

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO
FACULTAD DE DERECHO



FACULTAD DE DERECHO
SEMINARIO
DE
DERECHO INTERNACIONAL

REGIMEN JURIDICO DEL TRABAJO EN EL MAR

BIBLIOTECA DE DERECHO
U. N. A. M.

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:

LICENCIADO EN DERECHO

P R E S E N T A

ARMANDO MATEOS BERMUDEZ

México 1969

1298



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis 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.



FACULTAD DE DERECHO
SEMINARIO
DE
DERECHO INTERNACIONAL
RAUL CERVANTES AHUMADA

DOCTOR EN DERECHO

Con admiración y agradecimiento, ya que bajo su dirección y ayuda fué posible la elaboración de este pequeño trabajo, que para mí significa haber logrado llegar a la meta.



FACULTAD DE DERECHO
SEMINARIO
DE
DERECHO INTERNACIONAL

L I C E N C I A D O
GENARO D. GONGORA PIMENTEL.

**En reconocimiento a todas sus atenciones
y cooperación desinteresada, en la realización
de este pequeño trabajo.**

A TODOS MIS MAESTROS:

**Que fueron quienes me impartieron sus cono-
cimientos, y debo haber logrado alcanzar la meta.**



FACULTAD DE DERECHO
S E M I N A R I O
D E
DERECHO INTERNACIONAL

**A LA MEMORIA DE MI PADRE
ERNESTO A. MATEOS REYES.**

Con el cariño que le he profesado, antes, ahora y siempre, le dedico la presente como un homenaje.

E M M A con grato recuerdo a la memoria de mi hermanita.

**A MI MADRE
ENRIQUETA B. VDA. DE MATEOS.**

Con todo cariño a mi Mamá, en reconocimiento a todos sus desvelos y esfuerzos, habiendo logrado guiar a sus hijos por el camino del bien y el éxito a pesar de haber sufrido la pérdida del compañero adorado y ejemplar.

A mi esposa Margarita, lo mismo que para mí hijo Armandito, que con su cariño me estimularon en la elaboración de este pequeño trabajo que para mí es una gran obra.

A MIS HERMANOS.

Ernesto
Lily
Milita
José
Tere
Rubén
Elvia

A MIS SOBRINITOS Paty, Rubén y Luis.

**AL C. ALMIRANTE C.G.
SECRETARIO DE MARINA
ANTONIO VAZQUEZ DEL MERCADO
CON TODO RESPETO Y AGRADECIMIENTO.**



**FACULTAD DE DERECHO
SEMINARIO
DE
DERECHO INTERNACIONAL**

**AL C. VICEALMIRANTE M.C.
JEFE DEL DEPARTAMENTO MEDICO
DE LA SECRETARIA DE MARINA
RAFAEL VARGAS SALAZAR
CON GRATITUD Y RESPETO.**

**AL C. CAPITAN DE NAVIO M.C.
SUBJEFE DEL DEPARTAMENTO MEDICO
DE LA SECRETARIA DE MARINA
CARLOS ALFREDO LOPEZ DE NAVA**

**En demostración de afecto y agradecimiento
por las atenciones que nos a dispensado.**



**FACULTAD DE DERECHO
SEMINARIO
DE
DERECHO INTERNACIONAL**

COMO UN PRESENTE DE ESTIMACION Y
APRECIO AL DOCTOR *HUMBERTO ROBLEDO*
PRINCE, AGRADECIENDOLE TODAS SUS
ATENCIONES.



FACULTAD DE DERECHO
SEMINARIO
DE
DERECHO INTERNACIONAL

"REGIMEN JURIDICO DEL TRABAJO EN EL MAR"

CAPITULO I.

ANTECEDENTES HISTORICOS.

- 1) Grecia;
- 2) Roma;
- 3) Inglaterra;
- 4) Francia;
- 5) España;
- 6) México.



FACULTAD DE DERECHO
SEMINARIO
DE
DERECHO INTERNACIONAL

CAPITULO II.

FORMALIDADES DEL CONTRATO DE TRABAJO MARITIMO.

- a) Forma escrita;
- b) Número de ejemplares;
- c) Depósito ante las autoridades.

CAPITULO III.

CONTENIDO, DURACION Y TERMINACION DEL
CONTRATO DE TRABAJO MARITIMO.

I.- CONTENIDO DEL CONTRATO:

- a) Jornada;
- b) Salario;
- c) Descansos y vacaciones;
- d) Indemnizaciones.

II.- DURACION DEL CONTRATO DE TRABAJO:

- Por tiempo determinado;
Por tiempo indefinido;
Por viaje.

III.- TERMINACION DEL CONTRATO:

- a) Modificación;
- b) Suspensión;
- c) Rescisión.

CAPITULO IV.

REGULACION DEL TRABAJO MARITIMO, POR LA ORGANIZACION INTERNA
CIONAL DEL TRABAJO, A TRAVES DE RECOMENDACIONES Y CONVENIOS.

- a) La Organización Internacional del Trabajo;
- b) El Consejo de Administración;
- c) La Oficina Internacional del Trabajo.

CAPITULO V.

OBSERVACIONES AL TRABAJO MARITIMO

EN LA LEY FEDERAL DEL TRABAJO.

- a) Obsolescencia de la Ley;
- b) Ineficacia y perjuicios por su aplicación;

EL PROYECTO DEL CODIGO MARITIMO UNIFORME PARA LOS CINCO PAISES DE CENTROAMERICA

C O M P A R A D O

CON NUESTRA LEY FEDERAL DEL TRABAJO.

Disposiciones preliminares;
Del contrato de trabajo;
Del reglamento de trabajo;
Duración trabajo a bordo y del salario;
De las vacaciones;
De los riesgos profesionales;
Responsabilidad del naviero.

CAPITULO VI.

NECESIDAD DE UNA LEY ESPECIAL.

QUE REGULE EL TRABAJO EN EL MAR.

I.- BENEFICIOS PARA LA GENTE DE MAR:

- a) Menor jornada;
- b) Mayor salario;
- c) Tiempo extraordinario;
- d) Descansos y vacaciones.

II.- SEGURIDAD PARA LA GENTE DE MAR:

- a) Indemnizaciones por accidentes;
- b) Seguro de vida;
- c) Mejores condiciones en la prestación del servicio;
- d) Mayor protección, para los trabajadores y familiares.

CAPITULO VII.

PROYECTO DE LA NUEVA LEY FEDERAL DEL TRABAJO.

- a) Exposición de motivos;
- b) Principios generales;
- c) Trabajo de las tripulaciones.

