá realmente reparar un daño moral con una determinada cantidad de dinero? ¿se podrá valorar el honor, el prestigio y todo aquello que es elemento del patrimonio moral en unos cuantos pesos? esas son las preguntas que se hacen los sostenedores de esa doctrina y la razón fundamental que les sirve como arma para esgrimir la imposibilidad de la reparación del daño moral.

La otra corriente es aquella que considera la reparación del daño moral, si éste es coetáneo al daño material, es decir, se subordina o supedita la reparación de aquel con relación a éste, esta posición la defienden Meynad y A. Esmein, esto por un lado, pues, por el otro Aubry et Rau consideran que si puede repararse el daño causado si es provocado por un ilícito penal, no así cuando ocurre por motivo de un ilícito civil.

Por último existe otra teoría que afirma positivamente la existencia del resarcimiento o reparación del daño no pecuniario, con fundamento que por medio de una considerable cantidad de dinero se puede sino en todo, en parte volver a dejar las cosas, situaciones o circunstancias al estado que tenían antes de haber ocurrido el suceso dañoso; "Se pueden reparar dicen los Hermanos Mazeaud aunque no se borre. Se repara suministrando a la víctima el medio de procurarse satisfactores que suplan a aquéllos de los cuales se vió privada, y éllo puede hacerse siempre en todo tipo de daño moral." (57)

Por lo que se refiere al status que han guardado nuestros-

ordenamientos civil y penal para el distrito y territorios federales es el siguiente:

El código civil de 1870 en su artículo 1387 previene que: "Al fijar el valor y el deterioro de una cosa, no se atenderá al precio estimativo o de afección, a no ser que se pruebe que el responsable destruyó o deterioró la cosa con el objeto de lastimar la afección del dueño: el aumento que por estas causas se haga, no podrá exceder de una tercia parte del valor común de la cosa."

Una reproducción íntegra es el artículo 1471 del Código Civil de 1874; ya en el Código vigente de esta materia, en su artículo 1471 previene varias situaciones de daño moral como el relativo a los esposales en su artículo 1473 párrafo tercero:

"También pagará el prometido que sin causa grave falte a su compromiso una indemnización a título de reparación moral."

El caso que plantea el artículo 1916 se refiere también al daño moral y dice a la letra:

"Independientemente de los daños y perjuicios, el juez puede acordar, en favor de la víctima de un hecho ilícito, o de su familia, si áquella muere, una indemnización equitativa, a título de reparación moral que pagará el responsable del hecho. Esa indemnización no podrá exceder de la tercera parte de lo que importe la responsabilidad civil."

Lo dispuesto en este artículo no se aplicará en el caso previsto en el artículo 1928."

Por último el artículo 2116 de este código repite lo mismo que el 1587 del código de 1870.

De un análisis del artículo 1916 se desprende la aceptación de la teoría mixta del daño moral o sea la que supedita la reparación de éste a la existencia de un daño material, al preceptuar que "independientemente de los daños y perjuicios..." obvio es de suponer que se refiere a los materiales o pecuniarios; además se deja al arbitrio del juez que se reparé o no, cuando dice "... el juez puede acordar..."; el error garrafal fué el apuntar que solo se puede resarcir un daño moral cuando este tiene por causa un hecho ilícito sin tomar en cuenta y consideración situaciones de riesgo creado pues, en estos casos no se podrá reparar el daño según lo contenido en ese dispositivo.

El código penal de 1871 regulaba diversas situaciones, la primera éra una fiel copia del 1587 del código civil de 1870, contenida en el artículo 317 de este ordenamiento represivo, la segunda estaba encerrada en el artículo 344 que decía al tenor:

"Cuando el acusado de oficio, sea absuelto no por falta de pruebas sino por haber justificado su completa inocencia en el delito de que se le acusó, y no haya dado con su anterior conducta motivo para creerlo culpable, se declarará así de oficio en la sentencia definitiva y si el acusado lo pidiere, se fijará en élla el monto de los daños y perjuicios que se le hayan causado con el proceso, oyendo previamente al representante del ministerio público. En este caso, la responsabilidad civil se le cubrirá del fondo común de indemnizaciones, si con arreglo al artículo 248 no resultaren responsables los jueces, o éstos no tuvieren con que satisfacerla."

Es de notar que se pugna por un respeto a la dignidad humana en el texto de esa norma; la tercera situación era la del artículo 345 que se expresaba así:

"Igual derecho tendrá el acusado absuelto, contra el quejoso o contra el que lo denunció, pero con sujeción a las reglas siguientes: III.- de los daños y perjuicios le indemnizarán el quejoso o el denunciante, únicamente en el caso de que la queja o la denuncia sean calumniosas o temerarias."

El Código penal de 1929 realmente no tiene ninguna novedad con el tema que nos preocupa, en el código de la misma materia de 1931, solo se refiere al daño moral en su dispositivo número 30 que expresa lo siguiente:

"La reparación del daño comprende: II.- La indemnización del daño material y moral causado a la víctima o a su familia. "

La crítica que podemos hacer es que no hace ver la forma, el modo o camino en virtud del cual se reparará el daño no pecuniario.

Este ha sido el trayecto que ha seguido el daño moral --- a través de los ordenamientos comentados; hicimos esta relación --- suscita por creerlo así conveniente, por estar en contacto con el tema que estamos tratando.

III.- Rafael Rojina Villegas.

Otra opinión de gran valía es la emitida por el maestro Rafael Rojina Villegas, jurista mexicano que se adentra al tema que estamos desarrollando, diciéndonos que la responsabilidad objetiva tiene su inspiración en el artículo 404 del Código Civil de la --- Unión Soviética que dice al tenor:

" A la responsabilidad que nace del ejercicio que constituye un peligro para los demás con quienes convive la gente." (58)

Enumerando una serie de actividades que caben dentro del precepto y agregando que en general todo aquello que crea un peligro; nuestro artículo 1913 estatuido como fuente de obligaciones y que instituyó una responsabilidad por el uso lícito de las cosas peligrosas, ha sido un gran adelanto en nuestro sistema jurídico.

Nos dice el tratadista mexicano que los elementos de la responsabilidad objetiva son tres a saber de:

- A).- El uso de cosas peligrosas.
- B).- La existencia de un daño de carácter patrimonial.
- C).- La relación de causa a efecto entre el hecho y el daño.

Este último elemento es el toral en esta teoría, es decir, el uso de cosas peligrosas y el daño producido se le ha llamado teoría de la responsabilidad objetiva a diferencia o en contra posición con la teoría de la responsabilidad subjetiva, que nace ésta de la culpa, el dolo o negligencia. "A la teoría de la responsabilidad objetiva se le ha dado el nombre de teoría de la responsabilidad por el riesgo creado propuesta por Georges Ripert." (59)

La base de la responsabilidad por riesgo tiene dos elementos uno económico, de acuerdo de que con el principio de las ganancias o provechos y las pérdidas deben corresponderse, el otro es el elemento social, respondiendo éste al principio de solidaridad en el reparto de las pérdidas.

Nos sigue diciendo el maestro, que el utilizar cosas peligrosas o aquellas que la ley reputa como tales, la realización de un daño y la relación causal entre el daño o perjuicio causado y el hecho o actividad de tipo peligrosa esto, es lo que se necesita o se exige para ---

58.- Rojina Villegas Rafael, Derecho Civil, Mexicano, T.V.Vol. II. México, 1960. Antigua Librería Robredo, Pág. 315.

59.- Ob. Cit. Pág. 317.

que nazca la responsabilidad.

Al hablarnos de las cosas peligrosas, como primer elemento de la responsabilidad objetiva nos afirma que no deben entenderse éstas por sí mismas, sino que muchas veces es a su estado dinámico-- lo que motiva el peligro o posibilidad de daño, sin negar por ningún motivo que hay otras que por su simple presencia tienen esa característica de peligrosidad vgr. los explosivos, las sustancias inflamables; el artículo 1913 consagra esta opinión: ".....peligrosas por sí mismas, por la velocidad que desarrollen...." vemos pues que la norma sí concibe la peligrosidad de una cosa por sí misma,-- al respecto la jurisprudencia francesa ha sostenido que no existen cosas peligrosas por sí mismas, diciendo que es necesario que alguien las ponga en función para que ocurra esa situación de peligro; en este sentido se ha querido interpretar al 1913, puesto que es indispensable que esté en funcionamiento o mejor dicho que se ponga en actividad al objeto peligroso para que haya esa posibilidad de daño.

"Cuando cosas o actividades son peligrosas por sí mismas aunque el agente no incurra en culpa al utilizarlas. Quien para su provecho emplea tales cosas y en el empleo produce el daño que se temía, es justo que se le obligue a indemnizar a la víctima de los daños que ha sufrido." (60).

Rojina Villegas en un análisis del dispositivo 1913 dice que el legislador tomó más que nada en cuenta la naturaleza de peligrosidad para su tutela y no hizo una división de muebles o inmuebles; por lo tanto se dice que los edificios pesados son cosas peligrosas por las condiciones del subsuelo de la ciudad de México.

El segundo elemento es la existencia de un daño de carácter patrimonial, se observa que solamente se inclina la concepción del daño a lo que se refiere a la rama pecuniaria del mismo y no a la rama no pecuniaria o moral, ya que asienta el maestro que "no se indemniza en la teoría objetiva el daño moral, el artículo 1916 - reconoce el daño moral y dispone que será indemnizado cuando exista hecho ilícito." (61).

Concluye Rojina Villegas que los daños causados por actividades que no implican riesgo, el causante del daño debe por razones de justicia reparar el daño sino en forma total, si en forma parcial; esto con base de interpretar a contrario sensu el artículo 1914 "cuando sin el empleo de mecanismos, instrumentos, etc., y sin culpa o negligencia, una de las partes sufre daño la otra, deberá repararlo." (62)

Lo anterior ha sido el panórama que se vé en nuestra legislación mexicana con relación al tema que nos ocupa, y es de tomarse en consideración todo lo que se ha externado por nuestros juristas.

C).- La teoría en el Derecho Extranjero.  
Opinión de distintos juristas extranjeros.

Después de exponer la teoría y las opiniones de los diversos juristas mexicanos haremos una breve relación de lo que han externado los estudios del derecho de las distintas legislaciones del Mundo.

I.- Karl Larenz.

La legislación civil alemana opina lo siguiente através de--  
Karl Larenz, manifestando: "Junto a la responsabilidad por acto -

61.- Ob. Cit. Pág. 327.

62.- Ob. Cit. Pág. 329.

injusto, que ha encontrado su plasmación legal, conoce nuestro ordenamiento jurídico, aunque solo para determinados casos particulares, una responsabilidad por riesgo." (63) Estas situaciones son las relacionadas con la industria ferrocarrilera, tenencia de animales o vehículos; es de notar que las legislaciones extranjeras imponen a la responsabilidad objetiva un fundamento particular y propio como se desprende de lo que afirma el maestro alemán, puesto que lo que interesa aquí no es por el hecho, sino por la espera de responsabilidad, según se deduce de lo que afirma Larenz que: "es decisivo -- que el daño esté en relación con el riesgo de la cosa o de empresa de que se responde." (64) es decir, la conexión es entre el riesgo y la responsabilidad, continúa diciéndonos el maestro alemán, que una persona que emprende una actividad permitida que puede crear o mantener una fuente de peligros para otros, carga sobre sí por ello, una responsabilidad especial y, como consecuencia a de responder -- del peligro. Dentro de la responsabilidad por riesgo, incluye al poseedor de animales; incluye dentro de ella también a las empresas ferroviarias estableciendo como excluyente de responsabilidad por parte de ellas la fuerza mayor diciéndonos al respecto Larenz: "aunque el accidente se haya producido con motivo de la explotación de la línea, no responde ésta cuando ocurrió por fuerza mayor" (65), además acepta el derecho germánico que solo se puede indemnizar el daño material y no el moral al decirnos: "no puede ser reclamada indemnización por daños inmateriales (dinero del dolor)." (66) se observa también la responsabilidad del poseedor de vehículos de motor, así como también del poseedor de aeronave, lo mismo sucede con la respon-

63.- Larenz Karl, Derecho de Obligaciones, Trad. Jaime Santos Briz, T. II. Editorial Revista de Derecho Privado. Madrid 1959. Pág. 668.

64.- Ob. Cit. Pág. 669.

65.- Ob. Cit. Pág. 671.

66.- Ob. Cit. Pág. 671.

sabilidad por daños ocasionados por instalaciones de energía eléctrica o de otras clases, existe además una particular responsabilidad, puesto que así lo creemos en lo que se refiere a la responsabilidad por ataques o transgresiones lícitas y permitidas, dice al respecto Karl Larenz: "el propietario de una cosa no está facultado para prohibir o impedir la intromisión de otro cuando ésta es necesaria para evitar un peligro actual y el daño que por ése peligro amenaza es desproporcionadamente grande-en comparación con el que se originaría al propietario por esta intromisión." (67)

## II.- J. W. Hedeman

Por su parte J. W. Hedeman, catedrático de la Universidad de Berlín al tratar de la responsabilidad por riesgo, se expresa así: "e trata de un fenómeno moderno desconocido en el antiguo derecho clásico. Ocupa un lugar intermedio entre la causalidad (en el sentido de simple causación) y la culpa. Su proposición esencial se formula así: el que ocasiona un riesgo por medio del ejercicio lícito de una industria (por consiguiente, sin culpa) u otra empresa analoga-- debe responder del daño que por é llo se ocasione a un tercero, aunque ni a él (ni a sus dependientes) les afecte culpa alguna por el hecho dañoso." (68) nos comenta el maestro Hedeman que lo que guió al legislador era establecer una garantía en los casos de accidentes. Esta es otra opinión de un jurisconsulto alemán que es importante tenerla presente.

## III.- Santoro Passarelli.

En la legislación italiana se habla de un principio legislativo del riesgo por la confianza según, lo sostenido por Santoro -----

67.- Ob. Cit. Pág. 691.

68.- Hedeman J. W., Tratado de Derecho Civil, Trat. Jaime Santos Briz. V. III. Editorial Revista de Derecho Privado. Madrid 1958. Pág. 117.

Passarelli catedrático de la Universidad de Roma, al hablar de este principio se trata pues: "de una responsabilidad en un sentido puramente objetivo, como eventual consecuencia perjudicial de una actividad que un sujeto emprende en su interés que se expresa precisamente con la palabra riesgo."(69) se observa que en cada legislación a la doctrina del riesgo creado se le dan respuestas peculiares, como lo es en el Derecho Italiano que habla de un riesgo por confianza.

#### IV.- Alfredo Orgaz.

La legislación argentina consagra en su ordenamiento civil la teoría de la responsabilidad objetiva según se desprende del texto del artículo 1313 "La obligación del que ha causado un daño se extiende a los daños que causarén los que están bajo su dependencia, C POR LAS COSAS DE QUE SE SIRVE O QUE TIENE A SU CUIDADO." (70) - después de un análisis del precepto el maestro argentino Alfredo Orgaz, lo evoca para efectos del estudio de una sentencia dictada por la Cámara de Paz Letrada de Córdoba.

69.- Santoro Passarelli, Doctrinas Generales de Derecho Civil. Trat. Luna Serrano, Edit. Rev. de Derecho Privado, Madrid 1964. Pág. 170.

70.- Orgaz Alfredo, Estudios de Derecho Civil, Tipográfica -- Editora Argentina, Buenos Aires 1948. Pág. 327.

## CAPITULO SEGUNDO

### PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA EN EL DERECHO MARITIMO

- A.- Los proyectos de Código Marítimo uniforme para los países centroamericanos, y Ordenanzas de la Marina Mercante.
  - I.- Comentarios al Capítulo I del Título II del proyecto de Código Marítimo uniforme para los países centroamericanos.
  - II.- Comentarios al Capítulo VI del Título II del Proyecto de Código Marítimo uniforme para los países centroamericanos.
  - III.- Opinión acerca del proyecto de Ordenanzas de la Marina Mercante.
  
- B.- Situación que se contempla en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.
  - I.- Ausencia de reglamentación del trabajo en el mar.
  - II.- Nuestra opinión.
  
- C.- Breve relación de los debates en los que el H. Senado de la República discutió la actual Ley de Navegación y Comercio Marítimos.
  - I.- Primera Audiencia.
  - II.- Segunda Audiencia.
  - III.- Tercera Audiencia.
  - IV.- Cuarta Audiencia.

## PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA EN EL DERECHO MARITIMO

Transplantar la doctrina de la responsabilidad objetiva o riesgo creado al campo del derecho marítimo, es hacerlo con base en alguno de los aspectos que más nos atrajera o llamara la atención, puesto que si abordamos un tema, no con eso, pudiéramos pensar que ahí se agota su aplicabilidad, ya que se pueden plantear como este muchos otros problemas según el ángulo en que se enfoque esta doctrina; pero este que enunciaremos en seguida es el que le prestaremos nuestra atención.

El derecho marítimo como rama autónoma tiene disposiciones propias y particulares de su materia; pero, sin embargo, hay casos en que se nos remite a otra rama del derecho para saber cual es la regulación, es decir, qué normas regirán en determinadas circunstancias, este el caso del trabajo en el mar, en donde se nos presenta la situación de los riesgos profesionales que como señalamos en el capítulo anterior nace de esta doctrina del riesgo creado.

Tocamos este tema, con motivo de sostener algunos puntos de vista que en este trabajo se apreciarán.

A.- Los Proyectos del Código Marítimo Uniforme para los países Centroamericanos, y Ordenanzas de la Marina-Mercante.

Comentaremos al proyecto de código marítimo uniforme para los países centroamericanos por contener este ordenamiento preceptos de gran valía en el tema que nos preocupa, haciendo lo mismo al proyecto de ordenanzas de la marina mercante.

**I.- Comentarios al Capítulo I del Título II del proyecto de Código Marítimo - uniforme para los países centroamericanos.**

En el Título II, que se refiere al trabajo en el mar, en su Capítulo I de disposiciones preliminares, del proyecto del Código Marítimo uniforme para los países centroamericanos, existen preceptos de gran valía, que transcribiremos a la letra por considerarlos de gran importancia con el tema a tratar:

Art. I.- "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." (1) 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 marítimos 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.

Es de notarse también que el proyecto inteligentemente apunta en su dispositivo número 5, que "en defecto de la presente ley, se aplicarán las disposiciones de las leyes laborales del país de la bandera del buque, "(2) 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--

1.- Proyecto del Código Marítimo uniforme para los países centroamericanos, título II. Cap. I. Pág. 26.

2.- Ob. Cit. Pág. 26.

regula al trabajo en el mar en lo concerniente al contrato de trabajo, dispone generalmente a lo relativo al reglamento de trabajo, así como también con respecto a las vacaciones, sin dejar de regular lo vinculado con los riesgos profesionales y con la responsabilidad del naviero en caso de naufragio; 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 respectiva, con relación al problema presentado.

Se hace incapié también en su artículo número seis que previene algo de gran importancia, al decirnos:

Art. 6.- "A menos de que se disponga lo contrario en alguno de los capítulos del presente título, las disposiciones del mismo no se aplicarán a los barcos pesqueros ni a los de menos de doscientas toneladas de arqueo bruto, que deberán sujetarse al reglamento especial que aprueba la autoridad marítima competente." (3) Nosotros pensamos que esta norma, al establecer lo antes dicho fué 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.

II.- Comentarios al Capítulo VI del Título II del proyecto de Código Marítimo — uniforme para los países centroamericanos.

Ya en el meollo del asunto que nos interesa o sean los riesgos profesionales en el trabajo en el mar, el proyecto de Código Marítimo uniforme para los países centroamericanos, dispone en su capítulo VI, de los riesgos profesionales, lo siguiente:

Art. 1.- "El trabajador que se enferme o resulte lesionado durante la prestación de sus servicios, tendrá derecho a tratamiento médico, suministro de medicinas y aparatos."

tos terapéuticos adecuados y suficientes, y al pago de sus gastos de alimentación y alojamiento, hasta su restablecimiento completo o hasta que se le declare que la enfermedad o las lesiones hayan producido una incapacidad permanente. La obligación del naviero no comprenderá un período mayor de 16 semanas contadas a partir de la fecha de la lesión o del principio de la enfermedad." (4)

Art. 2.- "El naviero pagará, además, el salario del trabajador enfermo o lesionado." (5)

Art. 3.- "El naviero no será responsable cuando:

- a).- La lesión haya sido debida a una causa ajena al servicio del barco;
- b).- La lesión o la enfermedad se ocasionaron por acto intencional, imprudencia o mala conducta del trabajador.

No se aplicará el presente artículo en el caso de enfermedades venéreas." (6)

Esta norma señala claramente los casos en que hay irresponsabilidad por parte del naviero con relación al trabajador, no teniendo obligación áquel para el pago de la indemnización correspondiente, - que en situaciones normales sería todo un deber legal, pero al establecerse lo anterior se libera de la obligación.