C o n c l u s i o n e s :

B i b l i o g r a f í a :

"REGIMEN JURIDICO DEL TRABAJO EN EL MAR"

CAPITULO I

ANTECEDENTES HISTORICOS.

1.- Grecia:

La población de Grecia no se distinguió de la población de todos los demás pueblos de la antigüedad, practicó la esclavitud cuya consecuencia fué una división de clases, el hombre libre es sujeto de derechos sin' importar su condición económica, dichas clases se integran y determinan, - de acuerdo a su ocupación; así encontramos clase sacerdotal constituida -- por los sacerdotes y gentes que hacían vida de templo; nobles que mante- -- nían relaciones con la corte; trabajadores del campo, artesanos y comer- -- ciantes propietarios, que integran la población libre y activa, gozando de todos los derechos del ciudadano, y los marinos que se confunden en esa -- época, formando la clase que apoya a los gobernantes. (1)

El esclavo es considerado una cosa y carece de personalidad jurí-
dica.

El derecho marítimo de los Rodios, cuatro siglos antes de Jesu--
cristo, contiene disposiciones relativas a la retribución de los tripulan-
tes, impone obediencia hacia el patrón, castiga por abandonar el servicio,
fué una ley de gran influencia en la antigüedad, el texto de esta ley no -
ha llegado a nosotros.

En el siglo XVI Grecia publicó un texto titulado Derecho Naval -
de los Rodios, pero se ha demostrado que era apócrifo, fué una compilación
de la edad media y a finales del siglo XII, a la que se quiso hacer pasar'
por la ley rodia.

1) Manual de Derecho Obrero J. Jesús Castorena, páginas 21 y 22.

Casi no existe nada de las leyes marítimas de los egipcios, fenicios, atenienses y cartagineses, a pesar de la importancia de la marina -- que tuvieron dichos pueblos.

2.- Roma:

El Derecho Romano, no era solo el derecho común como decimos -- hoy, es decir el derecho privado que rige a los ciudadanos, sino el derecho de la nación en conjunto y que comprende el derecho penal, mercantil, civil, marítimo y terrestre; se conservó un lugar importante a los asuntos marítimos, en todo pueblo dedicado a la navegación.

Las características especiales del derecho marítimo hacen que -- los principios generales del derecho, no sean suficientes para regirlo, -- surgiendo la necesidad de una ley especial.

Los romanos tuvieron un derecho marítimo muy importante, copiado en su gran mayoría a los griegos, tuvieron un libro especial de derecho marítimo, y también instituciones que consideraban que no tenía otra nación, tomaron las leyes marítimas de un país tributario y la ley rodia fué declarada soberana del mar; la tripulación tenía acción especial contra el armador para el cobro de salarios.

Es difícil encontrar otras disposiciones relativas al trabajo marítimo, lo que se explica si se recuerda que en el trabajo eran ocupados -- los esclavos. (1)

3.- Inglaterra:

En el siglo XI el duque de Normandía Guillermo el conquistador -- incluyó disposiciones marítimas en las leyes que dió a Inglaterra.

Entre los siglos XI y XIV aparecen colecciones de costumbres o -- leyes generales en que se consagran una parte del derecho marítimo.

Aparecen otros monumentos marítimos consuetudinarios, de los cuales se desconoce fecha y origen, que tuvieron gran influencia en el dere--

1) Derecho Laboral de la Navegación, Atilio Malvagni, página 5.

cho marítimo como el consulado del mar, los roles de olerón, las sentencias de Damme y el derecho marítimo de Wisby.

La más antigua los roles de olerón, disputándose varias naciones su elaboración, los Ingleses consideran que es obra suya, aunque se redactó en Francia.

Es necesario llegar a las recopilaciones de la edad media, para encontrar títulos completos del trabajo a bordo, con disposiciones que perduran en los siglos modernos.

En Inglaterra y sus colonias el derecho marítimo es consuetudinario en principio, pero hay numerosas leyes, como la merchant shipping, acta inglesa de 1854, que mezcla el derecho marítimo y el derecho administrativo.

4.- Francia:

País que desde el siglo XI tiene leyes consagradas al derecho marítimo, en 1642 fué publicado con el título de "Usos y costumbres del mar" algunos textos de derecho marítimo consuetudinario.

En el año de 1828 Pardessus profesor de la facultad de Derecho de París editó una colección de leyes marítimas, siendo la más importante la titulada "Introducción Histórica al Estudio del Derecho Mercantil Marítimo". (1)

Los roles de olerón colección de sentencias marítimas francesas, que lleva el nombre de la isla de olerón y que fueron norma general en materia marítima.

Luis XIV promulgó en agosto de 1681, la ordenanza titulada "Ordenanza sobre la Marina", que reglamentó todo el derecho marítimo.

Pero la obra más importante fué la Ordenanza Marítima de Colbert del año de 1681 que regula los derechos y obligaciones de los tripulantes y que posteriormente pasaron al código de comercio francés de

1) Pardessus, I pág.24,31,220, 222, citado por Atilio Malvagni, Derecho Laboral de la Navegación, página 7.

1807, que reglamentó las operaciones marítimas, y establece que las relaciones de la gente de mar de cualquier graduación y funciones, con el armador del buque a que están adscritos, se derivan del contrato denominado alistamiento.

La inscripción marítima fué la base de reclutar a la flota armada desde el siglo XIV, en que se cogía por la fuerza a los marinos llamado alistamiento forzado; lo que perjudica al comercio y a la marina mercante.

Colbert posteriormente organizó un sistema de reclutamiento que diera seguridad a la marina mercante; enrolando con anticipación a la gente de mar repartida en clases para servir en forma alternativa por un año en los navios de guerra y mercantes, a ésto se le llamó régimen de clases.

(1)

La ordenanza del 31 de octubre de 1784 implanta el sistema de alistamiento individual, haciendo una división del personal en solteros y casados, a quienes se les llama al servicio por turnos, durando el turno de los solteros un tercio más que el de los casados.

Posteriormente la ley del 3 de brumario año IV la denomina inscripción marítima.

La ley del 27 de julio de 1872, impuso a los ciudadanos el servicio personal en el ejército que proporciona un reclutamiento superior, con cediéndoles ciertas ventajas a los marinos para compensar sus obligaciones.

El artículo primero de la ley del 24 de diciembre de 1896; establece la inscripción marítima para quienes ejerzan la navegación a título profesional, y el artículo tercero de la ley de 1908; establece que para que se le considere profesional la navegación, debe tener un doble carácter desde el punto de vista de quienes la ejercen; lo. Que sea el principal medio de existencia, 2o. Que sea un empleo relativo a la marcha, conducción o conservación de la embarcación.

1) Tratado de Derecho Marítimo Daniel Danjón, Edición 1931, páginas 247, 248 y 249.

La ley de 1908, en su artículo 2o. párrafo 4o. da carácter profesional al servicio que se preste en buques de comercio, pesca o recreo, barcos balizas dependientes de la administración de caminos, canales y puertos.

Los inscritos marítimos se dividen:

Provisionales: menores de 18 años, con certificado de aptitud física, a los menores de 13 años se les llama grumetes y a los menores de 16' novicios.

Definitivos: al cumplir 18 años, teniendo desde los 12 años 18 meses de navegar y declarar querer seguir en la profesión de marino.

Inscritos fuera de servicio: cuando se han alcanzado 50 años de edad.

La matrícula se hace, a requerimiento o de oficio, es irrevocable y desaparece al cambiar de profesión, de oficio al dejar de navegar 3 años, por requerimiento a petición del interesado, surte sus efectos un año después de solicitada.

El alistamiento se consideraba como un arrendamiento de servicios y podía ser:

Alistamiento con salario fijo que pueden ser:

a) Por viaje; cuando el salario se fija en un tanto alzado por la totalidad del viaje, es como un contrato de trabajo a destajo en materia de reestre, con la particularidad de que la tarea está sometida a muchas eventualidades.

b) Por meses; cuando el salario es en proporción a la duración del servicio, una suma por cada 30 días y se devenga día por día.

Alistamientos a beneficio eventual que pueden ser:

a) En participación; cuando la remuneración consiste en una parte de los beneficios que se obtengan en la expedición.

b) Al flete; cuando la remuneración consiste en parte del flete obtenido por el armador, la parte asignada a la gente de mar se calcula de diferente manera y da lugar, a otras variedades de alistamientos al flete; como el flete de X toneladas sobre el conjunto del buque y alistamiento por

toneladas, a veces el armador da como remuneración al capitán o a la tripulación exceptuando al capitán, los dos tercios o los cinco octavos del flete total, deduciendo de ésta parte todos o casi todos los gastos de navegación y se llama alistamiento al tercio libre.

El alistamiento a salario fijo es un arrendamiento de servicios - presenta todas las características de ese contrato.

El alistamiento a eventual beneficio ¿Será asociación entre cargador y gente de mar? ya que contiene los elementos del contrato de sociedad, cada parte hace una aportación, el armador proporciona el disfrute del buque, los marinos aportan su trabajo, hay una colaboración activa de las partes, reparto de beneficios y también participación en las pérdidas y cargas hasta su aportación.

Valín y Pothier consideran que son una especie de contrato de sociedad, considerándolo así el código de comercio.

Los jurisconsultos modernos consideran que los alistamientos a eventual beneficio, son una asociación entre armadores y gente de mar. (1)

El alistamiento se forma por voluntad de las partes, siendo suficiente la capacidad para contratar, sin someterse a ninguna norma especial.

La jurisprudencia Francéa considera los alistamientos a la parte o al flete, como una forma especial de arrendamiento de servicios.

El marino queda comprometido con el señor del buque desde el momento en que llegó a un acuerdo con él y le da la mano, como si hubiera celebrado contrato ante un notario.

La ordenanza de Luis XVI del 31 de octubre de 1784 título XIV artículos 1o., 9o, y 10o. determinó que cuando una tripulación se haya constituido, el capitán debe presentar al comisario de clases (hoy administrador' de la inscripción marítima) a las gentes de mar, y darle a conocer los convenios celebrados con relación a sus salarios, y el comisario ordena su lectura en presencia de la tripulación; prescripciones que se siguen cumplien-

1) Tratado de Derecho Marítimo, Daniel Danjón, página 295.

do, aun hoy, el armador presenta al capitán, al administrador de la inscripción marítima; para que sea reconocido por la autoridad como el comandante del buque, luego el capitán presenta a la tripulación al administrador, comunicándole las cláusulas del alistamiento; que son leídas a la tripulación, esto constituye la revista de armamento. (1) Que permite vigilar los convenios celebrados por las partes para impedir que se hagan a la ligera o en condiciones injustas.

El administrador de la inscripción marítima extiende el rol de la tripulación o de armamento, que contiene nombres, edad, domicilio y lugar de nacimiento del personal que forma la tripulación del buque.

Desde esta época ya se tiene muy en cuenta el contenido del contrato de trabajo marítimo.

El rol es una lista nominal del personal que forma la tripulación de un buque, indica género, de navegación, su especie, puerto de matrícula, su matrícula, destino, fecha y lugar de construcción tonelaje y medio de propulsión, nombre del propietario, armador, capitán del buque y condiciones del alistamiento, después en forma numerada todo el personal embarcado indicando, nombres, apellidos, fecha y lugar de nacimiento, domicilio, graduación, especialidad, sus funciones a bordo y emolumentos o partes a que tienen derecho; lo firma el capitán y si es posible el armador.

El rol se redacta en dos tantos, uno se entrega al capitán y el otro se deposita en las oficinas de la inscripción marítima. (2)

El rol debe extenderse en cada viaje, por considerar que las condiciones pueden variar, a menos que la tripulación se reclute para una serie de viajes, esto con el objeto de que este siempre al corriente de todos los cambios y modificaciones de la tripulación.

Algunos países consideraron importante la elaboración del rol de tripulación como son: Finlandia, Suecia, Noruega, Dinamarca, Italia, Portugal y Bélgica.

1) Tratado de Derecho Marítimo, Daniel Danjón, página 300.

2) Tratado de Derecho Marítimo, Daniel Danjón, página 303.

El rol de tripulación, consolida el contrato de alistamiento y le da un carácter especial; lo. Le da un valor particular al contrato, pone la fuerza pública a disposición del armador para asegurar su ejecución, 2o. Admite al Estado en cierto modo como parte en el contrato y 3o. Produce prueba auténtica del contrato.

5.- España:

Para nosotros el derecho marítimo español es de gran importancia' en el tema que estamos tratando puesto que todas sus leyes en éste aspecto, serán de gran influencia en nuestras instituciones jurídicas marítimas, ya' que nos encontramos ligados a España en nuestro aspecto histórico, aunque - también recibimos la influencia de las leyes de otros países.