Art. 4.- "El naviero tendrá la obligación de cubrir los gastos de alimentación y de traslado del trabajador enfermo o lesionado al puerto de contratación."

4.- Cb. Cit. Pág. 37

5.- Cb. Cit. Pág. 37

6.- Cb. Cit. Págs. 37- 38.

7.- Cb. Cit. Pág. 37.

Art. 5.- " En caso de incapacidad total permanente del trabajador, el naviero pagará, además de las prestaciones anteriormente enumeradas, el equivalente a 1.050 días de salario del trabajador."(8)

Art. 6.- "Si la incapacidad permanente fueré parcial, el trabajador tendrá derecho a recibir un porcentaje sobre la cantidad fijada en el artículo anterior, como sigue:

- a).- Por la pérdida de los dos ojos, 100% ;
- b).- Por la pérdida de un ojo, 50% ;
- c).- Por la pérdida de las dos extremidades superiores o inferiores, o de una extremidad superior y otra inferior, 100% ;
- d).- Por la pérdida de una extremidad, 50% ;
- e).- Por la pérdida del habla, 75% ;
- f).- Por la pérdida de ambos oídos, 50% ;
- g).- Por la pérdida de un oído, 30% ;
- h).- Por la pérdida de la función genética, 75% ;
- i).- Por cualquier otra incapacidad, a juicio del tribunal y salvo convenio entre las partes, entre un 10% y un 50%." ( 9)

En nuestra legislación, hay ausencia de una tabla como la anterior para un riguroso apego a élla en lo exclusivo a riesgos profesionales sucitados en el trabajo en el mar; impera entre nosotros, cierto, una tabla de valuación de incapacidades consagrada en el artículo 327 de la ley reglamentaria del artículo 123 constitucional, que establece ciertos por cientos para las pérdidas de órganos o partes del cuerpo; pero, como esto es general para los riesgos de todas las actividades, y como existe ---

8.- Ob. Cit. Pág. 38

9.- Ob. Cit. Pág. 38

un mínimo y un máximo que se definirá por la autoridad competente, se deja en última instancia al arbitrio de dicha autoridad su fijación, tomando en cuenta sin lugar a dudas la calidad de trabajo en que ocurrió el riesgo profesional; sin embargo, creemos que el proyecto de código marítimo uniforme para los países centroamericanos, fué acertado al establecer un forma -- absoluta y bien definida los por cientos que deberá percibir el trabajador en caso de un accidente de trabajo.

El artículo siguiente fué en verdad una manifestación de -- equidad al incorporar en su texto lo siguiente:

Art. 7.- "En caso de muerte del trabajador, el naviero pagará a sus familiares, o a quienes dependan económicamente de él, el importe de los gastos del funeral, si el trabajador fuere sepultado en tierra, y el importe de 920 días de salario del propio trabajador." (10)

Sostenemos que es un dispositivo que encierra justicia, -- por afirmar"...y el importe de 920 días del salario del propio trabajador." esto nos indica que un salario no se reducirá o se le considerará en menor cantidad que la efectiva que perciba, en pocas palabras no habrá lo que en nuestro ordenamiento laboral -- dice en este mismo caso:

Art. 294.- "Cuando el salario exceda de veinticinco pesos diarios, no se tomará en consideración para fijar la indemnización sino esta suma, que para-- los efectos de este título se considerará como-- salario máximo." (11)

10.- Ob. Cit. Pág. 39.

11.- Ley federal del trabajo, 49 Edición, Editorial Porrúa, S. A. Méx. 1965. Pág. 166.

Nosotros nos pronunciamos en contra de éste artículo por considerarlo en divergencia y en oposición a lo dispuesto por el artículo ciento veintitres constitucional inciso "a", fracción VIII que dice a la letra "El salario quedará exceptuado de embargo, compensación o descuento." Esto último es lo que nos interesa, ya que ¿por qué razones se le va a descontar o a reducir su salario a un trabajador?, fuera de todo aquello que tenga que ver con cuotas al Seguro Social, cuotas sindicales o adelantos del mismo salario; fuera de estos casos y situaciones no es de aceptarse esa reducción que establece la ley y menos tratándose de riesgos profesionales en donde en caso de muerte, los dependientes económicamente recibirían una cantidad inferior a la que realmente deberían percibir; creemos que ese dispositivo es anticonstitucional debiendo desaparecer o ser modificado, en este mismo sentido se pronuncia Trueba Urbina; aunque existe otro más, como lo es el:

Art. 298.-"En caso de muerte del trabajador la indemnización que corresponda a las personas a que se refiere el artículo anterior, será la cantidad equivalente al importe de 730 días de salario, sin deducirse la indemnización que haya percibido el trabajador durante el tiempo en que estuvo incapacitado." (12.)

Al igual que en nuestra ley federal del trabajo donde se establecen reglas a los riesgos profesionales en todas las actividades en que puedan ocurrir, en el proyecto de código marítimo uniforme para los países centroamericanos, al tratar de ellos, lo hace con más particularismo.

Para concluir el capítulo de riesgos profesionales consagrado en el multicitado proyecto, transcribiremos los demás artículos que son los que siguen:

Art. 8.- "La responsabilidad personal del naviero a que este capítulo se refiere, cesará si el trabajador estuviere incluido en un sistema de Seguro Social que cubra los riesgos de referencia, y en la medida que los cubra." (13)

El comentario que podemos hacer a este precepto es que el Seguro Social es una institución que actualmente se hace cargo de cubrir esos riesgos, en este sentido nos dice el maestro Mario de la Cueva que "el seguro tiene la ventaja de sustituir el cumplimiento de las obligaciones que la ley impone al patrón en casos de riesgos profesionales, pagándose las cuotas exclusivamente a cargo de éste, según lo previene el artículo 42 de la ley del Seguro Social."(14).

Art. 9.- "Si el naviero hubiere asegurado al trabajador, en seguro privado, contra los indicados riesgos, no cesará su responsabilidad hasta que la empresa aseguradora cubra las indemnizaciones correspondientes." (15)

Podemos decir al respecto que la justeza consagrada en el texto de este artículo es de alabarse; ya que el trabajador que se encuentre lesionado, es decir, que sufra un accidente de trabajo, o con síntomas de una enfermedad profesional, su atención médica debe de ser inmediata puesto que una espera sería de fatales consecuencias para el tripulante; es por éso que el artículo impone la obligación al naviero de cumplirla inmediatamente.

13.- Proyecto de Código Marítimo...Cb. Cit. Pág. 39.

14.- Cueva Mario, de la. Derecho Mexicano del Trabajo, Editorial Porrúa, S. A. Méx. 1961. Pág. 185.

15.- Proyecto de Código Marítimo... Ob. Cit. Pág. 39.

III.- Opinión acerca del proyecto de Ordenanzas de la Marina Mercante.

Los comentarios que se hicieron a varios dispositivos del proyecto de código marítimo uniforme para los países centroamericanos, caben en igualdad de circunstancias al proyecto de ordenanzas de la marina mercante, por tratarse del antecedente legislativo del mismo, siendo idénticos los capítulos relativos al trabajo en el mar.

D.- Situación que se contempla en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

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 maniobras 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:

Art. 115.- "Todas las personas embarcadas para laborar en la dirección, maniobras y servicios de un buque, integran la tripulación del mismo."

Art. 146.- "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."

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

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 establece 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--requerirá además, el consentimiento del cónsul de México, siempre que haya persona capacitada para sustituirlo."

#### I.- Ausencia de Reglamentación del trabajo en el mar.

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. Raúl Cervantes Ahumada; hubo razones de todas índoles pero ninguna fundada; según nuestro modesto juicio---

puesto que en el proyecto de "Ordenanzas de la Marina Mercante", elaborado por el Dr. Raúl Cervantes Ahumada incorporó en el libro III dos títulos, el segundo de ellos relativo al trabajo en el mar, inclusión a todas luces de gran trascendencia, en que se establecían reglas propias y particulares sobre la prestación de servicios en el mar; suscitándose la exclusión de éllo; actualmente tenemos que estar a lo dispuesto en esta materia a lo que ordena la ley federal del trabajo, en el título relativo al trabajo en el mar y vías navegables.

Por lo tanto no existiendo disposiciones en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos se nos remite a la ley federal del trabajo que contiene débiles disposiciones en lo relacionado con el trabajo en el mar.

## II.- Nuestra opinión.

A nuestro juicio, creemos 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. En efecto, 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 sean disposiciones y preceptos acerca del contrato de trabajo, del reglamento de trabajo, vacaciones, RIESGOS PROFESIONALES, etc.; como se hizo en el proyecto de Ordenanzas de la Marina Mercante y como dijimos anteriormente fué suprimida, es decir, no se incorporó al crearse la ley de navegación vigente, por arguirse que eso era competencia exclusiva del derecho laboral.

El maestro Cervantes Ahumada nos dice en la intrudiccion critica a la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, al hablarnos de las referencias o modificaciones, supresiones y adiciones al proyecto, que: "Se suprimieron del proyecto las disposiciones relativas a la importante materia del reaseguro, y toda la regulación correspondiente al trabajo en el mar-sigue diciéndonos el maestro-debe advertirse que las normas contenidas actualmente en la ely 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." (16)

Nosotros nos inclinamos a afirmar que toda ley que regule una - materia como lo es el derecho marítimo, debe contener disposiciones de sus principales institutos, ya que como dijimos anteriormente la-exclusión de ciertas reglamentaciones en un ordenamiento hacen que no se le considere como un todo puesto que le faltan una o varias partes; se ha llegado a hablar de un derecho laboral de navegación y a este respecto citaremos a Malvagny.

Juristas como Atilio Malvagny, han llegado a sostener la existencia de un derecho laboral de la navegación afirmándonos que: "Puede-definirse esta rama del derecho diciendo que es el conjunto de nor--mas que rigen el trabajo que se presta a bordo de los buques que no-sean de guerra o no estén afectados a servicios públicos de indole--no comercial. Es decir, debe tratarse de buques que integren el mate--rial de explotación de empresas industriales o comerciales." (17)

- 16.- Cervantes Ahumada Raúl, Dr. Ley de Navegación y Comercio Marítimos, Editorial Herrero, S. A. Méx. 1964. Pág. 25.
- 17.- Malvagny Atilio, Derecho Laboral de la Navegación, Editorial de Palma, Buenos Aires. 1949. Pág. 4.

El tratadista argentino señala que el derecho laboral de la navegación tiene antecedentes remotos tales como, el Código de Hammurabi (de 2285 a 2242 A.C.); en el que decía el artículo 239 de este ordenamiento "si alguien ajusta a un navegante, deberá darle seis gur de cereales por año." (18) También en el derecho marítimo de los romanos (I siglos A.C.) "existían disposiciones relativas a la forma de retribución de los tripulantes." (19) Nos sigue comentando Malvagny que en el digesto justinianeo "sus normas marítimas están inspiradas en el derecho de los romanos, los tripulantes tenían una acción especial contra el armador para el cobro de sus salarios." (20)

Ya en la edad media, existían textos de derecho marítimo que contenían disposiciones referentes al trabajo a bordo, como los Roles D'Oleron (siglo XI o XII), que se aplicaban principalmente en el comercio entre Francia e Inglaterra; los Jugements de Damme estaban -- inspirados en los Roles D'Oleron y estaban en uso en los países bajos meridionales; pero el más famoso, expresa Malvagny:

"Es el consulado de mar de Barcelona, de aplicación en el mediterráneo, puede conceptuarse aún desde el punto del derecho lateral el más completo de todos ellos," (21) Para concluir con los antecedentes del derecho laboral de la navegación explica que: "la famosa ordenanza marítima de Colbert de 1681 contiene toda una serie de disposiciones que regulan los derechos y obligaciones de los tripulantes, que -- pasaron después al Código de Comercio francés de 1808 y de éste a los demás códigos que lo tuvieron como fuente." (22)

El derecho laboral de la navegación reviste ciertas características propias y peculiares, diciéndonos textualmente el tratadista argentino: "Las normas jurídicas que rigen el trabajo a bordo, presentan características que las diferencian netamente sus similares terrestres. En tierra, el obrero entra y sale a horas determinadas del lugar de su-

18.- Ob. Cit. Pág. 5.

19.- Ob. Cit. Pág. 5.

20.- Ob. Cit. Pág. 5.

21.- Ob. Cit. Pág. 6.

22.- Ob. Cit. Pág. 6.

trabajo. Hay, por lo tanto, un "lugar" y un "horario" de trabajo, elementos de tanta repercusión en ciertos aspectos del derecho -- laboral, como por ejemplo en los accidentes del trabajo." (23) El tripulante está en una situación completamente distinta al obrero terrestre, ya que éste saliendo de su trabajo deja el lugar donde presta sus servicios, en cambio el tripulante a pesar de que deje de trabajar, sigue en el lugar de trabajo donde los peligros lo -- acechan continuamente, además de que si algún superior le ordenara algo tendría que obedecer si el caso así lo ameritara, ésto y otras cosas más hacen del trabajo en el mar que exista una divergencia con el terrestre.

Conforme a lo asentado anteriormente, nos inclinamos en el mismo sentido que Malvagny.

Observa el jurista argentino, que: "la legislación del trabajo marítimo en todo país debe ajustarse a los siguientes principios:

- I.- No debe incluirse en las mismas leyes el trabajo terrestre y el marítimo.
- II.- Sus normas deben inspirarse en los principios aprobados -- por las conferencias internacionales del trabajo marítimo.
- III.- La reglamentación legal de estos principios debe adaptarlos a las necesidades y características propias de cada marina-mercante." (24)

Es de anotar que las distintas convenciones sobre trabajo marítimo son básicas para la formulación en un determinado país de un -- derecho laboral de navegación, citaremos al respecto algunas convenciones internacionales de importancia:

23.- Ob. Cit. Pág. 10.

24.- Ob. Cit. Pág. 11.

- a).- Convención de Génova de 1920 sobre edad mínima de admisión de los niños en el trabajo marítimo.
- b).- Convención de Génova de 1920 relativa a la colocación de marineros.
- c).- Convención de Ginebra de 1921 relativa al examen médico obligatorio para la admisión de tripulantes menores de 18 años a bordo de los buques mercantes.
- d).- Convención de Ginebra de 1926 relativa al contrato de ajuste de los tripulantes.
- e).- Convención de Ginebra de 1936 relativa al seguro por enfermedad del tripulante.
- f).- Convención de Ginebra de 1936 relativa a la responsabilidad del armador por enfermedad, lesiones o muerte del tripulante.

Nos pronunciamos en el mismo sentido que Malvagny por lo afirmado anteriormente puesto que si desde el Código de Hammurabi había una reglamentación laboral en los textos de derecho marítimo, incipiente, pero lo había, ¿por qué en la actualidad no puede concebirse que en un ordenamiento de derecho marítimo exista?. La inclusión de normas de carácter laboral y en particular de riesgos profesionales en el derecho marítimo, obedece a que se consagren soluciones adecuadas, debido a la peculiaridad del derecho laboral marítimo.

C.- Breve relación de los debates en los que el H. Senado de la República discutió la actual Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

A manera de introducción al siguiente capítulo de este breve estudio, hacemos un resumen de los debates en el H. Senado de la República, en que se discutió nuestro actual ordenamiento marítimo. Resumen que opinamos sirve para conocer el espíritu del legislador.

I.- Primera Audiencia.

El 19 de junio de 1962 se lleva a efecto la primera audien-

cia, siendo presidida por el Senador Roberto Gómez Maqueo, tomó parte en esta audiencia el Dr. Raúl Cervantes Ahumada, Catedrático de Derecho Mercantil y Marítimo de la U.N.A.M.

El Dr. Raúl Cervantes Ahumada expresó lo siguiente: asevero que, en lugar de denominar la ley, debería de tomar el nombre de "Ordenanzas de la Navegación Marítima" u "Ordenanzas de la Marina Mercante", refiriendo ésto al nombre que debería de tener el ordenamiento en creación.

El maestro sostiene que de acuerdo con los principios rectores doctrinarios de derecho marítimo la ley de esta 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.

Apunta de una manera panorámica y general el contenido del proyecto señalando además que "este contenido podemos enfocarlo desde otro ángulo como en parte lo hacía el Lic. Batista, un proyecto ley de esta naturaleza deberá contener sólo las disposiciones fundamentales y, consecuentemente, todas las normas reglamentarias deberán de encontrar su ubicación en las correspondientes leyes administrativas, en las leyes aduaneras, de migración, de comunicaciones, o en reglamentos del mismo orden administrativo, reglamentos de salubridad, reglamentos de servicios portuarios, reglamentos de resguardo, reglamentos de policía, etc." (25).

Sigue diciéndonos el maestro que el proyecto elaborado por el Congreso cae en el error de incorporar normas o disposiciones reglamentarias que no encuadran en un código de fondo, debiendo encontrar su ubicación en los reglamentos conexos.

Hace ver el Maestro Cervantes Ahumada el hecho de que el derecho marítimo se ve afectado directa e inmediatamente por los cambios técnicos, cosa que es de importancia vital pues ésto es-  
25.- Memorias del Senado, labores legislativas, políticas y sociales desarrolladas durante el ejercicio de las XLIV y XLV Leg. Fed. México, 1964. Pág. 25.

cia, siendo presidida por el Senador Roberto Gómez Maqueo, tomó parte en esta audiencia el Dr. Raúl Cervantes Ahumada, Catedrático de Derecho Mercantil y Marítimo de la U.N.A.M.

El Dr. Raúl Cervantes Ahumada expresó lo siguiente: asevero que, en lugar de denominar la ley, debería de tomar el nombre de "Ordenanzas de la Navegación Marítima" u "Ordenanzas de la Marina Mercante", refiriendo ésto al nombre que debería de tener el ordenamiento en creación.

El maestro sostiene que de acuerdo con los principios rectores doctrinarios de derecho marítimo la ley de esta 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.

Apunta de una manera panorámica y general el contenido del proyecto señalando además que "este contenido podemos enfocarlo desde otro ángulo como en parte lo hacía el Lic. Batista. Un proyecto ley de esta naturaleza deberá contener sólo las disposiciones fundamentales y, consecuentemente, todas las normas reglamentarias deberán de encontrar su ubicación en las correspondientes leyes administrativas, en las leyes aduaneras, de migración, de comunicaciones, o en reglamentos del mismo orden administrativo, reglamentos de salubridad, reglamentos de servicios portuarios, reglamentos de resguardo, reglamentos de policía, etc." (25).

Sigue diciéndonos el maestro que el proyecto elaborado por el Congreso cae en el error de incorporar normas o disposiciones reglamentarias que no encuadran en un código de fondo, debiendo encontrar su ubicación en los reglamentos conexos.

Hace ver el Maestro Cervantes Ahumada el hecho de que el derecho marítimo se ve afectado directa e inmediatamente por los cambios técnicos, cosa que es de importancia vital pues ésto es-  
25.- Memorias del Senado, labores legislativas, políticas y sociales desarrolladas durante el ejercicio de las XLIV y XLV Leg. Fed. México, 1964. Pág. 25.

- sigue diciendo el Maestro - lo que induce a 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 Maestro -- Cervantes Ahumada; afirma que los que lo han precedido "han faltado en decir, es industria marítima, 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." (26)

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 lo siguiente:

El señor del Paso, asegura que después de haber hecho un -- estudio del proyecto de la Ley de Navegación Marítima, es de ver dos objetivos o finalidades que deberían de ser los siguientes:

a).- "Reconilación y adaptación a la época actual de toda -- la legislación de la materia que se halla dispersa en diferentes codificaciones".

b).- Fomentar la creación y operación de la Marina Mercante Nacional." (27).

26.- Gb. Cit. Pág. 139.

27.- Gb. Cit. Pág. 140.

Nos dice que el título relativo a "embarcaciones" del Código de Comercio tampoco fué incluido en este proyecto, olvidando asimismo la descripción de navieros, responsabilidades y atribuciones de los mismos, etc.

El señor del Paso llega a la afirmación de decir 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.(28)

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.

El Capitán Jorge Moral Espinosa, del Sindicato Nacional de Prácticos de Puerto, expuso:

"Que una vez llevado a cabo el estudio del proyecto de ley de navegación marítima, libro primero, título segundo, servicios marítimos y portuarios, capítulo tercero "pilotaje y maniobras complementarias" en sus artículo 109 al 126, acordamos someter a la consideración del Departamento de Publicaciones

23.- Ob. Cit.- Pág. 141.

y registro del debate de esa H. Cámara, ciertas reformas, adiciones y supresiones al proyecto antes mencionado." (29)

## II.- 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:

El señor Esquivel Avila, también hace mención de la dispersidad de las disposiciones de derecho marítimo que se encuentran en diversos ordenamientos y la notoria necesidad de su codificación en un ordenamiento que verdaderamente las aglutine en forma coherente y de acuerdo al momento histórico que se vive.

Hace una breve reseña histórica acerca de la aparición en las constituciones de los preceptos que están 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 materia, según lo consagra nuestra Constitución de 1917.