En los siglos del XI al XIV se promulgaron estatutos y leyes consagradas al derecho marítimo como, los Roles de Olerón colección de sentencias de carácter marítimo, que se aplicaron al comercio que se practicó entre Francia e Inglaterra; compuesta entre los siglos XI y XII de autor desconocido.

El consulado del mar cuyo carácter fecha y origen también se desconocen; se ha querido ver como una ley promulgada por los reyes de Aragón; es probable por el estilo de la obra, que sea una exposición doctrinal, sin tener carácter oficial, de costumbres observadas en los puertos españoles,' y parece que ésta compilación fué hecha en el siglo XIV en Barcelona; lo -- que parece demostrado es haber sido redactada en lengua Catalana; los tribunales de comercio eran llamados, consulados; desde el punto de vista del de recho laboral se puede considerar lo más completo.

En los años de 1549 a 1563, los reyes españoles Carlos V y Felipe II promulgaron en los países bajos, una serie de ordenanzas sobre derecho - marítimo; el derecho marítimo de los países bajos fué codificado en el año' de 1721 por la ordenanza de Rotterdam, y el derecho marítimo español por la ordenanza de Bilbao en el año de 1737.

El código de comercio español que en principio era una imitación' del código francés de 1807, se aleja posteriormente de dicha influencia, es

tableciendo en su artículo 634 que en el libro de contabilidad (cuenta y razón), deben inscribirse los contratos que el capitán celebre con los tripulantes.

6.- M é x i c o:

Nuestro país a pesar de contar con una gran extensión de litoral, no se ha preocupado por elaborar normas especiales que regulen el tema que tratamos; ya que no hemos contado con una gran marina mercante, la que más bien siempre ha sido incipiente.

Durante la época colonial, los aborígenes gozaron de la libertad de trabajo; las leyes de indias elaboradas con el fin de protegerlos y que trataron la materia del trabajo, son un verdadero código, establecen el trabajo humano, limitando la duración del contrato a un año; otras leyes regularon el salario y su pago en dinero, cubriéndose cada ocho días y personalmente al interesado, se establece que las normas que lo protegen no pueden ser objeto de renuncia; otras ordenan el descanso semanal precisamente en día domingo y se crea la obligación de los patrones de curar a los indios enfermos.

El estatuto imperial consagra la libertad de trabajo; conforme a la ley de trabajadores del 10. de noviembre de 1865, y regula diferentes aspectos como la jornada, descanso dominical y de días feriados, pago en moneda del salario. (1)

De la ordenanza de 1802; derivan muchas disposiciones como la matrícula marítima, o sea la obligación de los habitantes masculinos de las costas y zonas fluviales, en edad de 18 años, de servir cierto tiempo en buques de guerra, a cambio de algunos privilegios como, no pagar impuestos y libertad de navegación y pesca.

Posteriormente en la época de Maximiliano se establecen 4 diferentes clases de matrícula: 1o. Solteros, 2o. Viudos sin hijos, 3o. Casados --

1) Manual de Derecho Obrero, J. Jesús Castorena, páginas 39 y 40.

sin hijos y 4o. Padres de familia.

Establece que la gente de mar es: todo individuo que se dedique - a la navegación y a la pesca; pero no habla del Contrato de trabajo marítimo. (1)

La matrícula desaparece, por decreto de 1857, al ser incompatible con la tendencia liberal de la Constitución de 1857, que considera a todos' los ciudadanos con iguales derechos y obligaciones suprimiendo los privilegios.

El código mexicano de 1854, es una imitación del código francés - de 1807; que reglamenta las operaciones marítimas.

A partir del año de 1859 y por más de 30 años, nuestra marina se' integró por embarcaciones de vela, de poco tonelaje y una que otra con aparejo de cruz, dedicadas especialmente al transporte de sal y cacao.

En el año de 1878 el gobierno federal, celebró contratos de navegación con diferentes empresas como la "Compañía Anónima de la Línea Acelerada del Golfo de Cortés", estableciendo comunicación con vapores hasta de' 1000 toneladas, con nuestros diferentes puertos como Mazatlán, La Paz, Guaymas etc. buques que transportan mercancías y pasajeros, con subvención del' gobierno.

También se contrato con los señores Ritter y Cía. de Veracruz, en' el mismo año, y en 1880 con P.G. Méndez y Cía, Enrique A. Mexia, con la Línea Oriental, y con Bulnes Hnos., todos con subvención del Estado. (2)

El código de comercio, publicado en el Diario Oficial del 7 al 13 de octubre de 1889; en el libro tercero del comercio marítimo, en algunos - de sus artículos hace mención del contrato, del rol, de los salarios y de - las indemnizaciones, nó reguló el trabajo en el mar. Esta legislación ac- - tualmente se encuentra derogada.

- 1) Colección de Leyes, Reglamentos y Decretos que internamente forman el sistema, político, administrativo y judicial del imperio, edición 1865 Tomo' III, Apuntes para la Historia de la Marina Nacional, Juan de Dios Bonilla, página 162.
- 2) Apuntes para la Historia de la Marina Nacional, Juan de Dios Bonilla, páginas 193, 194 y 195.

Por carecer nuestro país de personal técnico y especializado en la navegación, se contrató a Reginol Carey Bretón, como capitán de navío de origen inglés, y como comandante del "Zaragoza" con fecha 14 de julio del año de 1891, éste a su vez contrató a Charles W. Beresford, como capitán de fragata y 2o. comandante. (1)

En 1905 se fundó "La liga de oficiales navales" por el personal de la marina mercante, capitanes, pilotos, maquinistas, contadores y sobrecargos, con el objeto de proteger los intereses de sus miembros, con fines mutualistas, ya que en esa época legalmente no se reconocen los sindicatos.

La Constitución de 1917 al establecer las condiciones legales, para regular las relaciones surgidas entre el capital y el trabajo, reconoce los sindicatos; originando que se empleen a organizar los trabajadores del mar, en defensa de sus intereses comunes.

La misma Constitución de 1917 en su artículo 32 párrafo 2o. sienta el principio de que se requiere ser mexicano por nacimiento para todo el personal que tripule cualquier embarcación que se ampare con la bandera o insignia mercante mexicana. (2)

El comercio marítimo actualmente se rige por la Ley de Navegación y Comercio Marítimo; que en su proyecto original contenía la regulación del trabajo marítimo, suprimida por el Congreso de la Unión con causa justificada o no, y por lo tanto tampoco regula el trabajo marítimo. (3)

La Ley Federal del Trabajo del 18 de agosto de 1931, actualmente en vigor, en el título segundo capítulo XV Del Trabajo en el Mar y vías navegables, dispone en su artículo 132.- Las disposiciones de este capítulo se aplicarán al trabajo que se desarrolle a bordo de las embarcaciones y de más cuerpos flotantes nacionales. (4)

- 1) Apuntes para la Historia de la Marina Nacional, Juan de Dios Bonilla, - páginas 202 y 203.
- 2) Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos de 1917, Capítulo II de los Mexicanos artículo 32 párrafo 2o. Capítulo VI del Trabajo y de la Previsión Social, artículo 123 Frac.XVI, páginas 32 y 100.
- 3) Ley de Navegación y Comercio Marítimo, edición 1963.
- 4) Ley Federal del Trabajo agosto 18 de 1931; páginas 102 a 111.

CAPITULO II

FORMALIDADES DEL CONTRATO DE TRABAJO MARITIMO.



- a) Forma escrita,
- b) Número de ejemplares,
- c) Depósito ante las autoridades.

FACULTAD DE DERECHO
SEMINARIO
DE
DERECHO INTERNACIONAL

El contrato de trabajo marítimo como todos los demás contratos, debe cumplir con las formalidades legales, y los casos no previstos en la ley o en sus reglamentos, se resuelven de acuerdo a la costumbre o el uso y en su defecto por los principios que derivan de la ley del derecho común en cuanto no la contraríen y por la equidad, así como también por las disposiciones especiales de los capítulos respectivos y por las generales de la Ley Federal del Trabajo en cuanto no se opongan a aquéllas, según lo establecido en los artículos 16, que se refiere a los casos no previstos por la ley o sus reglamentos; el 18 que establece la presunción de la existencia del contrato de trabajo entre el que presta un servicio personal y el que recibe dicho servicio; el 41 que dispone que, el contrato de trabajo del mar, se regirá por las disposiciones especiales y generales.

a) Forma escrita:

El contrato de trabajo debe constar por escrito como lo determina la ley en su artículo 23; se considera un medio de prueba conforme al 27; debe ser legalizado ante la autoridad correspondiente según el 29; la falta de contrato escrito o la omisión de alguno de los requisitos que establece el artículo 24, es imputable al patrón conforme lo determina el artículo 31; el 137 no dice en forma precisa si el contrato de trabajo marítimo debe elaborarse por escrito, pero se deduce del análisis de su contenido al expresar que el contrato de los tripulantes de embarcaciones se hará por cuadruplicado.

b) Número de ejemplares:

El contrato de trabajo marítimo debe elaborarse como lo indica el

artículo 137 de nuestra Ley Federal del Trabajo, o sea por cuadruplicado - a fin de que se pueda hacer el depósito de los ejemplares ante las autoridades correspondientes y cada una de las partes conserve el suyo.

Otras disposiciones legales como es el caso del artículo 45 establece en forma general que el contrato de trabajo se haga por triplicado; para nosotros esto carece de importancia porque únicamente nos interesa la reglamentación relativa al trabajo marítimo.

c) Depósito ante las autoridades:

En cumplimiento a lo que dispone el ya mencionado artículo 137 - de nuestra ley federal del trabajo, se debe remitir una copia del contrato de trabajo de los tripulantes a la autoridad marítima, que en México dicha autoridad es la Capitanía de Puerto, o el Cónsul en su caso.

El mismo precepto ordena se remita un ejemplar del contrato de - trabajo de los tripulantes de embarcaciones, a la Junta de Conciliación y Arbitraje respectiva.

El depósito de tales documentos ante las autoridades correspon--dientes, es con el objeto de que dichos organismos, tengan conocimiento de las condiciones en que los tripulantes deberán prestar sus servicios, y si dicho contrato cumple con los preceptos legales previamente establecidos.' y si estos no son violados por las cláusulas convencionales de las partes' que lo celebran.

Como podemos observar las disposiciones que contiene nuestra Ley Federal del Trabajo, nos da normas en forma general para determinar las -- formalidades a que debe estar sujeto un contrato de trabajo marítimo, ya - que sus preceptos se refieren en forma más amplia a la regulación del contrato de trabajo terrestre, por lo que es necesario aplicar las normas del trabajo terrestre, para establecer las formalidades del contrato de trabajo marítimo, y así debemos aplicar tales disposiciones el artículo 16 para los casos no previstos en la ley; o sea en el caso de nuestra materia, el' 18 que establece la presunción de dicho contrato; el 41 que ordena que el' trabajo marítimo se registrá por las disposiciones especiales y generales, -

lo que implica la aplicación de estas últimas, ya que podemos considerar - que las disposiciones especiales no existen, porque las que contiene nuestra ley, no son suficientes ni están acordes con la época para regular un trabajo con características tan peculiares como lo es el marítimo que no puede compararse con el trabajo terrestre.

Los preceptos legales en relación al trabajo marítimo deben reunirse en el capítulo correspondiente, y precisar con toda claridad el alcance de sus normas; o sea desde ahora se debe tratar de elaborar un conjunto de disposiciones legales aplicables al trabajo marítimo para tratar de regularlo en la mejor forma posible, y evitar que puedan surgir problemas con el desarrollo inminente y necesario de la marina mercante en el futuro.

Y así por ejemplo un artículo del capítulo respectivo que estableciera las formalidades que debe cumplir el contrato de trabajo marítimo y las enumerará.



FACULTAD DE DERECHO
SEMINARIO
DE
DERECHO INTERNACIONAL

CAPITULO III

CONTENIDO, DURACION Y TERMINACION DEL CONTRATO DE TRABAJO MARITIMO.

I.- CONTENIDO DEL CONTRATO:



FACULTAD DE DERECHO
SEMINARIO
DE
DERECHO INTERNACIONAL

El contrato de trabajo marítimo, debe contener para su validez lo dispuesto por el artículo 24 de la Ley Federal del Trabajo, puesto que en el capítulo especial no determina su contenido, y el artículo 41 dispone que el contrato de trabajo del mar, se regirá por las disposiciones especiales de los capítulos respectivos y por las generales de esta ley en cuanto no se opongan a aquéllas, por lo tanto el contenido será según el mencionado precepto legal.