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

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 ésto, se tome 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 estiman 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 regularia 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 maniobras 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 estas 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 élla del -- Artículo 123; nos dice que antes de la promulgación de la Consti

tución 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 ésto 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 ésto se tuvo el triunfo de celebrar con- -- tratos 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 des- -- carga, 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". (30)

Años más tarde se modificó el Artículo de la Ley de Vías -- Generales de Comunicación que se refería a lo antes dicho, aumen- -- tando su contenido, tomando el número 124 e incluyendo un regla- -- mento 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 Ley de Vías Generales de Comunicación 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 comites ejecutivos ante la Secretaría de Trabajo y Previsión Social.

Siguió expresando el señor Barragán que se les ha concep-- tuado como empresas a las organizaciones de estibadores y manio-- bras marítimas a pesar de que la H. Suprema Corte de Justicia -- de la Nación ya ha asentado jurisprudencia al respecto, que di-- ce en términos generales, que si un grupo de trabajadores se or-- ganiza 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 lucrar, sino -- continúa siendo un sindicato de trabajadores asalariados que a cambio de su trabajo perciben un jornal y prestan sus servicios conforme a la autorización concedida por la Secretaría de Comu-- nicaciones, a un patrón, independientemente de que las manio-- bras que realicen constituyan un servicio público, porque ésto sólo significa que deben de ajustar su actividad a las disposi-- ciones de la Ley respectiva." (31).

Es así como en esta forma intervino el señor Barragán. --

El señor Eduardo Solís Guillén, contraalmirante de la Ar-- mada en México manifestó lo siguiente:

Hace incapié el señor Solís 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, -- 31.- Ob. Cit.- Pág. 145.

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 Rodios, de Cleón, etc., fueron también elaboradas que tuvieron una aplicación extensa, en México estuvieron vigentes hasta 1773.

En el transcurso del tiempo se incorpora en México en el Código de Comercio un capítulo especial relativo al derecho Marítimo; ésto fué en la época en que gobernaba a México el Presidente Don Benito Juárez, siendo este ordenamiento mercantil copia fiel de los Códigos de Comercio Francés y Español, llevando el nuestro las deficiencias propias de éstos, sucediendo pues con la incorporación de los preceptos relativos al Derecho Marítimo al Código de Comercio la muerte de la autonomía de aquel.

El señor 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.

Hay que hacer mención que uno de los primeros países que excluyó la reglamentación del derecho marítimo fué Bélgica pues nos dice Antonio Scialoja que "en Bélgica se observa que a partir de la ley de 1908 es la que se encarga de regular al derecho marítimo, excluyéndolo del Código de Comercio de 1879 donde se encontraba regida esta materia; la Ley Belga fué imitada por Grecia, que elaboró dos años más tarde su Código Marítimo de 1910." (32).

32.- Scialoja Antonio, "Sistema del Derecho de la Navegación", Ediciones Jurídicas Europa-América, Buenos Aires, Pág. 56.

Para concluir la segunda audiencia hicieron uso de la palabra los señores Tomás Torres y Sérvulo Romero, representando a 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 marquen 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.

### III.- Tercera Audiencia.

El 21 de junio de 1962 se lleva a efecto la Tercera Audiencia 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 señor Lic. Jesús J. Castorena, representante de la Liga Autónoma de Trabajadores Marítimos y Conexos de Tampico y Progreso, manifestó lo siguiente:

Afirma 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 Ley de Vías Generales de Comunicación 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.

Pero, el meollo de su exposición es hacer ver el status que guardan los maniobristas no sólo del Puerto de Veracruz, sino de todos los puertos de la República ya que la presencia de intermediarios era la causa por la cual aquellos se veían perjudicados en todos sentidos, puesto que estos eran los que celebraban pláticas y acuerdos con los agentes aduanales, con los agentes marítimos, sin que el grupo de maniobristas se enterara de cuáles eran las prestaciones a recibir, dándoles a los maniobristas el o los intermediarios una ínfima parte de lo que realmente deberían percibir; el problema se resolvió con bases de defensa constitucionales y se esfumaron pronto estos elementos nocivos para que el Sindicato de Maniobristas fuera el que tratara y llevara a cabo en forma directa lo acordado;

la Ley de Vías Generales de Comunicación sustentó que las actividades de carga, descarga, alijo, desalijo, etc., eran -- conexas de las vías generales de comunicación y que por tanto se necesitaba permiso previo para llevarlas a cabo, el permiso debería ser otorgado por la Secretaría de Comunicaciones -- para efectos de fijar una tarifa a los maniobristas; haciendo pues suyas cuestiones relativas a la Ley Federal del Trabajo, cosa bastante negativa.

Concluye el Lic. Castorena diciendo que en un principio -- se quiso considerar a los maniobristas como empresa pero, no -- tuvo éxito esa consideración, ya que éstos podían seguir te-- niendo la calidad de Sindicato.

Continúa en uso de la palabra el señor Anaya Legaria quien expresó lo siguiente:

La creación de la Ley de Navegación deberá de hacer un -- distingo entre lo que debe de entenderse por servicio maríti-- mo y que por servicio portuario, puesto que es de vital impor-- tancia hacer esa diferenciación, ya que dejar eso sin darle -- la atención debida crearia una situación de confusión.

El señor Anaya Legaria ataca la idea de la creación de -- la autoridad portuaria con bases constitucionales, al decir, -- que ésta es clásica de países donde la soberanía de las aguas corresponde a los estados que las tienen, como es el caso de -- las legislaciones estadounidense, alemana y holandesa pero, -- no así en México, donde la federación es quien tiene o en -- quien radica la soberanía y no en las entidades federativas -- que por suerte tengan situación geográfica cerca del mar.

Agrega además que no está de acuerdo con que en el articu-- lado 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 regu-

len a la navegación únicamente.

Los señores Angel Altamira y Lic. Mario Moya Palencia, --- en representación de la Secretaría del Patrimonio Nacional dijeron:

En particular el señor Altamira expuso su sana crítica -- al articulado del proyecto diciendo que el Artículo Primero -- tiene un párrafo que dice que "los bienes de dominio marítimo -- son Propiedad de la Nación, inalienables o imprescriptibles y -- sólo podrán ser apropiados por los particulares la explotación, el uso y el usufructo de dichos bienes." (33).

La Ley General de Bienes Nacionales en su artículo ocho -- contiene la enumeración de los bienes que forman parte del do-- minio público, al igual que la Ley de Secretarías y Departamen-- tos de Estado establece en disposición expresa en lo conducente a la Secretaría del Patrimonio Nacional que la posesión, vigi-- lancia y administración o conservación, entre otros bienes, de aquellos que forman el dominio público o que son de uso común -- siempre que no estén encomendados a otra dependencia.

El problema radica en saber cuáles son los bienes de domi-- nio 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.

Sigue diciendo el señor Altamira que en Artículo 2o. del -- proyecto determina quienes son los funcionarios que ejercen la autoridad marítima y en la fracción primera del citado precepto se enuncia el radio de actividad como lo es: "El mar territo-- rial, los litorales, la plataforma continental, los zócalos sub-- marinos, los puertos, ríos, lagos, lagunas navegables y riberas de los mismos." (34)

Es de observarse que aquí sólo se enumera el terreno de -- autoridad pero, no se define lo que deba de entenderse por --

33.- Memorias del Senado... Cb. Cit. Pág. 151  
34.- Ob. Cit. Pág. 152.

"Bienes de dominio marítimo" puesto que lo enunciado corresponde según el Artículo 27, Fracción V de nuestra Carta Magna al dominio público nacional; concordando también con lo dispuesto en el Artículo número 2 de la Ley General de Bienes Nacionales; vemos pues que no sólo la Secretaría de Marina tiene atribuciones al respecto sino también la Secretaría del Patrimonio Nacional, puesto que si la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado en su Artículo número 5, Fracción IV dispone que la Secretaría de Marina tiene "el ejercicio de la soberanía nacional en aguas territoriales, así como la vigilancia de las costas, tanto territoriales, como de las vías navegables e islas navegables. Las demás funciones administrativas en las costas, que no sean las de vigilancia, no corresponden a dicha Secretaría por virtud delo dispuesto en esa Fracción." (35); además existen -- otras fracciones que le atribuyen competencia a la Secretaría de Marina para ejercer su actividad con relación a bienes del dominio público nacional.

Se propone que no se incluya en el Artículo lo. el término "bienes de domino marítimo", ya que al no hacer mención de -- cuales son o qué elementos lo integran, es por las razones antes expuestas que se omita éllo.

Se hace incapié en la supresión de la Fracción VII del Artículo Tercero del proyecto que declara de orden e interés público los recursos o productos de los bienes enumerados en esta Ley, así como el establecimiento de las empresas para su aprovechamiento, por la misma razón de no existir una definición o un concepto de lo que debe de entenderse por "bienes de dominio marítimo".

Termina su intervención criticando la Fracción II del Artículo 4 del Proyecto, sosteniendo que la competencia a que se hace mención en dicha fracción no es única de la Secretaría de Marina sino que debe coadyuvar la Secretaría del Patrimonio Nacional.

El señor Lic. Moya Palencia afirmó:

Que la Secretaría del Patrimonio Nacional, antes Secretaría de Bienes Nacionales e Inspección Administrativa creada en 1947, y la presente en el año de 1959, obedeció su nacimiento a razones de tutela, protección y administración real y efectiva de los bienes de la nación; puesto que la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado en su Artículo 7o. previene que la Secretaría del Patrimonio Nacional tiene entre otras facultades las de: "poseer, vigilar, conservar o administrar los bienes de la nación incluyendo la zona federal marítimo terrestre; --- compilar y ordenar las normas que rijan las concesiones, autorizaciones o permisos para la explotación de esos bienes y recursos, e intervenir en la adquisición, enajenación, destino o reivindicación de los mismos." (36).

En el Informe Presidencial de 1959 el Ejecutivo Federal, afirmó que "la Secretaría del Patrimonio Nacional responde a estas necesidades: integrar un régimen administrativo congruente para ejercer con sentido uniforme las facultades que a la nación confiere el Artículo 27 Constitucional". (37).

Si ese fué el objeto o fin por el cual se creó esta dependencia administrativa no hay por qué "descentralizar de su control y manejo orgánico los bienes de la Nación, especialmente los inmuebles afectos o tan sólo conectados a la navegación o a los servicios marítimos, y las concesiones o autorizaciones para uso o aprovechamiento por particulares." (38).

Para dar por terminada la Tercera Audiencia hizo uso de -- la palabra el señor Lic. Angel Manuel Silvestre C., del Sindicato de Trabajadores al Servicio de Practicaje y Armadores de Barcos de Altura del Grande y Pequeño Cabotaje y Servicio de Remolques de Embarcaciones en el Puerto de Veracruz.

En uso de la voz el representante del Sindicato puso en -- conocimiento ser concesionarios 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." (39).

Su actividad está regida por los siguientes ordenamientos:

- 1.- Reglamento para el servicio de remolque en puertos y -- aguas nacionales.
- 2.- Acuerdo de la Secretaría de Marina que modificó la disposición de remolque número uno.
- 3.- Tarifa de remolque número dos.

Aparte de todo é ello 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 Generales de Comunicación.

En síntesis lo que en su intervención tuvo como objetivo -- es hacer mención de esa concesión y pugnar que se respete por -- esos derechos adquiridos al elaborarse esta Ley.

#### IV.- Cuarta Audiencia.

El 22 de junio de 1962 se lleva a efecto la cuarta y últi-- ma audiencia presidida por el Senador Sánchez Celis, intervino -- en élla en primer término el señor Lic. Manuel Cantarrell Méndez, 39.- Ob. Cit. Pág. 153.

representando a la Secretaría de Marina:

El deseo del representante de Marina es hacer ver que en el proyecto de ley no se ocupa de instituciones de vital importancia en el derecho marítimo como lo son los contratos de fletamento, de seguro, de compra-venta C.I.F., F.O.B., L.A.B. y C.F. -- comunes en esta actividad.

Reitera que es conveniente hacer una recopilación, una verdadera codificación de todos los preceptos dispuestos en materia -- de derecho marítimo.

Hace una reseña histórica del nacimiento de la Secretaría -- de Marina, diciéndonos que en el año de 1939 se instituyó el Departamento Autónomo de Marina, aglutinando dependencias que se -- encontraban ubicadas en la entonces Secretaría de Agricultura y Fomento, como lo eran las relativas a la pesca e industria marítimas y, de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas los departamentos de Marina Mercante y de Obras Marítimas.

Sucediendo ésto y al crearse la Secretaría de Marina el 31 de diciembre de 1940 se transformaron los departamentos a direcciones generales, como lo fueron el de obras marítimas y arquitectura y de pesca e industrias conexas, rigiéndose para su ejercicio por la Ley de Vías Generales de Comunicación, en lo relativo a las comunicaciones por agua; trayendo por consiguiente problemas de competencia por la concurrencia de varias Secretarías de Estado.

Hizo ver el Lic. Cantarrell, la imperiosa necesidad, de -- establecer en forma definida las atribuciones supletorias o complementarias de la Secretaría de Marina, ya que la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado en lo que dispone sobre la competencia, facultades y atribuciones de la Secretaría de Marina hay ausencia de preceptos como el relativo "al control del territori

donde ejerce su jurisdicción, pero no sólo en el aspecto material, sino también en el formal, requisitos sin los cuales se verá imposibilitado para regular la operación portuaria, nudogordiano del problema marítimo." (40)

El representante de la Secretaría de Marina pugna por una eficiente coordinación de actividades en virtud de la desorganización que priva en éste sentido en los puertos de la República; las dependencias que intervienen en éllo son las siguientes Secretarías de Estado:

- a).- Secretaría de Marina;
- b).- Secretaría de Comunicaciones y Transportes;
- c).- Secretaría de Hacienda y Crédito Público;
- d).- Secretaría del Patrimonio Nacional.

Además de otros organismos que concurren en las operaciones de los puertos.

Habiendo pues, una buena administración portuaria es un punto de atracción innegable, ya que habiendo el menor número de problemas en los puertos, mayor auge tendrán.

Según el Lic. Cantarrel la administración portuaria debe ser en 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.

Continúo la intervención el señor Capitán Rafael Cordera Paredes, Director de 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 vivificando esta actividad en todos sentidos.

Siguió en el uso de la palabra el señor Enrique Rojas, de la Cámara Nacional de Transportes y Comunicaciones.

Opinó que la Ley en elaboración deberá de contener disposiciones y preceptos que vayan en pro de un 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:

El proyecto que se estudia, en su exposición de motivos responde a lo siguiente: "...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..." (41). Por lo que se creó el proyecto.

Hace mención de la omisión de preceptos vinculados con los contratos de fletamento, al contrato de pasaje, y al conocimiento

to de embarque, que se encuentran encuadrados en el Código de Comercio en su libro tercero, título tercero; así como también el contrato de seguro, como lo hizo ver el Dr. Raúl Cervantes Ahumada, ubicado en el anterior ordenamiento en su parte relativa; se omiten también disposiciones de derecho privado, incluyendo solamente las de derecho público, negando por lo tanto las instituciones de orden privado, sin apreciar que existe una conjugación de esos órdenes en el Derecho Marítimo, teniendo éste una característica sui generis.

Dice el señor Lic. Melo y Andrade que si se usa el término embarcación "se está regulando 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 dá desde una lancha de remo hasta un transatlántico." (42) 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 áerea deberían 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 42.- Ob. Cit. Pág. 158.

"o responsable de la embarcación" "o responsable legal" que hacen difícil su interpretación por no poder deducirlas 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 marítimo." (43) 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 Marítimos, su inclusión en este trabajo fué motivada por la importancia que tiene su contenido.

## CAPITULO TERCERC.

### EL REGIMEN DEL TRABAJO MARITIMO.

- A).- La reglamentación respecto del trabajo en el mar en la Ley Federal del Trabajo.

Opinión de distintos juristas:

I.- J. Jesús Castorena.

II.- Georges Ripert.

III.- Francisco de Gamechogicochea.

IV.- Rodolfo Mezzera.

V.- Francisco Fariña.

- B).- Análisis comparativo de los novedosos artículos del proyecto de Ordenanzas de la Marina Mercante con la Ley Federal del Trabajo.

I.- Descripción de las situaciones que guardan dichos ordenamientos.

- C).- Futura creación de Tribunales Marítimos.

Opinión de distintos juristas:

I.- José Domingo Ray.

II.- John Colombos.

III.- Atilio Malvagny.

IV.- Nuestra Opinión.

## EL REGIMEN DEL TRABAJO EN EL MAR.

El trabajo en el mar reviste características propias, -- motivo por las cuales se ha llevado a cabo una regulación especial y en seguida veremos en qué consiste.

A).- La reglamentación respecto del trabajo en el mar -- en la Ley Federal del Trabajo.

Opinión de distintos juristas:

I.- J. Jesús Castorena.

Nos dice el maestro Castorena que la reglamentación del trabajo marítimo obedece a que debe de regularse particularmente por sus características; lo mismo que el trabajo ferroviario o del campo se ven reglados 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 y 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 el jurista laborista mexicano que "Ese régimen es, en nuestra ley, el más complicado de los particulares, se trata del trabajo de más profundas y notables características". (1).

En la Ley Federal del Trabajo, los preceptos que se aplican en lo que se refiere al régimen del trabajo marítimo a las embarcaciones mexicanas y a sus tripulaciones, responden al -- concepto que se tiene de que el buque es una extensión territorial del país de que se trate; es decir, las leyes aplicables -- serán las del pabellón que enarbore el buque; nos dice al -- respecto el maestro Castorena que "El principio de la extrate-

I.- Castorena Jesús J., Manual de Derecho Obrero, 4a. Edición, Méx. D.F. 1964. Pág. 212.

territorialidad 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 y de las personas encargadas de la administración de aquélla (art. 143). " (2).

Continúa diciéndonos "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 tripulaciones mexicanas; se han decidido por el principio de que el Art. 143, no es aplicable; que son la ley y los tribunales mexicanos los llamados a resolver los problemas del trabajo; pese al mandato del Art. 141." (3).

El Art. 141 dice a la letra:

"Todo contrato de trabajo celebrado por tripulantes de - nacionalidad mexicana, para la prestación de servicios en buques extranjeros, deberá hacerse en los términos - establecidos en el artículo 29".

El Art. 29 de la Ley Federal del Trabajo dice al tenor:

"Todo contrato de trabajo celebrado por trabajadores mexicanos, para la prestación de servicios fuera del país, deberá extenderse por escrito, ser legalizado por la autoridad municipal del lugar donde se celebre y visado - por el Cónsul de la Nación donde deban prestarse los - servicios, Contendrá, además, como necesarias para su - validez, las siguientes estipulaciones, sin las cuales no podrá ser legalizado:

I.- Los gastos de transporte y alimentación del trabajador, y de sus familiares, en su caso, y todos los que se - - originen por el paso de las fronteras y cumplimiento de las disposiciones sobre migración, o por cualquiera - - otro concepto semejante, serán por cuenta exclusiva del patrón o contratista;

2.- Ob. Cit. Pág. 213.

3.- Ob. Cit. Pág. 213.

II.- El trabajador percibirá íntegro el salario convenido, - sin que pueda descontársele cantidad alguna por cualesquiera de los conceptos a que se refiere el inciso anterior, y

III.- El empresario o contratista otorgará fianza o constituirá depósito en efectivo en el Banco del Trabajo y, en su defecto, en el Banco de México, a entera satisfacción de la autoridad del trabajo respectiva, por una cantidad igual a la que importen todos los gastos de repatriación del trabajador y de su familia, y de los de su traslado hasta el lugar de origen.

Una vez que el empresario compruebe haber cubierto dichos gastos o la negativa del trabajador para volver al país, y que no adeuda al trabajador cantidad alguna por concepto de salario o indemnización a que tuviera derecho, la autoridad de trabajo ordenará la devolución del depósito o cancelará la fianza otorgada."

Es decir, en el caso de las acciones de indemnización que por riesgos profesionales se ejerciten, deberán de ventilarse en tribunales mexicanos.

El Maestro Castorena dice sobre los riesgos profesionales que existe "una modalidad que introduce la ley en esta materia al régimen ordinario. Es la de comunicar los accidentes de trabajo que hayan ocurrido durante el viaje a la capitania del puerto a que recale la embarcación, si el puerto es nacional y dentro de las veinticuatro horas de haber sido declarada a libre -- plática, si el puerto es extranjero. El aviso lo dará al Cónsul de México y al Capitán del primer puerto nacional que toque - - (art. 162). Además la ley impone a los armadores el deber de asegurar a los tripulantes cuyo contrato de trabajo sea por tiempo indefinido, contra los riesgos profesionales." (4).

Ya en esta materia, se habían sostenido puntos de vista en defensa de los tripulantes, al respecto citaremos la opinión de varios juristas extranjeros.

#### II.- Georges Ripert.

Explica el Maestro francés que "Los marinos están asegurados obligatoriamente contra la invalidez resultante de la vejez, y contra la que resulta de los accidentes y enfermedades; la ley del 21 de abril de 1898, sustituida por la ley del 19 de diciembre de 1905, adoptó para la reparación de los accidentes un régimen diferente al que se encuentre en uso para el trabajo terrestre." (5) - continúa diciéndonos Ripert - "Los marinos están afiliados a la caja de previsión, cuyos recursos provienen, por una parte, de las cotizaciones aportadas por los armadores, y, por otra parte de las cotizaciones de los marinos, sin contar las subvenciones del Estado. Hay pues un seguro obligatorio. Cuando el régimen de Seguros Sociales fué instituido hubo necesidad de hacerlo conciliar con el régimen anterior. El Decreto-Ley del 17 de junio de 1938 y la ley del 22 de septiembre de 1948 han reorganizado el régimen de seguros de los marinos." (6).

Hay una disposición muy peculiar que consiste en que si el tripulante pagó sus cuotas por cierto tiempo, está igualmente asegurado contra la enfermedad y el accidente ocurrido fuera de la navegación; afirmamos que es peculiar porque el seguro se extiende en los casos de estar el tripulante en tierra.

#### III.- Francisco de Gamechogicochea.

Nos dice el maestro español respecto de las enfermedades profesionales en el mar que "El hombre de mar que enfermase, no perderá su derecho al salario durante la navegación, a no proceder la enfermedad de un acto suyo culpable. Esta regla consa-

5.- Ripert Georges, Compendio de Derecho Marítimo, Trad. Pedro G. San Martín, Tipográfica Editora Argentina, Buenos Aires 1954. Págs. 83 - 84.

6.- Cit. Pág. 85.

grada por todos los códigos marítimos se funda en la presunción de que la enfermedad es consecuencia inmediata del RIESGO PROFESIONAL." (7) Existe, sostiene el tratadista español, una excepción a esta regla, que es la de que cuando la enfermedad proceda de un acto culpable del propio tripulante, es decir, cuando voluntariamente dió origen a la enfermedad para dejar de cumplir con lo pactado en el contrato; ante esta situación el naviero -- queda exento de pagarle el sueldo a título de RIESGO PROFESIONAL en virtud de que éste no existe.

IV.- Rodolfo Mezzera.

Mezzera al hablarnos del contrato de ajuste nos dice que existen obligaciones recíprocas entre las partes contratantes y por lo que toca a los tripulantes son:

- a).- Suministrar el trabajo convenido o el que fuere de -- uso;
- b).- Obedecer al capitán y observar la disciplina de abordo.

En tanto que las obligaciones del armador son:

- a).- Pagar los salarios;
- b).- Alimentar a la tripulación;
- c).- Indemnizar en caso de despido;
- d).- ASISTIR E INDEMNIZAR EN CASO DE ACCIDENTES O ENFERMEDADES.
- e).- Repatriar.

Es de notarse, según nos dice Mezzera, que por lo que respecta a la obligación del armador de asistir e indemnizar en -- caso de accidentes o enfermedades, los dispositivos que ordenan esto "establecieron un régimen especial de asistencia y de sub--

7.- De Gameohogoicochea Francisco, Derecho Marítimo Español, T.I. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao. Pág. 193.

sidio en beneficio de la gente de mar, mucho antes de que llegara a sancionarse para los obreros en general una ley para los accidentes del trabajo." (8).

Se advierte que la protección del trabajador en el mar fué primero que la de los demás.

Continúa diciéndonos que ese régimen se refiere a los campos de enfermedad o heridas y en caso de muerte.

"En caso de enfermedades o heridas contraídas en el curso del viaje o sufridas al servicio del buque, el tripulante tiene derecho: a seguir devengando el sueldo estipulado hasta restablecerse o estar de regreso en el puerto de matrícula; a recibir asistencia médica y a ser indemnizado según arbitrio judicial si resultare mutilado o afectado con alguna incapacidad, es indudable que tiene esos derechos sólo cuando las enfermedades o los accidentes que se han producido fueron mientras el tripulante trabajaba al servicio del buque." (9).

Esto último es la afirmación de la tesis del RIESGO PROFESIONAL en el trabajo en el mar, estableciendo en forma general" ....mientras el tripulante trabajaba al servicio del buque" en nuestra legislación se habla por motivo o en ejercicio del trabajo.

Nos afirma Mezzera que "en los casos de muerte del tripulante sus herederos tienen derecho a ser pagados de los gastos de entierro y a recibir un porcentaje de los sueldos. Con respecto a los sueldos hay que distinguir según el ajuste haya si do por un mes, por viaje, si la muerte ocurrió en defensa del buque los porcentajes deben ser mayores". (10).

8.- Mezzera Alvarez Rodolfo, Curso de Derecho Marítimo, Organización Medina, Montevideo 1954. Pág. 246.

9.- Ob. Cit. Pág. 246.

10.-Ob. Cit. Pág. 246.

Se establece lo anterior a título de premio por actos heroicos, ya que ésto es a lo que responde, a nuestro juicio, la inclusión de ello en ese precepto; además, es de criticarse la afirmación que se hace al decir "...sus herederos tendrán derecho..." nosotros sostenemos en México que no deben de considerarse herederos, las personas que dependían económicamente del trabajador -- fallecido, pues, no puede guardar sinonimia el régimen hereditario con el de las indemnizaciones, puesto que las personas que tienen derecho a percibir la indemnización por muerte del trabajador, tienen acción propia, distinta de la de aquel.

Concluye diciéndonos que "los tripulantes se encuentran -- actualmente amparados por la Ley de Accidentes de Trabajo del 28 de febrero de 1941. En caso de muerte o de incapacidad permanente éllas o sus herederos pueden tener derecho a indemnizaciones superiores a las que establece el Código. Por consiguiente, los artículos citados deben considerarse derogados por la ley de accidentes de trabajo, en todo cuanto sea pertinente, subsistiendo tan solo en cuanto acuerden al tripulante derechos especiales que esa ley no ha previsto." (11). Esta ley vuelve a caer en el error de considerar herederos a quienes tienen derecho a la indemnización, error craso por parte de la legislación de Uruguay.

V.- Francisco Fariña.

A propósito del tema podemos citar a Fariña, que al tratar sobre el transporte marítimo y sus sistemas de responsabilidad, toca la responsabilidad objetiva en el campo del Derecho Marítimo; diciendo "la responsabilidad se construye así, sobre la base de la necesidad colectiva de garantizar la reparación de daños a los particulares, expuestos a riesgos específicos y aún a riesgos generales." (12) y para una idea más general, cita a Borrel

11.- Ob. Cit.- Págs. 246 - 247.

12.- Farina Francisco, El Transporte Marítimo y sus Sistemas de Responsabilidad, Ministerio de Marina. Madrid 1939 Pág. 107.

Maciá sobre un estudio que publicó en la Revista de Derecho Privado, donde asienta: "Todo aquel que, con su propia actividad o la de otros a su servicio o interés, se procura un mayor bienestar o una ganancia de orden económico y, como consecuencia de esta actividad, causa un perjuicio debe indemnizarlo en un todo o a lo menos en cuanto alcance el beneficio conseguido. Y ésto no como pena, sino por constituir gasto necesario de la empresa." (13).

Continúa diciéndonos Fariña que la extensión de la responsabilidad objetiva al ser desarrollada en el ámbito del derecho marítimo, produjo en Francia discusiones por motivo de las sentencias que se dictaron en relación, primero, con el caso del "Lamoreciere" en el año de 1951 y tiempo después la del "Champollion", expone Fariña que dichas sentencias fueron causa de estudios posteriores que se publicaron en la revista "Le Droit Maritime Français", estudios realizados por G. Ripert y P. Lureau.

El caso del "Lamoreciere" textualmente nos dice Fariña fué como sigue: "Una avería en un mamparo de las carboneras y la mala calidad del carbón de consumo provocaron la pérdida del buque con la de vidas humanas." (14). Al acontecer lo anterior la corte de casación francesa, dispuso que un precepto del ordenamiento civil, se consideraría como norma general aplicable a la navegación marítima, siempre y cuando no existiere algún otro, entonces conforme a esa norma se soluciona el problema.

13.- Ob. Cit. Pág. 107.

14.- Ob. Cit. Pág. 107.

Por lo que se refiere al "Champollion" sucedió lo siguiente" se hundió después de encallar, a consecuencia del error de juicio del capitán, equivocándose respecto a la luz de un faro aeronáutico en la proximidad de las costas del Líbano. La corte de apelación de París falló este caso en sentido parecido al anterior. El armador-añadía la sentencia- resultaba responsable en concepto de guardián del buque". (15) Aplicando el artículo 1384 del Código Civil Francés se llegó a esta solución, sin dejar pues de percibir a nuestro criterio que fué puesta en juego la teoría de la culpa en la guarda, expuesta al principio de este trabajo.

Agrega Fariña "La aplicación del precepto civil al ser -- interpolado en el campo del Derecho Marítimo, ofrecía muy particulares facetas, con aspectos sumamente discutibles, y los contradictores encontraron fundados motivos de crítica. Afirmó Lureau, en el caso del "Champollion" que la responsabilidad derivada de las propias cosas, representa que la víctima de -- un daño que le ha sido ocasionado al margen de toda relación contractual, tiene que probar la culpa de su autor y ante -- la dificultad de aportar esta prueba, se ha inventado la teoría de que el daño ha sido causado por la propia cosa y por -- quien la tiene bajo su guarda. Pero el que tiene esa guarda -- es quien tiene realmente la cosa a su disposición y se sirve de ella materialmente, utilizándola en el momento de la realización del daño- agrega Lureau- que no tiene lógica llegar con estos conceptos de la responsabilidad de las cosas a encontrar una responsabilidad en el armador, que la solución es contraria al verdade

ro concepto de guardián y sobre todo no puede ser descartada - la responsabilidad del capitán como si no tuviese funciones a bordo y no fuese el representante del armador." (16).

Como dijimos anteriormente para la solución del caso del "Champollion" se basó la corte en la teoría de la culpa en la guarda y la opinión de Lureau es acertada, pronunciándonos con él en el mismo sentido, tomando en cuenta lo que se entiende - por la mencionada teoría de la culpa en la guarda, expuesta en otro lugar de este trabajo.

B).- Análisis comparativo de los novedosos artículos del proyecto de Ordenanzas de la Marina Mercante con la Ley Federal del Trabajo.

I .- Descripción de las situaciones que guardan dichos - ordenamientos.

El análisis comparativo del proyecto de Ordenanzas de la Marina Mercante con la Ley Federal del Trabajo hace que opinemos lo siguiente:

El proyecto de ordenanzas en su capítulo referente al contrato de trabajo, en su artículo sexto dispone que:

"No deberán emplearse en los barcos menores de 18 años; - no obstante, podrán admitirse por excepción mayores de 16 a -- quienes, previo examen 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 represente legal." (17). Es de hacerse notar que procede la contración de menores de 18 años hasta los 16 con el sólo efecto o -- propósito de fines educativos, como en el caso previsto de querer

16.- Ob. Cit. Págs. 108 - 109.

17.- Cervantes Ahumada Raúl, Proyecto de Ordenanzas de la Marina Mercante. Pág. 28.

ingresar a un barco-escuela y trabajar en él, con el requisito de tener un examen médico que lo faculte como capaz y facultado para entrar, concediéndose el permiso por la autoridad administrativa, además de que los contratos se celebrarán con los representantes legales de los menores que contraten.

La Ley Federal del Trabajo por su parte, previene en su artículo 136, encuadrado dentro del capítulo XV que se refieren al trabajo en el mar y vías navegables, lo siguiente:

"Los contratos relativos a trabajos de menores de 16 años, residentes o de paso en el extranjero, y que carezcan de padres o tutores, serán autorizados por el Cónsul de México, sin perjuicio de ser ratificados en cualquier tiempo por sus representantes legales." (18).

Es de señalarse que este precepto choca con lo dispuesto en el artículo 231, encuadrado donde se regula el contrato de aprendizaje y que dice al tenor:

"En el trabajo marítimo y en el ferrocarrilero no se admitirán aprendices menores de dieciseis años." (19).

Si apunta la ley lo anterior, no hay porque hacer una excepción a éllo en lo que se refiere al trabajo en el mar donde los peligros, son más acentuados; en el mismo sentido se pronuncia Trueba Urbina en el comentario que hace al precepto. Reflexionando más sobre el artículo 136 nos preguntamos si lo contenido en él, está acorde con otras legislaciones que pudieran permitir el trabajo a menores de dieciseis años, ya que previene que "....., y que carezcan de padres o tutores, serán autorizados por el Cónsul de México, sin perjuicio de ser ratificados en cualquier tiempo por sus representantes legales".

18.- Ley Federal del Trabajo, 49a. Edición, Editorial Porrúa, - S.A. México 1965. Pág. 103.

19.- Cb. Cit. Pág. 144.

A nuestro juicio, creemos, que dicha disposición debe desaparecer del articulado, por no estar apegada a las reglas generales que han sido establecidas por nuestro ordenamiento -- laboral.

Ade más, en nex o con el artículo 6 del Proyecto de Ordenanzas, están los artículos 7 y 8 que dicen textualmente:

Art. 7.- "El capitán o el naviero que infrinjan los artículos 5 y 6 serán sancionados por una multa equivalente al decúplo del sueldo mensual de un marinero, de los de ínfima clase ocupado en el barco, Esta multa será aplicada por la autoridad competente del puerto de matrícula," (20).

La máxima autoridad del buque o sea el capitán, o, el naviero se verán sancionados en el dado caso que no se cumpla con lo ordenado, puesto que en ellos recae la obligación de cumplir con lo dispuesto; la misma sanción es impuesta a ellos en el -- artículo siguiente.

Art. 8.- "Ninguna persona deberá ser contratada sin la -- presentación del 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." (21).

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.

El proyecto de Ordenanzas, tiene una enumeración de los -- elementos que se deben de incluir en el contrato de trabajo.

Art. 10.- El contrato de trabajo deberá contener:

"... a).- Nombre y domicilio del naviero;

b).- Nombre y domicilio, fecha de nacimiento o edad, -- lugar de nacimiento y nacionalidad del trabajador;

20.- Cervantes Ahumada Raúl, Proyecto de Ordenanzas. Ob. Cit. Pág. 28.

21.- Ob. Cit. Pág. 28.

- c).- Datos de identificación del barco en que el trabajador prestará sus servicios;
- d).- Condiciones en que el trabajo deberá prestarse, con la indicación de si éste es por viaje o a términos;
- e).- Determinación de la jornada de trabajo y de días de descanso;
- f).- Datos relativos al seguro del trabajador contra enfermedades y accidentes;
- g).- Monto del salario, días de pago y la forma de computar los salarios por tiempo extraordinario;
- h).- Fecha de expiración del contrato, si fuere por tiempo determinado;
- i).- Si el contrato fuere por viaje, indicación del puerto de destino y del tiempo que deba transcurrir después de la llegada para que el trabajador pueda ser dado de baja;
- j).- Si el contrato fuere por tiempo indeterminado, circunstancias que darán derecho a las partes para rescindirlo, y antelación con que deberá presentarse el aviso de rescisión, que deberá ser igual para el naviero y para el trabajador;
- k).- Indicación de las vacaciones anuales que se concederán y pagarán al trabajador;
- l).- Lugar y fecha en que el trabajador deberá presentarse a bordo;
- m).- Lugar y fecha en que el contrato se firma;
- n).- Firma de los contratantes. Si alguno no supiere firmar, firmará por él -- otra persona a su solicitud, y ésto será certificado por la autoridad -- administrativa..." (22).

La Ley Federal del Trabajo, no hace esta enumeración, dejando a las partes contratantes, su elaboración con el debido apego a lo que la ley dispone al respecto.

Existen disposiciones en el proyecto de Ordenanzas que son toda una novedad y que en nuestra Ley Federal de Trabajo y en la Ley de Navegación de comercio marítimos no existen, - tales disposiciones son las que siguen:

Art. 12.- "A cada trabajador se le entregará, a la terminación de su contrato, una cartilla marina en la cual deberá de hacer constar el capitán su empleo a bordo del buque. La forma y el contenido de la cartilla serán determinados por el Reglamento; 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". (23).

Art. 13.- "El trabajador tendrá derecho, en cualquier tiempo, a que el capitán le expida, por separado, una constancia sobre la calidad de su trabajo." (24).

A nuestro juicio estas disposiciones tiene por finalidad -- 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."

Otro artículo que presenta innegable novedad es el siguiente:

Art. 22.- "El trabajador podrá dar por rescindido su contrato con derecho a que se le pague un mes de salario y, en su caso, los gastos de transporte al lugar de su contratación, en los siguientes casos:

".....a).-Si existiere epidemia contagiosa y virulenta en un puerto de destino, y el trabajador tuviere conocimiento de éllo después de celebrado su contrato;

23.- Cb. Cit. Págs. 29 - 30.

24.- Cb. Cit. Pág. 30.

- b).- Cuando sobreviniere peligro de guerra inminente, o tal peligro aumentare en forma notoria;
- c).- En los casos de contrato por viaje, - cuando la ruta se alterara considerablemente;
- d).- Si el buque no se encontrare en buenas condiciones para navegar;
- e).- Cuando el buque estuviere inadecuadamente equipado o su tripulación fuese inapropiada;
- f).- Si el buque fuere cargado o lastrado indebidamente;
- g).- Si el alojamiento de la tripulación - se considerare insalubre;
- h).- Cuando el trabajador hubiere recibido mal trato del capitán, o cuando, recibiendo de otras personas, el capitán hubiese dejado de prestarle la -- protección adecuada;
- i).- Si no se le proporcionare alimentación adecuada..." (25)

En el proyecto de Ordenanzas se hace una enumeración -- casuística de aquellas situaciones en que se puede llevar a cabo la rescisión, en contraposición a nuestra Ley Federal - del Trabajo que sólo dispone pocos artículos para el caso de rescisión, siendo éstos los siguientes:

Art. 144.- "Cuando falten diez días o menos para el fencimiento de un contrato y se pretende hacer un nuevo viaje que exceda en duración a este término, los tripulantes podrán pedir la rescisión de sus contratos, dando aviso al patrón con tres - días de anticipación al de la salida del barco, a fin de no que dar obligados a prestar sus servicio en ese nuevo viaje." (26).

Art. 145.- "El contrato de trabajo de tripulantes no es -- rescindible cuando el buque esté en el mar; tampoco es rescindible estando el buque en puerto, si la rescisión se intenta dentro

25.- Ob. Cit. Pág. 32.

26.- Ley Federal del Trabajo, Ob. Cit. Pág. 105.

de las veinticuatro horas anteriores a su salida, a menos -- que en este último caso, se cambie al capitán o el destino -- de la embarcación." (27).

Art. 146.- "no es rescindible el contrato de trabajo -- de tripulantes, cuando el buque esté en el extranjero, en -- lugares despobaldos o en puerto, siempre que en este último caso se exponga al buque a cualquier riesgo por mal tiempo u otras circunstancias." (28).

Otra disposición que es menester abordar, es la del reglamento del Trabajo en donde el proyecto de ordenanzas marca la pauta para elaborarlo, apegándose a las siguientes reglas, -- contenidas en el capítulo tercero del Título Segundo del trabajo en el mar; transcribiendo textualmente el articulado respectivo:

Art. 1.- "Corresponderá al Capitán formular un reglamento de Trabajo que deberá ser sometido a la aprobación de la autoridad laboral competente". (29).

Art. 2.- El reglamento del trabajo se fijará en lugares - adecuados del buque, en letra impresa y fácilmente legible."(30)

Art. 3.- "El reglamento de trabajo contendrá:

- a).- Las funciones específicas de la oficialidad y la marinería;
- b).- La forma de organizar las guardias y los turnos;
- c).- La forma de pagar los salarios;
- d).- Las disposiciones especiales que se aplicarán cuando el buque se encuentre en Puerto;

27.- Ob. Cit. Pág. 105.

28.- Ob. Cit. Pág. 105.

29.- Cervantes Ahumada Raúl, Proyecto de Ordenanzas. Ob. Cit. Pág. 33.

30.- Ob. Cit. Pág. 33.

e).- Las sanciones disciplinarias que el capitán podrá imponer a la tripulación;

f).- Las características y detalle del uniforme que deberán usar los oficiales y los marineros, y las circunstancias en que su uso se considere reglamentario;

g).- Cuantas disposiciones el capitán considere convenientes y que no sean contrarias a la presente ley y a las leyes laborales generales". (31).

En nuestra Ley Federal del Trabajo, no se contienen disposiciones como las que antecede, sino simplemente para su confección se deberá apegarse a lo estatuido en la Ley, sobre el reglamento interior de trabajo en sus artículos del 101 al 105.

La comparación llevada a cabo fué tomando en consideración los artículos que más nos atrajeron y llamaron la atención por la novedad de su contenido.