ART. 24.- El contrato de trabajo escrito, contendrá:

I. Nombre, nacionalidad, edad, sexo, estado civil y domicilio de los contratantes;

II. El servicio o servicios que deban prestarse, los que se determinarán con la mayor precisión posible;

III. La duración del contrato o la expresión de ser por tiempo in definido, para obra determinada o a precio alzado. El contrato de trabajo sólo podrá celebrarse por tiempo determinado en aquellos casos en que su celebración resulte de la naturaleza del servicio que se va a prestar;

IV. El tiempo de la jornada de trabajo, de acuerdo a lo que establece esta Ley;

V. El sueldo, salario, jornal o participación que habrá de percibir el trabajador, si aquéllos se deben calcular por unidad de tiempo, por unidad de obra o de alguna otra manera, y la forma y lugar de pago, y

VI. El lugar o los lugares donde deberá prestarse el servicio.

Todos los preceptos de nuestra ley federal, son perfectamente claros y adecuados para regular los contratos de trabajo, que se celebren para la prestación de servicios en tierra; pero en relación a nuestra materia, -


FACULTAD DE DERECHO
SEMINARIO
D E

16

DERECHO INTERNACIONAL

no pueden regular en forma eficiente el trabajo que desarrollan las tripulaciones a bordo de los buques, por las características tan especiales que se presentan en la prestación de estos servicios; por lo tanto el contenido -- del contrato debe establecerse en artículo especial para el trabajo marítimo; por lo que trataremos de hacer algunas observaciones al contenido del artículo 24 de nuestra Ley en sus diferentes fracciones.

En la fracción I se tendría que suprimir nacionalidad, porque conforme al artículo 32 último párrafo de nuestra Constitución, los tripulantes deben tener la calidad de mexicanos por nacimiento; y agregar el domicilio del buque.

Conforme a la fracción II debería modificarse agregando especialidad o servicio que se debe prestar a bordo.

La fracción III duración del contrato, no se aplicaría porque lo regula el artículo 138 del capítulo especial pudiendo celebrarse por tiempo indefinido, por tiempo indeterminado o por viaje.

La fracción IV correspondiente a la duración de la jornada, también se tendría que modificar, con el fin de establecer una jornada adecuada al trabajo marítimo, ya que el tripulante se encuentra a disposición del buque durante todo el tiempo de navegación, desde el momento de su embarque hasta su desembarque.

La fracción V, sueldo, salario, etc. también debería someterse a un estudio, puesto que la tripulación tiene derecho a que se le cubra un salario que sea compensatorio o remunerador, teniendo en cuenta que los miembros que componen la tripulación, están obligados a prestar sus servicios en cualquier momento en que sea necesario, y además están expuestos a todos los riesgos inherentes a que está sujeta la navegación de un buque.

En relación con la fracción VI, lugar o lugares donde deberá prestarse el servicio; aquí se debería indicar en forma precisa en que buque o'

buques se prestará el servicio, señalando además a que tipo de explotación está dedicado, para que sea aplicable al trabajo marítimo.

a).- La jornada:

El artículo 123 Constitucional establece, El Congreso de la Unión sin contravenir a las bases siguientes, deberá expedir leyes sobre el trabajo las cuales regirán:

A. Entre los obreros, jornaleros, empleados, domésticos, artesanos y de una manera general, todo contrato de trabajo.

Así mismo en sus diferentes incisos establece, duración máxima de la jornada 8 horas, nocturna de 7 horas, la fracción XXVII ordena la nulidad de la jornada inhumana;

El artículo 68 de la Ley Federal del Trabajo, señala el período en el que se encuentra comprendida la jornada diurna y nocturna y el 71 establece la jornada mixta que comprende periodos de la jornada diurna y de la nocturna, la que debe tener una duración de 7.30 horas.

El artículo 74 del mismo ordenamiento legal, determina cuando el trabajo debe ser considerado como extraordinario, y el 171 en su fracción IV señala los casos en que la permanencia de los tripulantes a bordo, se considerará como de trabajo.

La jornada de trabajo que regula y establece nuestra ley federal del trabajo, es perfectamente aplicable al trabajo que se desarrolla en tierra, donde el trabajador asiste a un lugar determinado y tiene una hora señalada para entrar y salir; pero esto no puede ser aplicable al trabajo marítimo, ya que a bordo sería difícil establecer una jornada diurna, nocturna o mixta, puesto que los marinos desde el momento mismo de su embarque, permanecen a bordo del barco a disposición de éste y sin que puedan salir de su lugar de trabajo, por lo que es necesario establecer una jornada que esté acorde con la prestación del servicio a bordo, no siendo posible que se regule con las disposiciones que actualmente contiene nuestra ley.

b) El salario:

Es la contraprestación a que tiene derecho el trabajador, por la

prestación del servicio, o como dice el artículo 17 de la Ley Federal del Trabajo, la retribución convenida; la fracción V del 24 establece la forma de calcularse y lugar de pago del salario; el 29 en su fracción II que se haga el pago íntegro; el 34 establece que cantidad se puede exigir a un trabajador de su salario por deudas.

FACULTAD DE DERECHO

El artículo 85 autoriza la libre estipulación del salario, pero no podrá ser menor que el mínimo; el artículo 87 ^{DE} señala el plazo para el pago del salario; el 88 establece el lugar de pago y el 89 ordena que el salario debe pagarse en moneda del curso legal.

El artículo 93 ordena el pago íntegro del salario en los días de vacaciones y descanso obligatorio a que se refieren los artículos 80 y 82.

El artículo 95 determina que el salario es la base del patrimonio del trabajador y no es embargable, salvo lo que establece el artículo 91.

El artículo 139 se refiere a los casos en que la tripulación tiene derecho a un aumento de salario, en caso de prolongación o retardo del viaje, a menos que sea por causa de fuerza mayor.

Considero que la ley en éste aspecto amerita ser sometida a un estudio para que se reforme o adicione, ya que el trabajador presta un servicio sea o no por causa de fuerza mayor, y por ese sólo hecho se le debe cubrir el salario que ya devengó.

El artículo 151 autoriza a elección de los tripulantes que el salario se pague en moneda extranjera conforme al equivalente; a pesar de lo que dispone el artículo 89, que determina que el pago del salario se haga en moneda del curso legal; no se puede considerar que un artículo se oponga al contenido del otro puesto que el 151 es perfectamente aplicable al trabajo marítimo, y por tal motivo automáticamente es inaplicable el 89.