C).- Futura creación de Tribunales Marítimos.

Opinión de distintos juristas:

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, puesto que la práctica nos ha demostrado que en países como Brasil, la existencia de Tribunales de éste tipo han traído consecuencias positivas, ya que los elementos integrantes de ese órgano son personas que conocen la materia y al juzgar emiten fallos más acertados que los que pudieran darse en otro Tribunal que no tuvieran ese carácter.

I.- José Domingo Ray.

El maestro argentino relata: "Se han presentado diversos proyectos sobre la creación de Tribunales Marítimos -- compuestos por marinos 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." (32).

J. Domingo Ray, al hablar acerca de la Autonomía jurisdiccional del derecho de la navegación, nos afirma: "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 conczcan con la precisión necesaria las materias más diversas y puedan valorar debidamente los problemas en juego en cada una de ellas." (33)

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 Consulatatus Maris, la erección de este 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 erija.

32.- Domingo Ray José, Derecho de la Navegación, Particularismo y Autonomía, E. D. I. A. R., Buenos Aires 1959 Pág. 65

33.- Ob. Cit. Pág. 108.

II.- John Colombos.

Existe también en Inglaterra un Tribunal Marítimo, denominado Tribunal del Almirantazgo; John Colombos al respecto -- "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=, poseían 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". (34).

III.- Atilio Malvagny.

Malvagny, habla de un Derecho Laboral de Navegación lo mismo que de un Derecho Procesal de la Navegación, dice que -- el Derecho Procesal de la Navegación tiene sus normas con características propias de aplicación, para cuya interpretación: "No deben olvidarse las normas de fondo consagratorias a Derechos a que están destinadas a servir, so peligro de inutilizar las 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." (35).

34.- Colombos Jhon C., Derecho Internacional Marítimo, Trad. -- José Luis de Azcárraga, Biblioteca Jurídica Aguilar, Madrid 1961, Pág. 6.

35.- Malvagny Atilio.- Derecho Laboral de la Navegación, Editorial de Palma, Buenos Aires 1949, Pág. 94.

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.

IV.- Nuestra opinión.

Nosotros creemos que al erigirse en México este tipo de  
Tribunales, tendrían una Jurisdicción Federal y una ubica- -  
ción en los Puertos de mayor importancia; darían resultados  
provechosos, por las razones antes expuestas por los distin-  
tos juristas que citamos anteriormente; y, agregamos, que si  
existen Tribunales Civiles, Penales, Laborales, ¿ por qué --  
no concebir la existencia de Tribunales Marítimos?. Es de --  
apuntar que de momento no sería posible o factible tal idea,  
pero llegará el día en que su creación sea digna de elogio -  
por las necesidades que impliquen su instauración.

## **CAPITULO CUARTO**

### **LAS RESPONSABILIDADES EN EL CONTRATO DE FLETAMENTO - PASAJE**

**A).- ¿Qué es el fletamento pasaje?**

**I.- Breves antecedentes acerca  
de este contrato.**

**II.- La responsabilidad del transpor-  
tista por accidentes al pasajero.**

**B).- Reforma de los artículos 160, 164,  
175, 194, 195 y 196 de la Ley de--  
Navegación y Comercio Marítimos.**

**I.- Motivos de las reformas, publi-  
cadas en el diario oficial del--  
20 de agosto de 1964.**

**II.- Comentarios a esas disposiciones.**

## LAS RESPONSABILIDADES EN EL CONTRATO DE FLETAMENTO - PASAJE

A).- ¿ Qué es el fletamento-pasaje?

I.- Breves antecedentes acerca de este contrato.

En la antigüedad, era rara la vez en que pudiera decirse que existió un transporte de personas, puesto que los individuos que se embarcaban eran personas que se incorporaban a la tripulación con afán de experimentar nuevas aventuras y, al asimilarse a ella, dejaban de tener el carácter de pasajeros, puesto que éstos y aquélla son distintos; otros se embarcaban con el motivo de llegar a obtener nuevos productos objeto de venta, en el caso de los comerciantes quienes por su deseo de lucro se iban a lugares lejanos con aquélla finalidad; los menos eran aquellos que tenían que salir de un lugar por razones de tipo político.

Sin embargo, hay instituciones que hacen referencia al transporte de personas, como lo fué la compilación denominada Consulado del Mar.

La piratería fué un elemento nocivo a este tipo de actividad, ya que la posibilidad de verse en un peligro inminente hacía que las personas evitarán este medio de transporte motivo por el cual su reglamentación se olvidó por completo, puesto que en la Ordonnance de la Marine, du Mois D'Aout 1681, de Luis XIV, no se incluyó nada al respecto, lo mismo sucedió en el Código de Comercio Francés de 1808; no fué sino hasta 1861 cuando aparecieron en el Código de Comercio Alemán, ciertos puntos relativos al transporte de pasajeros; motivando que los países dedicados a la navegación-reglamentaran en forma propia todo lo relativo a ese tipo de ----

transporte.

La navegación a vapor marcó la pauta para la reglamentación del contrato de fletamento-pasaje y el avance de la ciencia y de la técnica han hecho día con día que sufra transformaciones este contrato para darle su concepción debida.

Nos expone Fariña: "La gran importancia que en los transportes marítimos han adquirido el de personas, ha merecido una atención especial para ir mejorando progresivamente las condiciones de los viajes por mar, por parte de las compañías de navegación, y a su vez los estados se han preocupado por exigir las condiciones de seguridad e higiene adecuadas, originando todo ello una -- profusa legislación." (1) El transporte por agua ha adquirido -- actualmente una situación de extrema importancia, lo cual ha hecho que las compañías navieras pongan a disposición del pasajero los buques con todos los elementos más avanzados en técnica y -- comodidad.

Pasaremos a explicar lo que se entiende por fletamento-pasaje pero, antes de entrar en ello, diremos que "la palabra fletamento se deriva de la palabra flete, que designa el precio del trans-- porte marítimo de las mercancías; flete viene del alemán, fracht; en inglés freight, que significa la carga de un navio."(2)

Se ha discutido acerca de si el contrato que celebra el pasajero con el transportista, es una especie de fletamento, que tomaría el nombre de fletamento-pasaje o es un contrato especial. Al -- respecto Fariña nos asevera: "Considerando el contrato de pasaje-- como una variedad del transporte marítimo, se estima que general-- mente se trata de un contrato especial, distinto del fletamento."(3)

1.- Fariña Francisco, Derecho Comercial Marítimo, T.II. Bosch Casa Editorial, Barcelona, 1956. Pág. 623.

2.- Danjon Daniel, Tratado de Derecho Marítimo, V.II, Editorial Reus, S. A., Madrid, 1932. Pág. 325.

3.- Fariña Francisco. Ob. Cit. Pág. 623.

Esa es la opinión del tratadista pero, el Código de Comercio Español, establece su regulación como un capítulo del contrato de fletamento; el argumento principal que sostiene el jurista, es que el contrato puede verse desde dos ángulos, el primero es el que se enfoca por parte del transportista, siendo para éste un contrato de índole comercial, en tanto que el segundo es en relación al pasajero, quien para él es un contrato de naturaleza civil.

Nosotros nos inclinamos en reconocer a ese contrato como parte del fletamento; nuestro ordenamiento marítimo lo encuadra así al encerrar en su título III, capítulo II, lo referente al transporte de personas.

Al transporte de personas, no se consideraba en la antigüedad como un fletamento-pasaje, así Juan C. Carlo Magno, en su manual de derecho marítimo nos habla de que: "este transporte, como industria, es conocido y aceptado como tal, desde mediados del siglo -- XIX, y que no debe de considerarse de ninguna manera como fletamento." (4)

La doctrina ha dado muchos y variados conceptos de lo que debe de entenderse por contrato de transporte de personas, entre los cuales podemos citar los siguientes:

Para Malvagny : "Es aquél en que el transportador, mediante un precio determinado, se obliga a transportar a una persona desde un lugar hasta otro convenido." (5)

Mientras que, por su parte, Lebrero afirma: "El contrato de transporte de personas o concepto de pasaje es aquél por el cual una parte, el transportador, se obliga frente a la otra, el pasajero, mediante el pago de un precio a trasladar y desembarcar -- a dicho pasajero en el puerto de destino sano y salvo." (6)

- 4.- Zuart Gómez Eredin, Contrato de fletamento-pasaje, México, 1966. Pág. 19.
- 5.- Ob. Cit. Pág. 25.
- 6.- Ob. Cit. Págs. 25-26.

A nuestro juicio consideramos que el concepto transcrito, es completo, por apuntar los sujetos que intervienen y las obligaciones de cada uno de ellos.

Nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos dispone lo siguiente:

Art. 191.- "El transportador tendrá obligación de entregar al pasajero un billete de pasaje donde consten la denominación de la empresa, el lugar de salida y el de llegada del pasajero, el precio del pasaje, la fecha de iniciación del viaje, el nombre del buque y las demás circunstancias del contrato. Entregará contraseñas para la identificación de los equipajes." (7)

De lo transcrito se deduce que el legislador no definió lo que es el fletamento-pasaje sino que señaló ciertos elementos de él, pero, no proporcionó una definición legal, por tanto para responder a ¿qué es el fletamento-pasaje?, contestamos que se trata de un contrato de prestación de servicios, consensual perfeccionarse por el mutuo consentimiento de las partes, existiendo obligaciones recíprocas, por parte del transportista, a transportar a la persona del pasajero y, por parte de éste, a pagar el precio del pasaje.

Una vez entendido lo que es el fletamento-pasaje, pasaremos a tratar lo referente a la responsabilidad del transportista por accidentes al pasajero.

7.- Cervantes Ahumada Raúl, Ley de Navegación y Comercio Marítimos, Editorial Herrero, S. A., México, D. F. - 1964. Pág. 75.

## II.- La responsabilidad del transportista por accidentes al pasajero.

Aquella persona que viaja en un buque, puede sufrir algún accidente o contraer una enfermedad por su culpa o sin ella; examinaremos las dos situaciones.

En el primer caso, es decir, en el supuesto que el daño que se presente, se deba a causa propia del pasajero ya sea por negligencia, falta de cuidado, impericia o irreflexión, cualquiera que haya sido el motivo, el transportista tiene la obligación de atenderlo por conducto del médico tripulante, si se tratare de buque que tenga la obligación de llevarlo, éste se encargará de tratarlo, a no ser que por razones especiales el pasajero desee que su atención la haga algún facultativo de los que se encuentran a bordo, en los dos casos el paciente cubrirá los honorarios del médico y el valor de las medicinas, pues la obligación del transportador se limita a otorgarle al profesional debidamente titulado, lo mismo que facilitarle el instrumental requerido para el caso.

El capitán deberá de vigilar que se lleve a cabo efectivamente el tratamiento del accidentado o enfermo, proporcionándole todo aquello que sea necesario para su cuidado durante la travesía; debe hacerse incapié que sólo se le hará responsable cuando el facultativo se niegue a atender al enfermo, no así en el caso de haber llevado un mal tratamiento, pues en esta circunstancia el médico es particularmente responsable y no la compañía armadora.

Fariña al respecto manifiesta "en el caso de accidente al pasajero, existe una presunción juris tantum de responsabilidad del transportista, que sólo puede ser invalidada mediante la prueba de negligencia o descuido por parte del pasajero, o por concurrir causa de fuerza mayor." (8). Esto último es lo que nos hará pasar a examinar la segunda situación.

Cuando sin culpa, el pasajero se vea afectado en su integridad física por causa de alguna máquina que por la velocidad que desarrolle o por la corriente eléctrica que conduzca, le haya causado un -- daño, por la explosión de substancias explosivas o inflamables, sin que medie, como se dijo antes, culpa o negligencia inexcusable de -- la víctima, será entonces responsable el transportista; y, consecuen-- temente, la atención médica, medicinas, y todo lo necesario para que el pasajero recupere su salud, será por cuenta y riesgo del armador, independientemente de los daños y perjuicios que le cubra a la victi-- ma; al respecto tenemos varios casos concretos que nos señala Fari-- ña: "Cuando un pasajero para huir de un incendio a bordo, del que re-- sulta responsable el transportista por imprudencia de sus encargados se arroja al mar, pereciendo, no ha incurrido en culpa alguna y su -- fallecimiento es completamente imputable a la imprudencia grave del transportista, no pudiendo invocar excepción alguna de responsabili-- dad contractual." (9)

Además, agrega el maritimista español: "Una Compañía de Nave-- gación tiene el deber de impedir a los pasajeros permanecer en un -- lugar en el que se ejecuta una maniobra que puede poner su existen-- cia en peligro, - continúa afirmando - un transportista está obliga-- do respecto a los pasajeros a dedicar la máxima atención a los peli-- gros inherentes al transporte, a los acondicionamientos a bordo, a -- su verificación y su conveniencia." (10).

En los casos de accidentes y enfermedades que sufra el pasaje-- ro, sin que medie culpa por parte de él, es donde la teoría de la -- responsabilidad objetiva y riesgo creado se pone en juego para dilu-- cidar responsabilidades.

9.- Ob. Cit. Pág. 628.

10.- Ob. Cit. Pág. 631.

B).- Reforma de los Artículos 160, 164, 175, 194, 195 y 196 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

I.- Motivos de las reformas, publicadas en el Diario Oficial del 20 de agosto de 1964.

Al respecto transcribiremos lo contenido en los Diarios de los debates de la Cámara de Senadores, todo ésto con el objeto de conocer las causas por las cuales se modificaron esos preceptos.

El 27 de diciembre de 1963 se presentó la iniciativa de reformas, que dice a la letra:

(Iniciativa de los CC. Senadores Caritino Maldonado y Enrique Ledón Alcaraz).

"H. Asamblea:

"Con fundamento en la Fracción II del Artículo 71 de la Constitución General de la República, nos permitimos iniciar las siguientes modificaciones a diversos artículos de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos en vigor.

"Hemos recibido diversas opiniones, en el sentido de que las modificaciones en cuestión son necesarias para perfeccionar dicho ordenamiento legal.

"Nos permitimos, por tanto, proponer la modificación de los Artículos 160, 164, 165, 194, 195 y 196 de la expresada Ley de Navegación.

"El texto que se propone para los Artículos 160 y 164, establece una situación que concuerda con las prácticas internacionales, lo mismo que el Artículo 175.

"El Artículo 194 se modifica, toda vez que en los términos actuales establece indemnizaciones que en algunos casos podrían ser tan altas que provocarían la ruina de las empresas mexicanas, que -

la Ley trata de estimular, colocándolas en una situación de desventaja con las empresas extranjeras, con las cuales tiene que competir.

"El cambio de los Artículos 195 y 196, conforme se propone, es una consecuencia del cambio del Artículo 194.

"En atención a lo expuesto, los suscritos nos permitimos someter a la consideración del H. Senado de la República el siguiente.

"PROYECTO DE LEY QUE REFORMA LOS ARTICULOS 160, 164, 175, 194, 196 y 196 DE LA LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMOS".

"ARTICULO UNICO.- Se reforman los Artículos 160, 164, 175, 194, 195 y 196 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos en vigor, para quedar en los siguientes términos:

"ARTICULO 160.- Salvo pacto en contrario, reglamento, costumbres o uso local, las mercancías o efectos transportados en buques por entero o en compartimiento completo, serán entregadas en las -- bodegas del buque.

"ARTICULO 164.- En el término de las estadias se computarán -- los días laborables y no laborables, y sólo se suspenderán cuando -- se impida la carga o descarga por causas imputables al transportador, salvo pacto en contrario de las partes.

"ARTICULO 175.- El transportador será responsable de los daños o averías que sufran las mercancías y efectos. Cuando los daños se -- deban a vicios ocultos, caso fortuito o fuerza mayor, e instruccio-- nes del cargador, del consignatario o del titular del conocimiento, -- el transportador quedará exento de responsabilidad.

"ARTICULO 194.- El porteador será responsable de los daños -- que sufran las personas transportadas y sus equipajes.

"ARTICULO 195.- La responsabilidad y la indemnización por muer -- te de pasajeros, a que se refiere el artículo anterior, se normarán

por las disposiciones legales querijan el seguro del viajero.

"ARTICULO 196.- Si se causaren daños a las personas transportadas, que no les originen la muerte inmediata, el porteador está obligado a pagar una indemnización, en los términos de las disposiciones legales establecidas para el seguro del viajero.

"Sala de Comisiones de la H. Cámara de Senadores.- México, D. F., a 27 de diciembre de 1963.- Prof. Caritino Maldonado.- Enrique Ledón Alcaraz." (11).

El 30 de diciembre de 1963, se llevó a efecto la aprobación de las reformas, que dice al tenor:

" (Dictámen de Primera Lectura).

El C. Secretario Romás Celis: (leyendo).

"H. ASAMBLEA:

"A las comisiones unidas, I de Marina y Sección de Estudios Legislativos fué turnada para su estudio y dictamen la iniciativa de modificaciones a diversos Artículos de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos que con fundamento en la Fracción II del Artículo 71 de la Constitución General de la República presentaron los señores senadores Prof. Caritino Maldonado Férrez y Enrique Ledón Alcaraz.

"Del examen de las modificaciones propuestas y teniendo en cuenta como lo expresan los iniciadores que la nueva Ley de Navegación y Comercio Marítimos encierra entre otros propósitos - - - - -

11.- Diario de los Debates de la Cámara de Senadores, México, D.F. 27 de diciembre de 1963. Pág. 14.

incrementar y fomentar nuestra Marina Mercante así, la de poner a nuestra reciente Industria Naviera al nivel de la competencia -- internacional y considerando que:

"Es reconocido que en el caso de los fletamentos por entero o por compartimiento, en la mayoría de las ocasiones los fletes -- se coticen sobre la base FIOS o sea quedando a cargo del embarca-- dor los gastos de carga y descarga de las mercancías, por lo que - el embarcador tiene la obligación de entregar la mercancía al na-- viero en las bodegas del buque, debidamente estibada, salvo pacto en contrario.

"En el tráfico marítimo principalmente de mercancías que se transportan en barcos por entero, frecuentemente se establecen que las estadías también se computarán en días no laborables, cuando - los cargadores deban usar dichos días para efectuar maniobras.

"Por otra parte en los contratos de fletamento de dichos - - barcos también se especifica que las estadías no se computarán - - cuando se impida la carga o descarga por causas imputables a los - servicios del barco.

"Si no se tomaran en cuenta estas situaciones, indudable- -- mente los barcos con bandera mexicana no tendrían las facilidades necesarias para competir con barcos extranjeros en el tráfico - - internacional.

"En los contratos de transporte siempre se ha establecido - que el transportador será responsable de los daños o averías - -- que sufran las mercaderías cuando dichos daños son causados o - - imputables al barco.

"Las disposiciones contenidas son contrarias al principio de igualdad, ya que consideran un valor distinto para la vida de un hombre con posibilidades, que para la de un hombre sin recursos.

"Es evidente que si estas disposiciones se aplicaran, colocaría a las empresas mexicanas de navegación en una situación desventajosa ante las empresas marítimas extranjeras, especialmente cuando entre sus pasajeros se encontraran personas de ingresos cuantiosos, lo cual daría lugar a indemnizaciones superiores a \$200,000.00.

"Por otra parte, las compañías mexicanas de navegación, se verían obligadas a cubrir elevadas primas de seguro lo que daría lugar a que, el costo de operación de los barcos mexicanos estuviera por encima del de los barcos extranjeros con los cuales tienen que competir.

"Por todo lo anterior las comisiones que suscriben estiman -- que son pertinentes todas y cada una de las reformas propuestas a -- los Artículos 160, 164, 175, 194, 195 y 196 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

"Las comisiones únicamente y para mayor claridad se permitieron agregar al Artículo 175, que se refiere a la responsabilidad -- del transportador en relación con los daños o averías que sufran -- las mercancías o efectos, la frase "cuando le sean imputables", -- pues es evidente que el transportador solamente es responsable en -- ese caso.

"Asimismo las comisiones consideraron conveniente agregar un Artículo transitorio, que indique la fecha en que entrarán en vigor dichas modificaciones y cuya inclusión es obvia.

"En tal virtud las comisiones se permiten proponer a la ilustrada consideración de esta H. Asamblea las siguientes modificaciones a la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

PROYECTO DE LEY QUE REFORMA LOS ARTICULOS  
160, 164, 175, 194, 195 y 196 DE LA LEY  
DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMOS.

"Artículo Unico.- Se reforman los Artículos 160, 164, 175, 194, 195 y 196 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos en vigor, -- para quedar en los siguientes términos:

"Artículo 160.- Salvo pacto en contrario, reglamento, costumbres o uso local, las mercancías o efectos transportados en buques por entero o en compartimiento completo, serán entregadas en las -- bodegas del buque.

"Artículo 164.- En el término de las estadías se computarán -- los días laborables y no laborables, y sólo se suspenderán cuando -- se impida la carga o descarga por causas imputables al transporta-- dor, salvo pacto en contrario de las partes.

"Artículo 175.- El transportador será responsable de los da-- ños o averías que sufran las mercancías y efectos cuando le sean -- imputables. Cuando los daños se deban a vicios ocultos, caso for-- tuito o del titular del conocimiento, el transportador quedará exen to de responsabilidad.

"Artículo 194.- El porteador será responsable de los daños que sufran las personas transportadas y sus equipajes.

"Artículo 195.- La responsabilidad y la indemnización por muer te de pasajeros, a que se refiere el Artículo anterior, se normarán por las disposiciones legales que rijan el seguro del viajero.

"Artículo 196.- Si se causaren daños a las personas transporta das, que no les originen la muerte inmediata, el porteador está obli gado a pagar una indemnización, en los términos de las disposiciones legales establecidas para el seguro del viajero."

T R A N S I T O R I O S :

"UNICO.- Estas modificaciones entrarán en vigor en la fecha --

de su publicación en el "Diario Oficial" de la Federación.

"Sala de Comisiones de la H. Cámara de Senadores.- México, - D. F., 30 de diciembre de 1963.- PRIMERA COMISION DE MARINA: Almirante Roberto Gómez Mqueo.- Dr. Edgardo Medina Alonzo.- Dr. - Julián A. Vanzur Ocaña." SECCION DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS: Lic.- Ramón Ruiz Vasconcelos.- Lic. Antonio Mena Brito.- Lic. Juan Manuel Terán Mata." (12)

Así fué como el título III, capítulo II, (que se refiere al fletamento, sufrió esas modificaciones.

## II.- Comentarios a esas disposiciones.

"Artículo 160, Original.- Salvo pacto en contrario, reglamento, costumbre o uso local, las mercancías o efectos transportados en buque por entero o un compartimiento completo, serán entregados al costado del buque."

Artículo 160, Reformado.- Salvo pacto en contrario, reglamento, costumbres o uso local, las mercancías o efectos transportados en buques por entero o en compartimiento completo, serán entregadas en las bodegas del buque."

Queriendo proteger el legislador a las compañías transportadoras nacionales, reformó el artículo original, obligando a los cargadores a entregar las mercancías en las bodegas del buque; - lo que se traduce en que los cargadores prefieran compañías extranjeras por ser más económico, por consiguiente en vez de beneficiar a los transportistas el legislador los perjudicó. Además el legislador desconociendo las formas de venta del comercio marítimo circunscribió todas ellas a la entrega de la mercancía en las bodegas del buque.

12.- Diario de los Debates de la Cámara de Senadores, México, - D. F.- 30 de diciembre de 1964.- Págs. 71-72.

"Artículo 164, Original.- En el término de las estadías, sólo se computarán los días laborables y se suspenderá cuando se impida la carga o descarga por causas no imputables al cargador o al consignatario."

"Artículo 164, Reformado.- En el término de las estadías se computarán los días laborables y no laborables, y sólo se suspenderán cuando se impida la carga o descarga por causas imputables al transportador, salvo pacto en contrario de las partes."

Al respecto, podemos citar a Fariña que nos comenta sobre el término de las estadías diciendonos que: "Generalmente, se entiende que el plazo comienza a correr desde el día siguiente a aquél en que el buque avisa que está listo para cargar, y que sea un día laborable." (13) y, por lo que cuenta a la descarga: "Al arribar a puerto, el buque tiene que cumplir los trámites de sanidad y aduanas, y solo desde el momento en que ha cumplido estas formalidades puede realizar operaciones de carga o descarga. Solamente los días laborables entrarán en el computo de las estadías. La póliza puede establecer que los días feriados se cuenten, pero es poco corriente." (14)

Como podemos desprender de las palabras de Fariña, lo poco corriente es lo que el legislador tomó en cuenta y lo elevó a casos generales

"Artículo 175, Original.- El transportador será responsable de los daños o averías que sufran las mercancías y efectos, a menos que pruebe que se debieron a vicios ocultos de las cosas, o caso fortuito, a negligencia o faltas náuticas de la tripulación, o a hechos o instrucciones del cargador, del consignatario, o del titular del conocimiento."

"Artículo 175, Reformado.- El transportador será responsable--

13.- Fariña Francisco, Ob. Cit. Pág. 198.

14.- Ob. Cit. Págs. 198- 203.

de los daños o averías que sufran las mercancías y efectos -- cuando le sean imputables. Cuando los daños se deban a vicios ocultos, caso fortuito o fuerza mayor, a instrucciones del -- cargador, del consignatario o del titular del conocimiento, el transportador quedará exento de responsabilidad."

El artículo original tiene las siguientes ventajas sobre el modificado: a).- Que explica con mayor amplitud las causas de irresponsabilidad; b).- Esta disposición cumple con la costumbre marítima de ser el transportador el que cargue con la prueba de exoneración.

"Artículo 194, Original.- El porteador responderá por los daños que por su culpa sufran las personas transportadas y sus equipajes.

La indemnización por la muerte de un pasajero será igual al importe de los ingresos provenientes de su trabajo durante seiscientos cincuenta días. Para hacer el cómputo se tomará el promedio de sus ingresos durante los doce meses anteriores a la muerte, y se considerará como máximo de ingreso diario el décuplo del salario de un marinero de cubierta. Si la víctima no tuviera ingresos o no se probare su monte, la indemnización se calculará - tomando como base el salario indicado."

"Artículo 194, Reformado.- El porteador será responsable de los daños que sufran las personas transportadas y sus equipajes."

El artículo modificado es sumamente escueto y no explica las bases para calcular los daños a las personas transportadas; lo cual podría provocar en la práctica inconvenientes interpretaciones de la ley y que estuvieran en contra del espíritu de la misma. Por consiguiente el artículo original si daba bases para calcular el monto del daño, por lo que las críticas al modificado se tornan en elogios para el original.

"Artículo 195, Original.- Si se causaren daños a las personas, que no les originasen la muerte inmediata, el porteador está obligado:

I.- A cubrir la atención médico-quirúrgica, medicinas, curaciones, y todos los gastos necesarios para el restablecimiento de la víctima.

II.- A pagar la cantidad correspondiente a los ingresos normales del trabajo de la víctima, calculados conforme al artículo anterior, mientras ésta no pudiere trabajar.

III.- A indemnizar por la incapacidad permanente que resulte. En caso de sobrevenir la muerte, se aplicará el artículo anterior."

"Artículo 195, Reformado.- La responsabilidad y la indemnización por muerte de pasajeros, a que se refiere el artículo anterior, se normarán por las disposiciones legales que rijan el seguro del viajero."

"Artículo 196, Original.- La obligación establecida por el artículo anterior, fracción I, se limita al importe de dos mil días de salario de un marinero de cubierta; la que impone la fracción II no excederá del importe de dos mil días de ingreso de la víctima, considerando como ingreso máximo el décuplo del salario de un marinero, y la indemnización a que se refiere la fracción III no excederá del importe de novecientos días de ingreso de la víctima, considerando como máximo ingreso el indicado décuplo del salario de un marinero."

"Artículo 196, Reformado.- Si se causaren daños a las personas transportadas, que no les originen la muerte inmediata, el porteador está obligado a pagar una indemnización, en los términos de las disposiciones legales establecidas para el seguro del viajero."

Como podemos ver en las reformas, el legislador volvió a ser miope en sus consideraciones y olvidó la práctica comercial marítima, los tratados celebrados y la seguridad del pasajero.- Además, añadió en el artículo 196 reformado, un término que no explica nada y que redundante en dificultades a los sujetos de la ley, toda vez que habla de un seguro del viajero.

## CAPITULO QUINTO

### LA RESPONSABILIDAD DE LOS EXPLGTADORES DE BUQUES NUCLEARES

- A).- La razón del estudio de esta responsabilidad.
- I.- La energía nuclear y sus problemas jurídicos.
- B).- La responsabilidad civil del Estado.
- I.- La responsabilidad del - Estado por el empleo de energía atómica.
- C).- Comentarios a los tratados de Bruselas de 1962 y de la Haya de 1963.
- I.- Convención de la responsabilidad de los explotadores de buques nucleares y Protocolo - Adicional, de Bruselas del 25- de mayo de 1962.
- II.- Convenio adoptado por los Estados Unidos y Países Bajos- del 6 de febrero de 1963, con- relación a la visita del buque nuclear Savannah.

el 29 de diciembre de 1959 se sancionó una Ley sobre el tema; haciendo lo mismo los países de Suecia y Suiza.

La aparición de esta nueva fuerza motivó estudios sobre los efectos que traería la utilización de ella, pues " Desde hace varios años la Agencia Internacional de Energía Atómica de Viena y el Comité Marítimo Internacional estaban estudiando la posibilidad de elaborar una Convención Internacional sobre la responsabilidad de los buques accionados mediante energía nuclear." (2)

Su pensamiento respondía a que existiera un cuerpo de leyes, conforme al cual se reglamentara el uso de la energía atómica.

I.- La energía nuclear y sus problemas jurídicos.

El uso de la energía atómica, tiene sin lugar a dudas repercusiones en el campo del derecho, presentando problemas jurídicos los cuales deberán ser resueltos con justicia y equidad.

Entre los principales efectos nocivos, que produce la energía nuclear al cuerpo de la persona, afirma Lapp, son los siguientes:

- a).- Leucemia;
- b).- Pérdida del cabello;
- c).- Esterilidad;
- d).- Alteraciones hereditarias y genéticas;
- e).- Cáncer;
- f).- Neurosis de los huesos;
- g).- Cataratas.

En tal virtud, el accidente de trabajo o lo que podríamos -- llamar enfermedad profesional, puede, en algunos casos, ser muy difícil de diagnosticar en forma inmediata. Por este motivo, el trabajador que se haya expuesto continuamente a efectos de radiaciones, puede adquirir una o varias de estas enfermedades cuyo -- diagnóstico es difícil de precisar." (3)

2.- Ob. Cit. Pág. 69.

3.- Manzanilla Schaffer Víctor, La Energía Nuclear y sus problemas jurídicos, Revista de la Facultad de Derecho, T.XI, Jul.Dic. - 1961, México, D. F.

Los riesgos y enfermedades profesionales de los trabajadores al servicio de la energía atómica, presentan caracteres especiales, puesto que como se dijo anteriormente el diagnóstico de este tipo de enfermedades hace que se modifiquen preceptos relacionados con los términos para hacer las reclamaciones al patrón, es decir, en virtud de este tipo de enfermedades profesionales necesariamente debe de ampliarse al común y corriente para una debida protección del trabajador.

Nuestra Ley Federal del Trabajo incorporará este tipo de padecimientos producidos por radiaciones minerales y energía radiante, en la tabla de enfermedades profesionales pero, no amplía el término para poder exigir al patrón las reclamaciones por este tipo de enfermedades, propugnamos porque en la próxima reforma que sufra el código laboral se haga incapié en ese punto.

B).- La responsabilidad civil del Estado.

Su estudio se enfoca a la responsabilidad civil o sea la que tiene como causa un daño patrimonial que se resuelve por medio de una indemnización.

Cuando el Estado es quien explota la empresa naviera y, el medio que utiliza es un buque nuclear, los problemas que se presentan son principalmente de responsabilidad, es decir, el Estado, propietario de un buque de esa categoría tendrá que responder en razón del riesgo creado que existe.

En el derecho civil todo perjuicio causado por un hecho ilícito o por un hecho ausente de culpa, en el caso de responsabilidad objetiva, será debidamente indemnizado.

El estudio de la responsabilidad del Estado presenta tres situaciones:

- a).- Responsabilidad por hecho personal.
- b).- Responsabilidad por hecho de otro.
- c).- Responsabilidad por el hecho de las cosas.

a).- Responsabilidad por hecho personal.

En este punto afirma Serra Rojas: "No existe en el derecho administrativo la responsabilidad del Estado por el hecho personal, porque el Estado no es un ser consciente, ni tiene voluntad, es un ente jurídico o centro de imputación de normas jurídicas, con finalidades legales que realizar y que encarga a personas físicas-funcionarios o empleados de la administración-, realiza en estos propósitos. " (4) Por lo tanto el Estado no será responsable por un hecho personal por las razones antes expuestas.

b).- Responsabilidad por hecho de otro.

El Estado como persona jurídica que actúa por medio de órganos, siendo los titulares de éstos las personas físicas, estas son realmente las responsables, al respecto Serra Rojas asevera: "Son las personas físicas las que cometen las violaciones legales, sin culpa, dolosamente, por imprudencia o simplemente por el manejo de las cosas que originan perjuicios. Cuando una dependencia del Ejecutivo es responsable, con éello indicamos que son responsables -- las personas físicas que atienden esos servicios públicos o que su funcionamiento puede originar en determinadas condiciones, una responsabilidad pública. " (5)

c).- Responsabilidad por el hecho de las cosas.

El Estado al hacer uso de cosas de su propiedad, puede causar daño y, consecuentemente será responsable de los resultados ---- perjudiciales que ocasione, en este sentido asevera el administrativo mexicano: "Ya sean las personas encargadas de un servicio público, en ocasión del funcionamiento del mismo; o por las mismas cosas que pueden engendrar un peligro. " (6)

4.- Serra Rojas Andrés, Derecho Administrativo, Tercera Edición, Librería de Manuel Porrúa, S. A. Méx. 1965. Pág. 1150.

5.- Ob. Cit. Pág. 1150.

6.- Ob. Cit. Pág. 1152.

De lo anteriormente expuesto se deduce que el Estado, solo será responsable por el hecho de otro o por el hecho de las cosas.

Las teorías que se han sostenido respecto de si el Estado es responsable o no, han sido muchas, limitándonos solamente a describir en forma muy breve a tres de las principales:

a).- Concepción subjetiva de la responsabilidad.

"El particular no tiene ningún derecho para reclamar al Estado una indemnización, porque el Estado es irresponsable, el funcionario es el único responsable de sus actos, porque está obligado al cumplimiento de la ley; con más razón cuando el actúa ilícitamente, violando la ley y ocasionando perjuicios de los que debe responder." (7)

b).- La teoría objetiva de la responsabilidad.

"El Estado es siempre responsable de la actividad de sus agentes en el funcionamiento de los servicios públicos o en la realización de su esfera de competencia." (8)

c).- La teoría de la coexistencia de la responsabilidad del funcionario y la del Estado.

"La responsabilidad incumbe según los casos sea al funcionario, sea al Estado. Son las condiciones bajo las cuales se produce el daño, las que sirven de base para demandar al uno al otro." (9)

A nuestro juicio esta última doctrina es aplicable para el caso de esclarecer y determinar la responsabilidad por algún accidente nuclear cuando el Estado sea el titular de una empresa naviera de buques atómicos.

I.- La responsabilidad del Estado por el empleo de energía atómica.

La aparición de esta fuerza ha traído la más de las veces resultados perjudiciales, porque su uso ha sido empleado generalmente-

7.- Ob. Cit. Págs. 1153 - 1154.

8.- Ob. Cit. Pág. 1154.

9.- Ob. Cit. Pág. 1154.

para actividades belicas; se recuerda dice Serra Rojas que: --  
"El 16 de julio de 1945 se lanza la primera bomba en el campo-experimental de Alamogordo, en el desierto de Nuevo México. Los técnicos comprueban con horror la fuerza destructiva del nuevo-descubrimiento. Los libros de la historia moderna señalan una nueva etapa en la historia de la humanidad y la comienzan a denominar la Era Atómica." (10)

Se pudo ver poco tiempo después la consecuencia del empleo nocivo de la energía atómica, al explotar dos bombas en las poblaciones de Hiroshima y Nagasaki, que vinieron a destruir gran porcentaje de la población japonesa, cometiéndose el genocidio más grande que haya conocido el mundo moderno con motivo del -- uso de la energía nuclear.

La fuerza atómica debe ser empleada en beneficio de la humanidad y, no como instrumento destructivo y por demás negativo;-- actualmente diversas naciones del mundo poseen energía nuclear-- pero su uso no debe de ser encaminado a fines maleficos, sino por lo contrario deberá encausarse a fines pacíficos y positivos, -- propugnando que no se utilicen armas nucleares, ya que esto provocaría un resultado nefasto para la humanidad; en este sentido-- afirma Serra Rojas: "Es entonces cuando el derecho puede volver-- a hacer su aparición benéfica para establecer un régimen legal-- internacional, que regule el empleo pacifico de la energía nu -- clear." (11)

La utilización de un buque de guerra o comercial accionado por energía nuclear, propiedad de un estado, que pueda originar daños por el riesgo que representa su uso, trae por consecuencia una responsabilidad civil al Estado que emplea la energía atómica.

10.- Ob. Cit. Pág. 1167.  
11.- Ob. Cit. Pág. 1168.

C).- Comentarios a los tratados de  
Bruselas de 1962 y de la Haya  
de 1963.

I.- Convención de la responsabilidad de los  
explotadores de buques nucleares y Protocolo  
Adicional, de Bruselas del 25 de mayo de 1962.

Las naciones desde la primera mitad de este siglo, vieron la necesidad de celebrar convenios con el fin de fijar o determinar la responsabilidad de los propietarios de buques y, en el año de 1924 en la ciudad de Bruselas se celebró la primera conferencia de este tipo, la cual fué derogada por la Convención Internacional referente a la limitación de responsabilidad de los propietarios de buques del 10 de octubre de 1957, celebrada en Bruselas (2), - en donde se fijaba en su artículo número 3 en sus diferentes párrafos la cantidad máxima que un explotador podía pagar por los daños definidos por el artículo 1, esto se hizo con el fin de precisar cantidades y no dejar con esto al arbitrio del juzgador su fijación pero, esa convención tenía algunas anomalías, como por ejemplo el hecho de no definir la responsabilidad, de dejar a las -- personas que hayan sufrido algún daño la carga de la prueba y de permitir que el límite de las cantidades de indemnización pudiera ser modificado (Art. 10. - 6 y 7 ; Art. 20. - 2 ).

Este tratado sin lugar a dudas, sirvió de antecedente en muchas de sus disposiciones a la convención relativa a la responsabilidad de los explotadores de buques nucleares, celebrada en ----- Bruselas el 25 de mayo de 1962, en donde se fijan las bases de la - responsabilidad objetiva de los explotadores de buques nucleares.-

Sobre esta convención el jurista argentino José Domingo Ray - dice lo siguiente: "En la conferencia de Bruselas de 1962 cuando se aprobó el proyecto elaborado en 1961, con una serie de modificaciones.

12.- cfr. Fariña Francisco, El Transporte Marítimo y sus Sistemas de Responsabilidad, Editorial Instituto Francisco de Victoria, Madrid 1959. Págs. 389- 396.

Corresponde destacar que las características fundamentales de la responsabilidad del operador de buques nucleares en la -- convención de 1962 es el ser OBJETIVA, contemplada con la fija-- ción de un límite, SEGURO OBLIGATORIO Y RESPONSABILIDAD SUBSIDIA-- RIA DEL ESTADO. La responsabilidad se concreta o se canaliza hacia la persona del explotador del buque y como consecuencia de que es-- objetiva, no existe posibilidad de liberación, acreditando la falta de culpa o existencia de fuerza mayor." (13)

Los artículos II y III de la conferencia mencionada, establece la limitación de la responsabilidad en 1,500,000,000.00 de francos poincaré por accidente, este importe debe de estar debidamente asegurado o garantizado su pago por el Estado.

El artículo V dispone, acerca del término en el cual se puede ejercitar la acción correspondiente en contra del explotador, por los daños causados, diciéndonos que el término de prescripción -- para accionar es de 10 años.

Los artículos X, XI, XV y XX contienen las reglas sobre la -- competencia de los tribunales, así como también las obligaciones-- que resulten para los Estados concedentes de licencia.

Los artículos del X al XXVIII se relacionan a las formalida-- des del convenio.

II.- Convenio adoptado por los Estados Unidos y Países Bajos del 6 de febrero de 1963, con-- relación a la visita del buque nuclear Savannah.

Después de haberse llevado a cabo la importante convención-- de Bruselas de 1962, los países poseedores de buques nucleares-- observaron que los convenios internacionales, eran los medios más apropiados para establecer las bases de la responsabilidad -- por la utilización de buques atómicos, que pudieran provocar -----

13.- Domigno Ray José, Ob. Cit. Pág. 69.

algún daño a cualquier persona dentro de su estancia en el mar -- territorial del país contratante o en su trayecto.

Como ejemplo de lo dicho anteriormente tenemos el convenio -- adoptado por los Estados Unidos y los Países Bajos, celebrado en la Haya el 6 de febrero de 1963; que fué motivado por la visita -- del buque nuclear estadounidense Savannah a Holanda.

Este tratado tiene defectos provocados por la inexperiencia -- en esta materia, como son la falta de imprecisión en los daños -- causados; remitirse a la legislación de la parte perjudicada -- el caso de que ésta no sea holandesa, porque puede provocar a -- raciones en la reparación no previstas en el tratado.