Pero analizando el artículo 151 que autoriza entregar la cantidad equivalente; considero que en éste caso el tripulante debe recibir una cantidad mayor, si tenemos en cuenta que los gastos que haga la tripulación en esos lugares del extranjero en que desembarque, aumentarán conforme a la

neda circulante del lugar en que se encuentren, lo que originará un desequilibrio en su economía, por lo tanto se le debería pagar su salario y un porcentaje más, por ejemplo en el caso de que el cambio fuera con Dollar - si no es posible por cada peso mexicano cubrirle un Dollar, si cuando menos el 50% del equivalente de dicha moneda, con el objeto de que reciba algún beneficio el trabajador, y también evitar que se pueda causar un grave perjuicio al patrón, que por lo general no está dispuesto a mejorar las condiciones de sus trabajadores, porque considera que todo aumento es en detrimento de su empresa o que le origina una merma en su ganancia.

c).- Descansos y vacaciones:

Descansos:

Consideramos como descanso el tiempo a que tiene derecho un tripulante a dejar de laborar dentro de su tiempo de jornada, o entre guardia y guardia, según las necesidades del servicio a bordo; pero además el artículo 78 de la Ley ordena que por cada seis días de trabajo, el trabajador disfrute de un día de descanso con goce de sueldo, y el 80 determina que días se consideran también como descanso obligatorio y son: 21 de marzo, 1o. de mayo, 16 de septiembre, 20 de noviembre, 25 de diciembre y el 1o. de diciembre de cada seis años, cuando corresponda a la transmisión del Poder Ejecutivo Federal.

El artículo 149 determina que tal descanso se conceda en el Puerto o en el mar, y cuando no sea posible concederlo a la tripulación, se le cubra como trabajo extraordinario; pero la fracción IV del artículo 171 en su último párrafo dice: que el descanso semanal será forzosamente en tierra.

Vacaciones:

Es el período a que tiene derecho el trabajador, de dejar de prestar sus servicios, después de haber cumplido con ellos durante un año, y además las partes de común acuerdo pueden establecer su duración, pero - cumpliendo lo dispuesto por el artículo 82 que ordena, que en ningún caso podrá ser inferior a 6 días laborables.

El artículo 93 dice: En los días de descanso obligatorio y vaca-

ciones a que se refieren los artículos 80 y 82, los trabajadores recibirán su salario íntegro. Y el artículo 150 indica la forma de hacer el cómputo de las mencionadas vacaciones.

Consideramos conveniente que tal precepto fuera adicionado o reformado para que en materia de trabajo marítimo, se concediera a los tripulantes, mayor número de días por concepto de vacaciones, teniendo en cuenta las características tan especiales que se presentan en la navegación, ya que actualmente otorgar seis días de vacaciones por un año de labores a bordo no se puede considerar que compense al trabajador, por los riesgos y fatigas a que constantemente está expuesto en este tipo de trabajo.

d).- Indemnizaciones:

Es el derecho que tiene un trabajador o sus familiares, según proceda ya sea por causa de accidente o muerte; a que se les entregue una cantidad de dinero, como pago por la reparación del daño causado, o por la muerte del trabajador. Y así el monto de la indemnización varía de acuerdo con la gravedad del daño sufrido por el tripulante, pudiendo consistir desde el pago de uno a tres meses de salario y otras prestaciones, como lo establecen los artículos 57, 123, 124, 125, el 128 que ordena el pago de tres meses de salario y 20 días por año de servicios prestados y el 143 que concede tres meses de salario cuando cambie de nacionalidad una embarcación mexicana; el 296 determina que cuando la realización del riesgo produzca la muerte del trabajador, se cubrirá un mes de salario como gastos funerarios y el pago de las cantidades que fija el 298 que consiste en 730 días de salario.

El artículo 301 ordena, que cuando el riesgo profesional realizado produzca al trabajador una incapacidad permanente y total, la indemnización consistirá en una cantidad igual al importe de mil noventa y cinco días de salario.

Haciendo una comparación del artículo 298 con el 301, me parece que, tal regulación debería ser en forma inversa, o sea por muerte del trabajador, pago de 1095 días de salario y por incapacidad permanente y total pago como indemnización de 730 días de salario, puesto que del contenido --

de los artículos mencionados, se considera más importante la incapacidad - total permanente que la muerte del trabajador, lo que considero erróneo; - además de que la ley para estos casos, debería tener en cuenta el tiempo - de servicios que tenga el trabajador laborando en la empresa para que se - otorgará a sus beneficiarios en caso de muerte del trabajador, una pensión mensual, lo mismo en caso de incapacidad total permanente, por considerar' que sería más benéfico para los trabajadores y sus familiares.

Pero sería más acertado que la ley otorgara el mayor beneficio en ambos casos, y de no ser esto posible, cuando menos lo que se propone.

El artículo 123 Constitucional determina que los patrones son responsables de accidentes y enfermedades profesionales de los trabajadores y por lo tanto deben pagar las indemnizaciones correspondientes.

II DURACION DEL CONTRATO DE TRABAJO.

Nuestra Constitución en su artículo 50. penúltimo párrafo, dice' que el trabajador sólo puede obligarse por el tiempo que fija la ley, sin' que exceda de un año en perjuicio del trabajador...

En materia de trabajo marítimo la ley en su artículo 138 determina que puede celebrarse el contrato por tiempo determinado, por tiempo indefinido o por viaje.

Sería conveniente una regulación más detallada en este aspecto,' con objeto de que los marinos, tengan mayor seguridad y estabilidad en su' empleo; ya que el naviero en forma indefinida puede celebrar con la tripulación, contratos por viaje y con duración menor a un año, lo que traería' como consecuencia la inestabilidad del tripulante en su trabajo.

III TERMINACION DEL CONTRATO.

El contrato de trabajo marítimo, terminará en alguna de las formas establecidas por la ley para los demás contratos, y en forma especial' en relación a la materia que tratamos.

Conforme a las diferentes fracciones del artículo 126, la terminación del contrato puede ser: desde el mutuo consentimiento de las partes

hasta el caso fortuito o la fuerza mayor.

Con relación a nuestro tema, en forma específica el artículo 143 establece como causa de terminación de los contratos de trabajo, el cambio de nacionalidad de una embarcación mexicana; o el caso del artículo 147 -- cuando la embarcación se pierda totalmente por apresamiento o siniestro.

Como lo mencionamos antes, el capítulo especial del trabajo marítimo, sólo establece dichos supuestos de terminación del contrato. Por lo que en forma complementaria o supletoria, tenemos que aplicar el contenido del artículo 126 en todas sus fracciones, para los demás casos de terminación del contrato.