Como acierto del tratado se encuentra la limitación a la res-- ponsabilidad pública de los Estados Unidos por un solo accidente-- nuclear, a la cantidad de 500,000,000,00 de dólares, ya que dicha cantidad a nuestro juicio se considera razonable hay que advertir que esa cantidad se fijó por un acuerdo que tiene el Gobierno de los Estados Unidos y la Comisión de Energía Atómica, como puede -- apreciarse en el anexo de este convenio.

Lo original de este tratado, a nuestro modo de ver es la obli-- gación que contraen los Estados Unidos, de no repetir contra ter-- ceros que provoquen daños motivados por la visita del buque nuclear Savannah, lo que significa la abrogación absoluta de la responsa-- bilidad, derivada esta limitación por el objeto del convenio, que es la visita del buque nuclear Savannah, que trae aparejado un -- riesgo creado lo cual provoca, por consiguiente, responsabilidad-- objetiva.

Realmente nos parece una magnífica creación estos dos conve-- nios, puesto que el primero fija las bases precisas sobre una mate-- ria que se encuentra en constante transformación, y el segundo es-- un ejemplo de que todo buque accionado por energía nuclear debe --

**ser reglamentada la responsabilidad que ocasiona su tenencia.**

**Pensamos que al tomar vigor la navegación de buques nucleares, los tratados van a proliferar con lo que ganarán los países y las personas que sufran algún daño de tipo nuclear, seguridad en la reparación; sin embargo, ahí no debe de terminar la finalidad de esos tratados, puesto que lo principal será el prevenirlos.**

- CONCLUSIONES -

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

- I.- El Código Civil vigente, admite la Teoría de la Responsabilidad Objetiva y Riesgo Creado en su artículo 1913, el cual debe de estar en otro -- apartado, pues el lugar donde se le ubica no le corresponde.
- II.- El daño moral no es indemnizado en la Teoría del Riesgo Creado, puesto que el artículo 1916 de -- nuestro Ordenamiento Civil, dispone únicamente -- el resarcimiento cuando exista hecho ilícito.
- III.- No debe de incluirse en las mismas leyes la re-- glamentación del trabajo terrestre y el marítimo, y a que éste reviste particularidades propias.
- IV.- Inclusión en la Ley de Navegación y Comercio -- Marítimos, un capítulo referente al trabajo en -- el mar, como lo consagraba el Proyecto de Orde-- nanzas de la Marina Mercante.
- V.- La necesidad de resolver adecuadamente las cau-- sas marítimas, hará que se erijan tribunales -- marítimos en nuestro país, con ubicación en los principales puertos, debiendo tener jurisdicción federal.
- VI.- La Teoría de la Responsabilidad Objetiva y Riesgo Creado en el Derecho Marítimo, se puede apreciar -- principalmente en los riesgos profesionales de los trabajadores del mar.

- VII.- Otro aspecto en el que puede enfocarse la Teoría, es con relación a los daños que - sufra el pasajero o su equipaje, sin que medie culpa por parte de aquél, trayendo como consecuencia la indemnización correspondiente por parte del transportista.
- VIII.- Otra aplicación de la Teoría de la Responsabilidad Objetiva y Riesgo Creado es con relación a la explotación de buques nucleares.
- IX.- Al no existir un cuerpo legal que reglamente debidamente la Responsabilidad de los explotadores de buques atómicos, el medio que se ha utilizado para fijar las bases de aquélla han sido los convenios internacionales.
- X.- Los tratados que versen sobre la responsabilidad de los explotadores de buques nucleares, no solo deben de regular la reparación del daño, sino que también deben de reglamentar la prevención de aquél.

A P E N D I C E I

CONVENCION DE LA RESPONSABILIDAD DE LOS  
EXPLOTADORES DE BUQUES NUCLEARES Y PROTO  
COLO ADICIONAL, DE BRUSELAS DEL 25 DE --  
MAYO DE 1962 (1)

- 1.- Traducción al español por el sustentante, de sus versiones en inglés y francés, obtenido en el Departamento de Convenciones y Tratados de la Secretaría de Relaciones Exteriores.

**Convención de la Responsabilidad de los Explotadores de Buques Nucleares y Protocolo Adicional.**

(Bruselas, mayo 25 de 1962)

**Las partes contratantes,**

Habiendo reconocido la conveniencia de determinar por tratado, ciertas reglas uniformes concernientes a la responsabilidad de los explotadores de buques nucleares,

Habiendo decidido celebrar una convención para tal propósito, se convino lo siguiente:

**Artículo I**

Para los efectos de esta convención:

- 1.- " Buque nuclear " significa cualquier buque equipado con una planta de fuerza nuclear.
- 2.- " Estado del cual emana la licencia" significa el Estado contratante que explota o que autoriza la explotación de un buque nuclear bajo su bandera.
- 3.- "Persona " significa cualquier individuo o compañía, o - cualquier organismo público o privado, corporativo o no, incluyendo al Estado o cualquiera de sus subdivisiones políticas.
- 4.- " Explotador" significa la persona autorizada por el Estado que concede la licencia, para explotar un buque nuclear, o el Estado mismo cuando éste explota un buque nuclear.
- 5.- " Combustible nuclear " significa cualquier material capaz de producir energía por un proceso de fisión nuclear el cual es usado para el funcionamiento del buque nuclear.
- 6.- " Productos o desperdicios radiactivos" significa cualquier material, incluyendo el combustible nuclear, hecho radioactivo por irradiación de neutrones originado por la utilización -- de combustible nuclear a bordo de un buque nuclear.

7.- " Daño nuclear" significa la pérdida de la vida, lesiones corporales y, pérdidas o daños en la propiedad, originados por las propiedades radioactivas o por la combinación de propiedades radioactivas con propiedades tóxicas, explosivas o peligrosas del combustible nuclear o por los productos o desperdicios radioactivos; cualquier otra pérdida, daño o menoscabo que se origine, estará incluido solamente si está previsto por la ley nacional aplicable, y solamente en la extensión que la misma señale.

8.- " Accidente nuclear " significa cualquier acontecimiento o serie de acontecimientos que tienen un origen común y que causen un daño nuclear.

9.- " Planta de fuerza nuclear " significa cualquier planta de fuerza en la cual se va a usar un reactor nuclear, como fuente de fuerza, para la propulsión de un buque o para cualquier otro propósito.

10.- " Reactor nuclear " significa cualquier instalación que contenga combustible nuclear, en tal forma que pueda ocurrir en la misma un proceso de fisión nuclear de cadena autosostenible, sin que se requiera una fuente adicional de neutrones.

11.- " Buque de guerra" significa cualquier buque perteneciente a la fuerza naval de un Estado, y que tenga los signos externos que distinguen a los buques de guerra de su nacionalidad, bajo el mando de un oficial comisionado por el gobierno de su Estado y cuyo nombre aparece en la lista naval, debiendo la tripulación sujetarse a la disciplina naval.

12.- " Derecho nacional aplicable " significa la ley nacional del tribunal que se entienda competente en esta convención, incluyendo cualquier regla nacional de solución de conflicto de leyes.

Artículo II

1.- El explotador de un buque nuclear será absolutamente -- responsable por cualquier daño nuclear, conforme a la prueba de que tal daño haya sido causado por un accidente nuclear, estando en relación con el combustible nuclear productos o desechos radioactivos del mencionado buque.

2.- Salvo las excepciones señaladas en este convenio, ninguna otra persona será responsable más que el explotador, del daño nuclear causado.

3.- El daño nuclear que sufra el buque mismo, su equipo, combustible o compartimientos no está comprendido en la responsabilidad del explotador establecida en esta convención.

4.- El explotador no será responsable, con respecto a los accidentes nucleares ocurridos antes de que el combustible nuclear haya sido tomado a su cargo o después de que el combustible nuclear o los productos o desechos radioactivos hayan sido tomados a cargo de otra persona, debidamente autorizada por la ley, y que sea responsable de los daños causados por ellos.

5.- Si el explotador prueba que el daño nuclear fué resultado total o parcialmente de un acto o una omisión cometida por una -- persona con el fin de causarse daño, la corte competente podrá -- exonerar al explotador total o parcialmente de su responsabilidad hacia tal persona.

6.- No obstante lo previsto en el párrafo 1 de este artículo, el explotador tendrá derecho de repetir:

a).- Si el accidente nuclear resulta de un acto u omisión personal hechos con la intención de causar daño; en esta circunstancia podrá repetir contra la persona que haya actuado u omitido el acto con tal intención.

b).- Si el accidente nuclear ocurre a consecuencia de una operación de rescate, contra la persona o personas que llevaron a cabo la operación sin la autorización del explotador o del Estado que haya concedido la licencia al buque undido, o la del Estado en cuyas aguas se encuentren los restos del buque.

c).- Si la repetición está expresamente prevista por contrato.

### Artículo III

1.- La responsabilidad del explotador de un buque nuclear - estará limitada a 1,500 millones de francos con respecto a un accidente nuclear, no obstante que el accidente nuclear haya resultado de cualquier falta de previsión del explotador; este límite no incluye los intereses o costas concedidas por una corte, por el ejercicio de una acción de reparación, de acuerdo con esta convención.

2.- El explotador estará obligado a tener seguro u otros valores financieros que cubra su responsabilidad por algún daño nuclear, en la cantidad, tipo y términos que establezca el Estado que conceda la licencia. El Estado que conceda la licencia responderá del pago de indemnizaciones por daños nucleares a cargo del explotador, proporcionando los fondos necesarios, hasta el límite señalado en el párrafo 1 de este artículo, en la medida en que el seguro o los valores financieros no sean suficientes para cubrir tales indemnizaciones.

3.- Sin embargo, nada de lo dispuesto en el párrafo 2 de este artículo obligará al Estado o a sus subdivisiones políticas, tales como Estados, Repúblicas o Cantones, a tener seguro o valores financieros para cubrir su responsabilidad como explotadores de buques nucleares.

4.- El franco señalado en el párrafo 1 de este artículo, es una unidad contable constituida por 654 miligramos de oro con una finesa milesimal de 900. La cantidad concedida podrá ser convertida a cada una de las monedas nacionales en cifras cerradas. La conversión a monedas nacionales que no sean oro, se realizará sobre la base de su valor-oro en la fecha de pago.

#### Artículo IV

Cuando ocurra tanto daño nuclear, como daño que no sea nuclear, que haya sido originado por un accidente nuclear o conjuntamente por un accidente nuclear y uno o más acontecimientos diferentes -- y cuando el daño nuclear y, el otro tipo de daño no son razonablemente separables, se entenderá, para efectos de esta convención, -- que el daño es exclusivamente nuclear y, que fué originado por el accidente nuclear. Sin embargo, cuando el daño es causado conjuntamente por un accidente nuclear contemplado en esta convención y, -- por una emisión de radiación ionizante o por una emisión de radiación ionizante en combinación con las propiedades tóxicas, explosivas o peligrosas de la fuente de radiación no contemplada por la convención, ninguna disposición de esta convención limitará o afectará la responsabilidad ya sea en relación con las víctimas o a -- manera de recurso o contribución, de cualquier persona que pueda -- considerarse responsable en relación con la emisión de la radiación ionizante o de las propiedades tóxicas, explosivas o peligrosas -- de la fuente de radiación no contemplada en esta convención.

#### Artículo V

1.- El derecho de reparación emanado de esta convención precluirá, sino se ejercita la acción correspondiente dentro de los 10 años siguientes a la fecha del accidente nuclear. Sin embargo,---

si la responsabilidad del explotador, de acuerdo con la ley del Estado que concede la licencia, está cubierta por seguro o por otros valores financieros o indemnización estatal por un período mayor de 10 años, la ley nacional aplicable podrá disponer que - el derecho a la reparación en contra del explotador solamente - podrá precluir, después de un período que puede ser mayor de 10 años pero, no mayor del período durante el cual está cubierta su responsabilidad de acuerdo con la ley del Estado que concede la licencia. Sin embargo, tal extensión del período de preclusión no afectará en ningún caso el derecho a la reparación emanado de esta convención, a favor de cualquier persona que haya ejercitado una acción por pérdida de la vida o lesiones corporales contra el explotador antes, de la expiración del período mencionado de 10 años.

2.- Cuando el daño nuclear sea causado por combustible nuclear, productos o desechos radioactivos que hayan sido robados, perdidos, arrojados al mar o abandonados, el período establecido en el párrafo 1 de este artículo se computará a partir de la fecha del accidente nuclear que cause el daño nuclear, pero el período nunca excederá de 20 años contados a partir de la fecha del robo, -- pérdida, arrojamiento o abandono.

3.- Cualquier persona que sostenga haber sufrido daño nuclear y que haya ejercitado la acción de reparación dentro del período señalado por este artículo, puede modificar su demanda para incluir cualquier aumento en el daño, aún después de la expiración de dicho período, siempre y cuando no se haya emitido la sentencia definitiva.

#### Artículo VI

Si las disposiciones de un régimen nacional de seguro de salud, seguro social, de seguro contra accidentes de trabajo - o de seguro contra enfermedades profesionales incluye la indemnización por daños nucleares, se determinará por la ley del Estado contratante que haya establecido dicho sistema, los derechos de los beneficiarios de tales sistemas y los derechos de subrogación y de repetición contra el explotador. Sin embargo, si la ley del país contratante permite demandas de los beneficiarios de tales sistemas y tales derechos de subrogación y de repetición contra el explotador de conformidad con los términos de esta convención, esto no puede originar que la responsabilidad del explotador exceda de la cantidad señalada en el párrafo 1 del artículo III.

#### Artículo VII

1.- Cuando el daño nuclear implique la responsabilidad -- de más de un explotador y el año atribuible a cada explotador no puede razonablemente determinarse, los explotadores involucrados serán solidariamente responsables de tal daño. Sin embargo, la responsabilidad de un explotador no podrá exceder del límite señalado en el artículo III.

2.- En el caso de un accidente nuclear en que el daño nuclear resulte del combustible nuclear o productos o desperdicios radioactivos de más de un buque nuclear del mismo explotador, el explotador será responsable en relación con cada uno de los buques hasta el límite señalado en el artículo III.

3.- En caso de responsabilidad solidaria, y con la reserva de lo dispuesto en el párrafo 1 de este artículo :

a).- Cada explotador podrá demandar de los otros una---

contribución proporcional a la gravedad de las faltas cometidas por cada uno de ellos.

b).- Cuando las circunstancias sean tales que no se pueda repartir la falta, la responsabilidad total será asumida por partes iguales.

#### Artículo VIII

El explotador no será responsable de acuerdo con esta convención, de un daño nuclear causado por un accidente nuclear resultante directo de un acto de guerra, hostilidades, guerra civil o insurrección.

#### Artículo IX

Las sumas provenientes de seguros, otros valores financieros o de indemnizaciones estatales de acuerdo con el párrafo 2 del artículo III, serán aplicadas exclusivamente para la reparación contemplada por esta convención.

#### Artículo X

1.- Toda acción de reparación será intentada, a elección del actor, ya sea ante las cortes del Estado que concede la licencia o ante las cortes del Estado contratante, en cuyo territorio ha ocurrido el daño nuclear.

2.- Si el Estado que concede la licencia ha sido o puede ser requerido a asegurar el pago de demandas de reparación de acuerdo con el párrafo 2 del artículo III de esta convención, éste puede intervenir como parte en cualquier procedimiento ejercitado en contra del explotador.

3.- Ninguna inmunidad contra procedimientos legales que emane del derecho interno o del derecho internacional, puede ser invocada en relación con las obligaciones que emanen de la presente convención. Ninguna disposición de esta convención permitirá el arresto, arraigo o detención ni conferirá jurisdicción en las cortes ---

de algún país extranjero en relación con los buques de guerra - o cualquiera otro buque propiedad del Estado, que lo explota y, - que se dedique a servicio no comercial.

#### Artículo XI

1.- Cuando un tribunal del Estado que ha concedido la licencia certifique, a solicitud del explotador, de un quejoso o del Estado que ha concedido la licencia, que el monto de las demandas de reparación relativas a un accidente nuclear excederá notablemente de la suma señalada en el artículo III de la presente -- convención, el explotador o el Estado que ha concedido la licen-- cia deberá poner a disposición del tribunal dicha cantidad para - que sea afectada al pago de las indemnizaciones ; esa suma será -- considerada como constitutiva del fondo de responsabilidad limi-- tada para ese accidente.

2.- La suma puede ponerse a disposición del tribunal, ya sea en consignación en efectivo o a través de la constitución de valores o de garantía suficiente, para convencer al tribunal de que - el dinero estará disponible para cubrir cualquier demanda que se declare procedente.

3.- Cuando el fondo ha sido constituido de acuerdo con el -- párrafo 1 de este artículo, el tribunal del Estado que ha concedido la licencia, tendrá la competencia exclusiva de resolver todo - lo relacionado a la fijación de las cuotas y a la repartición del fondo.

4.- a) Una sentencia definitiva emitida por un tribunal con jurisdicción, de acuerdo con el artículo X, será reconocida en el territorio de los demás Estados contratantes, salvo que: -----

- i) La sentencia se haya obtenido fraudulentamente;
- ii) El explotador no haya tenido la debida oportunidad de defenderse;

b) Una sentencia definitiva que sea reconocida al ser presentada para ejecución de acuerdo con las formalidades requeridas por la ley del Estado contratante en el cual se pide la ejecución, será ejecutada como si fuera una sentencia del tribunal de tal Estado.

c) No podrá intentarse ninguna otra demanda, en lo que se refiere al fondo del asunto respecto del cual se ha emitido una sentencia definitiva.

5.- a) Si una persona que sea nacional de uno de los Estados contratantes, que no sea el explotador, ha pagado reparación por daño nuclear de acuerdo con una convención internacional o con la ley nacional de un Estado no contratante, dicha persona adquirirá por subrogación, hasta el monto que haya pagado los derechos que la persona que recibió la reparación hubiere disfrutado de acuerdo con la presente convención. Sin embargo, no se adquirirá ningún derecho en el caso señalado por cualquier persona contra la cual el explotador tenga derecho de reparación o contribución, y hasta el límite de ésta de acuerdo con esta convención :

- b) Si se ha formado un fondo de responsabilidad limitada y -
  - i) El explotador ha pagado una indemnización por daño nuclear antes de su constitución; o
  - ii) El explotador ha pagado después de que este ha sido constituido, una indemnización por daño nuclear de acuerdo con una convención internacional o con la ley de un Estado no contratante, el explotador tendrá derecho a recuperar del fondo, hasta la cantidad que ha pagado, la cantidad que -

la persona que recibió la indemnización hubiera recibido en la repartición del fondo.

c) Si no se ha constituido un fondo de responsabilidad limitada, ninguna disposición de esta convención impedirá al explotador que ha pagado indemnización por daño nuclear de fondos que no sean constituidos de acuerdo con el párrafo 2 del artículo III, de recuperar de la persona que proporciona los valores financieros de acuerdo con el párrafo 2 del artículo III o del Estado que concede la licencia, hasta por el monto de la cantidad que ha pagado, la cantidad que la persona indemnizada hubiese obtenido de acuerdo con la convención;

d) En este párrafo, la expresión "un nacional de un país -- contratante" incluirá al país contratante o cualquiera de sus subdivisiones políticas o a una compañía o cualquier cuerpo público o privado establecido en un Estado contratante, ya sea -- corporativo o no.

6.- Cuando no se ha constituido ningún fondo de acuerdo con lo establecido en este artículo, el Estado que concede la licencia adoptará las medidas que sean necesarias para asegurar que estarán disponibles las cantidades necesarias proporcionadas por él o por cualquier valor financiero o seguro de acuerdo con el párrafo 2 del artículo III, para satisfacer cualquier demanda reconocida por una sentencia de una corte de cualquiera de los Estados contratantes, que deba ser reconocida de acuerdo con el párrafo 4 de este artículo; las cantidades deberán ponerse a -- disposición del actor a su elección, ya sea en el Estado que -- concede la licencia o en el Estado contratante en el cual se -- causó el daño, o en el Estado contratante en el cual tiene su -- residencia habitual el actor.

7.- Después de que se haya constituido el fondo de respon----

sabilidad limitada de acuerdo con el párrafo 1 de este artículo o, cuando no exista tal fondo, si hay disponibles fondos proporcionados por el Estado que concede la licencia o por seguro o -- por cualquier otro valor financiero de acuerdo con el párrafo 6 de este artículo, para cubrir la demanda de reparación, el actor no podrá ejercer ningún derecho en contra de cualquier otro bien del explotador en virtud del daño nuclear, y cualquier otra fianza o valor (excepto los que cubran las costas) dados por el explotador o por cuenta del explotador en cualquier Estado contratante-- serán desafectados.

#### Artículo XII

1.- Los Estados contratantes se comprometen a adoptar las - medidas necesarias para asegurar la aplicación de las disposi-- ciones de esta convención, incluyendo las medidas necesarias -- para la distribución rápida y equitativa de las sumas disponi-- bles para la reparación del daño nuclear.

2.- Los Estados contratantes se comprometen a adoptar las - medidas necesarias para asegurar que las primas de seguro , rea-- seguro o cualquier otro valor financiero, proporcionado por ellos de acuerdo con el párrafo 3 de este artículo, sean libremente -- convertibles a la moneda del Estado contratante sobre cuyo terri-- torio ha ocurrido el daño, del Estado contratante en el cual ha-- bitualmente recibe el actor o, por lo que se refiere a las primas y pagos de seguro y reaseguro, a la moneda especificada en el -- contrato de seguro o reaseguro.

3.- La presente convención deberá aplicarse sin discrimina-- ción fundada en la nacionalidad, domicilio o residencia.

#### Artículo XIII

Esta convención se aplica a cualquier daño nuclear, causado----

por un accidente nuclear en cualquier parte del mundo, en el cual se vean implicados el combustible nuclear de cualquier buque que navegue bajo la bandera de un país contratante, o los productos o desperdicios nucleares producidos por él mismo.

#### Artículo XIV

Esta convención predominará sobre cualquier convención nacional en vigor o abierta para firma, a ratificación o a adhesión, a la fecha en que la presente convención sea abierta para firma, pero solamente en la extensión en que tales convenciones estuvieran en conflicto con la presente; sin embargo, nada de lo dispuesto en este artículo afectará las obligaciones de los Estados contratantes hacia países no contratantes que surjan de tales convenciones nacionales.

#### Artículo XV

1.- Cada uno de los Estados contratantes se compromete a tomar las medidas necesarias para evitar que un buque nuclear que navegue bajo su bandera, sea explotado sin licencia o autorización concedida por él.

2.- En el caso de daño nuclear causado por combustible nuclear o productos o desperdicios nucleares, originados por un buque nuclear que navegaba bajo la bandera de un país contratante y cuya explotación no había sido autorizada en el momento del accidente nuclear por dicho Estado contratante, se considerará al propietario del buque nuclear en el momento del accidente nuclear, como el explotador del buque nuclear para los fines de esta convención, con la salvedad de que su responsabilidad no será limitada.

3.- En tal caso, se considerará que el Estado contratante bajo cuya bandera navega el buque nuclear, como el Estado que -

concede la licencia para todos los efectos de esta convención - será responsable especialmente, de la reparación a las víctimas de acuerdo con las obligaciones impuestas en el Estado que concede la licencia por el artículo III, y hasta por el límite fijado en el mismo.

4.- Cada Estado contratante se compromete a no conceder licencia o cualquier otra autorización para que un buque nuclear - navegue bajo la bandera de otro Estado. Si embargo, lo dispuesto en este párrafo no impedirá que el Estado contratante aplique -- las reglas de su derecho interno relacionadas con la explotación de un buque nuclear dentro de sus aguas internas o en su mar territorial.

#### Artículo XVI

Esta convención se aplicará a los buques nucleares desde la - fecha en que sean botados. Entre la fecha en que sean botados y - en que se autorice a que naveguen bajo una bandera, se considerará al propietario del buque, como su explotador y al país en el cual - fué construido, como el país bajo cuya bandera enarbolará.

#### Artículo XVII

Las disposiciones de la presente convención no afectan el derecho que un Estado contratante pueda tener de acuerdo con el derecho internacional, para impedir el acceso a sus aguas y a sus - puertos de buques nucleares licenciados por otro país contratante aún cuando haya cumplido con las formalidades que exige esta convención.

#### Artículo XVIII

La acción de reparación por daño nuclear deberá ser ejercitada contra el explotador; también puede ser ejercitada contra el - asegurador, diverso del Estado que ha concedido la licencia, que - haya proporcionado una garantía financiera al explotador de acuer-

do con el párrafo 2 del artículo III, si tal acción está prevista por el derecho nacional aplicable.

#### Artículo XIX

Aún después de la terminación de esta convención o de su denuncia por un país contratante de acuerdo con el artículo XVII, - las disposiciones de esta convención serán aplicables a cualquier daño nuclear causado por un accidente nuclear, que implique combustible nuclear, productos o desechos radioactivos de un buque nuclear licenciado o autorizado para operar por un Estado contratante antes de la fecha de la terminación, siempre que el accidente nuclear haya ocurrido antes de la fecha de terminación o denuncia, en el caso de un accidente nuclear o en el caso que haya acontecido después de dicha fecha dentro del plazo de 25 años de la fecha en la cual fué concedida la licencia o autorización.

#### Artículo XX

Sin perjuicio de las disposiciones del artículo X cualquier -- diferencia entre las partes contratantes en relación con la interpretación o aplicación de la presente convención, que no pueda ser resuelta por vía de negociación será sometida al arbitraje a petición de una de ellas. Si dentro de los 6 meses siguientes a la fecha de solicitud de arbitraje, las partes no pueden ponerse de -- acuerdo sobre la organización del mismo, cualquiera de las partes podrá someter la diferencia a la corte internacional de justicia, -- presentando una petición de conformidad con los estatutos de la -- corte.

#### Artículo XXI

1.- Cada parte contratante podrá al momento de firmar o ratificar la presente convención o adherirse a la misma, declarar que no se encuentra sujeta por el artículo XX. Las otras partes contratantes no estarán sujetas a dicho artículo en relación con la parte contratante que haya formulado tal reserva.

2.- Cualquier parte contratante que haya formulado una reserva de acuerdo con el párrafo precedente podrá retirar dicha reserva en cualquier momento mediante notificación al gobierno Belga.

#### Artículo XXII

La presente convención estará abierta a firma por los Estados representados en la XI sesión (1961-1962) de la conferencia diplomática de derecho marítimo.

#### Artículo XXIII

La presente convención será ratificada y los instrumentos de ratificación serán depositados ante el gobierno Belga.

#### Artículo XXIV

1.- La presente convención entrará en vigor 3 meses después de depositados los instrumentos de ratificación, por 2 países de los cuales cuando menos uno sea el que conceda la licencia.

2.- La presente convención entrará en vigor, en relación con aquellos Estados que la ratifiquen después de haber entrado en vigor de acuerdo con lo previsto en el párrafo 1 de este artículo, 3 meses después de la fecha de depósito del instrumento de ratificación.

#### Artículo XXV

1.- Los Estados miembros de las Naciones Unidas, de agencias especializadas o de la Agencia Internacional de Energía Atómica -- que no hayan estado representados en la sesión XI de la conferencia diplomática de derecho marítimo, podrán adherirse a la presente convención.

2.- Los instrumentos de adhesión serán depositados ante el gobierno Belga.

3.- La convención entrará en vigor respecto de los Estados adherentes, 3 meses después de la fecha en que haya sido depositado el documento de adhesión de dicho Estado, pero no antes de la fecha

de entrada en vigor de la convención de acuerdo con el artículo XXIV, 1.

#### Artículo XXVI

1.- Se convocará una conferencia para la revisión de esta convención por el gobierno Belga y la Agencia Internacional de Energía Atómica, después de que la convención haya estado en vigor durante 5 años.

2.- El gobierno Belga y la Agencia Internacional de Energía Atómica, convocarán también a una conferencia antes de ese periodo o después si la tercera parte de los Estados contratantes así lo desean.

#### Artículo XXVII

1.- Cualquier Estado contratante puede denunciar esta convención notificándolo al gobierno Belga en cualquier tiempo después de haberse celebrado la primera conferencia revisora, de acuerdo con lo establecido con el artículo XXVI, 1.

2.- La denuncia surtirá efectos un año después de que la notificación haya sido recibida por el gobierno Belga.

#### Artículo XXVIII

El gobierno Belga notificará a los Estados representados en la XI sesión de la conferencia diplomática de derecho marítimo y a los Estados que se adhieran a esta convención :

1.- Las firmas, ratificaciones y adhesiones serán recibidas de acuerdo con los artículos XXII, XXIII y XXV.

2.- La fecha en la cual entrará en vigor esta convención, será de acuerdo con lo establecido en el artículo XXIV.

3.- Las denuncias se recibirán de conformidad con lo dispuesto por el artículo XXVII.

En testimonio de lo anterior, los plenipotenciarios suscritos cuyas credenciales han sido reconocidas en forma, han firmado esta convención.

Hecha en Bruselas el 25 de mayo de 1962 en los Idiomas ---  
Inglés, Francés, Ruso y Español, en una sola copia, misma que -  
permanecerá depositada en los archivos del gobierno Belga, quien  
expedirá copias certificadas.

En caso de disparidad en los textos, las versiones inglesa y  
francesa serán las auténticas.

(Siguen las firmas)

- PROTOCOLO ADICIONAL -

En el momento de la firma de la convención internacional relativa a la responsabilidad de los explotadores de buques nucleares, los suscritos plenipotenciarios han adoptado el -- presente Protocolo, que tiene la misma validez como si sus -- disposiciones hubieran figurado en el texto mismo de la convención a que se refieren.

Las partes contratantes se reservan expresamente el derecho de dar efecto a la presente convención, ya sea dándole -- fuerz3 de ley o incorporando las disposiciones de la convención a su legislación nacional bajo una forma apropiada a cada legislación.

Hecho en Bruselas el 25 de mayo de 1962 en los Idiomas -- Inglés, Francés, Ruso y Español, en un solo ejemplar que quedará depositado en los archivos del gobierno Belga, quien expedirá copias certificadas.

En caso de disparidad entre los textos, las versiones inglesa y francesa serán las auténticas.

(Siguen las firmas)

A P E N D I C E   I I

CONVENIO ADOPTADO POR LOS ESTADOS UNIDOS  
Y PAISES BAJOS DEL 6 DE FEBRERO DE 1963,  
CON RELACION A LA VISITA DEL BUQUE NUCLEAR  
SAVANNAH (1)

- 1.- Traducción al español por el sustentante, de su versión en inglés, obtenido en el Departamento de Convenciones y Tratados de la Secretaría de Relaciones Exteriores.

**Convenio Sobre La Responsabilidad Pública Por Los  
Daños Causados Por El Buque Nuclear Savannah.**

**El Gobierno del Reino de los Países Bajos y  
El Gobierno de los Estados Unidos de America**

Estando en el proceso de hacer arreglos para una visita del buque nuclear Savannah a los Países Bajos, bajo acuerdos apropiados de operación, y

Estando deseosos de acordar sobre la responsabilidad por daños provocados o resultantes de un incidente nuclear en que se viera involucrado el Savannah.

Para este proposito han acordado lo siguiente:

**Artículo 1**

Los Estados Unidos proporcionarán, reparación por los daños -- que surjan como resultado de un incidente nuclear, en conexión con el diseño, desarrollo, construcción, operación, reparación, mantenimiento o uso del buque nuclear Savannah, siempre y cuando que -- una corte competente de los Países Bajos teniendo en cuenta su legislación determine el monto de la cantidad por la que los Estados Unidos tengan que indemnizar a la persona que sufrió el daño. Los principios jurídicos que regirán a la responsabilidad de los Estados Unidos por cualquier daño, serán aquéllos existentes en el momento en que ocurrió el incidente nuclear.

**Artículo 2**

Los Estados Unidos indemnizarán a cualquier persona que sufra un daño motivado por la visita del buque nuclear Savannah, dentro del territorio de los Países Bajos. Los Estados Unidos se responsabilizan públicamente al pago de la indemnización, teniendo como base la ley de lugar de la persona que sufra algún daño.

### Artículo 3

Los Estados Unidos no podrán ejercitar ningún derecho de repetición contra cualquier persona que provoque un daño dentro de los Países Bajos, motivado por la visita del buque nuclear ---- Savannah. Los Estados Unidos serán responsables por los daños -- descritos en el artículo 1.

### Artículo 4

Se ha acordado que la responsabilidad acumulada de los Estados Unidos por un incidente nuclear, no excederá de 500 millones de dólares, sin tomar en cuenta el lugar donde se sufra el daño.

### Artículo 5

Los Estados Unidos se obligan a someterse a los procedimientos señalados por la ley de los Países Bajos, así como a la corte competente o cualquier órgano establecido conforme a dicha legislación; con el propósito de considerar y determinar la responsabilidad por los daños causados, descritos en el artículo 1.

### Artículo 6

Los términos "Personas Indemnizadas", "Responsabilidad Pública" e "Incidente Nuclear", serán usados en este tratado y en sus anexos con la misma significación, que las que se proporcionaron en la sección 11 del acta de Energía Atómica de los Estados Unidos de 1954, según enmienda (Código de los Estados Unidos, Título -- 42, Sección 2014).

### Artículo 7

Este tratado tiene por objeto únicamente los incidentes nucleares que puedan ocurrir, durante el viaje del buque nuclear Savannah hacia los Países Bajos o a su regreso de ellos, así como su permanencia en aguas territoriales.

Artículo 8

Una parte contratante puede dar por terminado este tratado, notificándolo por escrito a la otra con seis meses de anticipación.

Artículo 9

En caso de que entre en vigor un convenio general multilateral en relación con la responsabilidad de terceras personas por buques nucleares y, al cual queden sujetos los Estados Unidos y los Países Bajos, el presente convenio será enmendado -- por acuerdo entre las dos partes contratantes a fin de conformarlo con lo dispuesto por tal convención.

Artículo 10

Este tratado entrará en vigor, el día en el cual cada Gobierno reciba del otro notificación escrita de que ha cumplido con todos los requisitos legales y constitucionales, para que comience a surtir efectos este acuerdo.

Artículo 11

El término Países Bajos usado en este convenio, se refiere al territorio europeo del reino, solamente.

En testimonio de lo anterior, los suscritos, están autorizados por sus respectivos gobiernos, han firmado la presente convención.

Hecho en la Haya por duplicado, en el idioma inglés y de los Países Bajos, ambos textos siendo igualmente auténticos, el 6 de febrero de 1963.

- A N E X O -

El gobierno de los Estados Unidos manifiesta que hay un convenio entre la comisión de Energía Atómica de los Estados Unidos y la administración marítima de este país, bajo el cual la comisión de energía atómica actúa según lo ordenado por la sección 170 de la acta de 1954 relativa a la energía atómica. (Ley Pública 83-703) rectificadas por las leyes públicas 85-256 y 85-602, ha aceptado indemnizar a la administración de marina de los Estados Unidos, pudiendo alguna otra persona ser indemnizada por responsabilidad pública, motivada por un incidente nuclear, en relación con el diseño, desarrollo, construcción, operación, reparación, mantenimiento o uso del barco en la suma de 500 millones -- de dólares, incluyendo las sumas razonables por concepto de investigación y gastos de juicio por daños.

## BIBLIOGRAFIA

- 1.- Borja Soriano Manuel Lic.,  
Teoría General de las Obligaciones.  
Tomo I.  
Editorial Porrúa, S. A.,  
México 1962.
- 2.- Código Civil para el Distrito  
y Territorios Federales.  
Editorial Porrúa, S. A.,  
México 1965.
- 3.- Convención de la Responsabilidad  
de los Explotadores de Buques --  
Nucleares y Protocolo Adicional,  
de Bruselas del 25 de mayo de --  
1962.  
Departamento de Convenciones y-  
Tratados de la Secretaría de Re-  
laciones Exteriores.
- 4.- Convenio adoptado por los Estados  
Unidos y Países Bajos del 6 de fe-  
brero de 1963, en relación a la -  
visita del buque nuclear Savannah.  
Departamento de Convenciones y -  
Tratados de la Secretaría de Re-  
laciones Exteriores.
- 5.- Castorena Jesús J.  
Manual de Derecho Obrero.  
4a. Edición,  
México, D. F. 1964.

- 6.- Cervantes Ahumada Raúl Dr.,  
Ley de Navegación y Comercio  
Marítimos.  
Editorial Herrero, S. A.,  
México, 1964.
- 7.- Cervantes Ahumada Raúl Dr.,  
Proyecto de Ordenanzas de la  
Marina Mercante.
- 8.- Cervantes Ahumada Raúl, Dr.,  
Proyecto de Código Marítimo Uniforme  
para los países centroamericanos.
- 9.- Colin et Capitan.  
Curso Elemental de Derecho Civil  
Tomo III.  
Teoría General de las Obligaciones  
Editorial Reus.  
Madrid, 1960.
- 10.- Colombos John C.,  
Derecho Internacional Marítimo.  
Trad. José Luis de Azcárraga  
Biblioteca Jurídica Aguilar.  
Madrid, 1961.
- 11.- Cueva Mario, de la.  
Derecho Mexicano de Trabajo,  
Editorial Porrúa, S. A.,  
México 1964.

- 12.- Diario de los Debates,  
De la Cámara de Senadores.  
Del Congreso de los Estados  
Unidos Mexicanos.  
México, D. F., 27 de diciembre  
de 1963.
- 13.- Diario de los Debates,  
De la Cámara de Senadores.  
Del Congreso de los Estados  
Unidos Mexicanos.  
México, D. F. 30 de diciembre  
de 1963.
- 14.- Domingo Ray José.  
Derecho de la Navegación.  
E. D. I. A. R.  
Buenos Aires 1959.
- 15.- Fariña Francisco.  
El Transporte Marítimo y sus  
Sistemas de Responsabilidad  
Consejo Superior de Investigaciones  
Científicas.  
Ministerio de Marina.  
Madrid, 1959.
- 16.- Fariña Francisco.  
Derecho Comercial Marítimo.  
Tomo II.  
Bosch, Casa Editorial.  
Barcelona, 1956.

- 17.- Gamechogicochea Francisco de,  
Derecho Marítimo Español.  
Tomo I  
Cámara Oficial de Comercio,  
Industria y Navegación de Bilbao.
- 18.- Gutiérrez y González, Ernesto.  
Derecho de las Obligaciones.  
Editorial Cajica,  
Puebla, Pue., Méx. 1961.
- 19.- Hedemann J. W.  
Tratado de Derecho Civil.  
Editorial Revista de Derecho Privado.  
Madrid. 1958.
- 20.- Josserand Louis.  
Derecho Civil.  
Trad. Cunchillos y Manterola.  
Tomo II. Vol. I.  
Ediciones Jurídicas.  
Buenos Aires.
- 21.- Larenz Karl.  
Derecho de Obligaciones.  
Trad. Jaime Santos Briz.  
Tomo II.  
Editorial Revista de Derecho Privado.  
Madrid, 1959.
- 22.- Manzanilla Shaffer Víctor.  
La Energía Nuclear y sus problemas  
jurídicos.  
Revista de la Facultad de Derecho.  
Tomo XI  
México 1961.

- 23.- Marty G.  
Derecho Civil.  
Teoría General de las Obligaciones.  
Vol. I.  
Trad. José M. Cajica Jr.  
Editorial José M. Cajica Jr.  
Puebla, Pue., Méx. 1952.
- 24.- Memorias del Senado de la República.  
Labores Legislativas, Políticas y Sociales  
desarrolladas durante el ejercicio de las-  
XLIV y XLV Legislaturas federales.  
México, 1964.
- 25.- Malvagny, Atilio.  
Derecho Laboral de la Navegación.  
Editorial de Palma.  
Buenos Aires, 1949.
- 26.- Mezzera Alvarez Rodolfo.  
Curso de Derecho Marítimo.  
Organización Medina.  
Montevideo, 1954.
- 27.- Orgaz Alfredo.  
Estudios de Derecho Civil.  
Tipografía Editora Argentina.  
Buenos Aires, 1948.
- 28.- Passarelli Santoro.  
Doctrinas Generales de Derecho Civil.  
Trad. Agustín Luna Serrano.  
Editorial Revista de Derecho Privado.  
Madrid, 1964.

- 29.- Ripert et Boulanger.  
Tratado de Derecho Civil, según  
el tratado de Planiol.  
Trad. Delia García Daireaux.  
Ediciones la Ley.  
Buenos Aires, 1965.
- 30.- Ripert Georges.  
Compendio de Derecho Marítimo.  
Trad. Pedro G. San Marín.  
Tipográfica Editora Argentina.  
Buenos Aires, 1954.
- 31.- Rojina Villegas Rafael, Dr.  
Derecho Civil Mexicano.  
Antigua Librería Robredo.  
México, 1965.
- 32.- Ruggiero Roberto de,  
Instituciones de Derecho Civil.  
Trad. Suñer y Santa-Cruz.  
Tomo II Vol. I.  
Instituto Editorial Reus.  
Madrid.
- 33.- Serra Rojas Andrés.  
Derecho Administrativo.  
Tercera Edición,  
Librería de Manuel Porrúa, S. A.  
México 1965.

- 34.- Scialoja Antonio.  
Sistema del Derecho de la  
Navegación.  
Ediciones Jurídicas Europa-América.  
Buenos Aires.
- 35.- Trueba Urbina Alberto, Dr.  
Trueba Barrera Jorge, Lic.  
Ley Federal del Trabajo.  
Editorial Porrúa, S. A.  
México, 1965.
- 36.- Zuart Gómez Eredin.  
Contrato de Fletamento-Pasaje.  
México, D. F. 1966.