FACULTAD DE DERECHO
SEMINARIO
DE
DERECHO INTERNACIONAL

a).- Modificación:

Los contratos de trabajo marítimo que por el paso del tiempo, se considere que ya no cubren las necesidades del momento y se crea conveniente que es necesario actualizarlos, para que los tripulantes puedan obtener mejores prestaciones, como es el aumento de salarios, de vacaciones, y -- otras para la mejor prestación de los servicios; podrán pedir dicha modificación de sus contratos, sujetándose al procedimiento legal que señala el artículo 115 de la Ley Federal del Trabajo, y cuyo contenido es perfectamente aplicable al tema que tratamos.

b).- Suspensión:

El capítulo de la Ley Federal del Trabajo correspondiente a la regulación del trabajo marítimo, en su artículo 138 último párrafo, únicamente se refiere a que, en los contratos por tiempo indefinido, el amarre temporal de una embarcación no da por concluido el contrato, sino que sólo suspende los efectos del mismo, hasta que la embarcación vuelva al servicio. Por lo tanto tenemos la necesidad de aplicar para otros casos en forma supletoria el contenido del artículo 116 en lo que sea aplicable en -- nuestra materia, como puede ser la falta de fondos, la incosteabilidad notoria, la fuerza mayor, la enfermedad contagiosa de algún miembro de la -- tripulación, la muerte del patrón cuando así proceda; la falta de cumplimiento por parte del tripulante.

c).- Rescisión:

Las partes contratantes pueden rescindir el contrato de trabajo, o sea anularlo para dejarlo sin efectos; el patrón puede hacerlo sin responsabilidad, conforme al artículo 122, cuando se dé cualquiera de los supuestos previstos en sus diferentes fracciones, y en cuanto sean aplicables al trabajo marítimo; ya que el capítulo especial que regula el trabajo marítimo en su artículo 144 solamente se refiere a un caso concreto, al establecer que el contrato puede rescindirse cuando se pretenda hacer un nuevo viaje faltando 10 días para que venza el contrato y dicho viaje tenga una duración mayor.

Este precepto deja mucho margen en beneficio del patrón, puesto que lo libera de su responsabilidad, al pedir el tripulante la rescisión de su contrato, ya que legalmente no tiene derecho a ninguna indemnización.

En el mismo capítulo especial la ley en los artículos 145 y 146 establece los casos de excepción a la rescisión, atendiendo a las exigencias y seguridad del buque en la navegación. Lo que se considera desde el punto de vista legal justificado, ya que no es posible substituir comunmente al personal de la tripulación, por lo especializado de las labores que se desarrollan a bordo de un buque y no facilmente se encuentra personal capacitado para efectuar dichos trabajos.



CAPITULO IV.

REGULACION DEL TRABAJO MARITIMO, POR LA ORGANIZACION INTERNACIONAL DEL TRABAJO, A TRAVES DE RECOMENDACIONES Y CONVENIOS.

D E
DERECHO INTERNACIONAL

a) La Organización Internacional del Trabajo:

Actualmente es uno de los Organismos Internacionales especializados - que funciona para satisfacer las necesidades comunes de sus miembros y que son; entre otras, la Organización Marítima Consultiva Internacional.

Se constituyó conforme al tratado de Versalles y celebró su primera - Conferencia el 29 de octubre del año de 1919.

La Organización Internacional del Trabajo se integra por: a) La conferencia, b) El consejo de administración y c) La oficina internacional del trabajo.

a) La conferencia, constituida por cuatro representantes de cada - - país, dos del gobierno, que él mismo elige, uno de los trabajadores, y uno de los patrones, elegidos por el gobierno de acuerdo con las asociaciones' obrere y patronal.

La conferencia adopta normas internacionales de trabajo. Que pueden - ser:

C o n v e n i o s : que son un instrumento contractual, multilateral - que establece reglas en una materia determinada del trabajo, los gobiernos están obligados a someter los convenios a la consideración de los órganos' legislativos de su país para que los aprueben o nó, y debe ser con respecto a todo el contenido ya que no puede ser parcial. Ratificarlo le da categoría de Ley fundamental conforme al artículo 133 Constitucional que dice: Esta Constitución, las leyes del Congreso de la Unión que emanen de ella y todos los tratados que están de acuerdo con la misma, celebrados y que se celebren por el Presidente de la República, con aprobación del Senado, serán la Ley Suprema de toda la Unión. Los jueces de cada Estado se arregla-

rán a dicha Constitución, leyes y tratados, a pesar de las disposiciones - o leyes de los Estados.

R e c o m e n d a c i o n e s: que proponen a los miembros de la organización principios o directrices que la conferencia considera útiles para elaborar las leyes y reglamentos que protejan a los trabajadores; y que -- tienen por objeto orientar a los gobiernos de los países miembros. (1)

b) El consejo de administración: que se integra de 48 personas, 24 -- que son representantes de los Estados miembros de la organización, de los' cuáles 10 serán nombrados por los miembros de mayor importancia industrial y los 14 restantes por los miembros designados al efecto por los delegados gubernamentales a la conferencia, los otros 24 son designados 12 por los - representantes obreros y 12 por los representantes patronales de la Conferencia Internacional del Trabajo. (2)

Los miembros del consejo duran en su cargo 3 años, e irregularmente - se reúnen cuando así lo acuerdan. Debe formular el consejo la orden del -- día de la Conferencia, nombrar al Director de la Oficina, redactar y en- - viar los formularios a los miembros, así como recibir y tramitar las que-- jas que formulen las organizaciones de trabajadores o patronos de los Esta- dos miembros o por éstos contra del gobierno de un Estado o de varios que' falten al cumplimiento de las convenciones ratificadas.

c) Oficina Internacional del trabajo; integrada por un Director y ga- binete adjunto a la dirección, y 4 divisiones:

Diplomática: que tiene a su cargo las relaciones con los miembros de' la organización,

La de investigaciones, que realiza trabajos de investigación científí- ca,

La de enseñanza y relaciones; que propaga y difunde, y la administra- tiva.

1) Manual de Derecho Obrero, J. Jesús Castorena, página 56.

2) Constitución de la Organización Internacional del Trabajo, página 8.

La oficina internacional del trabajo es dirigida por el consejo de administración cuya labor principalmente es técnica. (1)

La organización internacional del trabajo, actualmente está formada por 118 Estados.

Puede decirse que no hay materia del trabajo, de la que no se haya ocupado la organización internacional del trabajo, y haya elaborado al respecto convenios o recomendaciones para tal fin.

La organización internacional del trabajo, en relación a los asuntos que considera de mayor importancia, los somete al estudio de comisiones permanentes de expertos en aplicación de convenios, como en materia marítima, del carbón, de transportes, del hierro, industria metalúrgica, textil, de construcción, ingeniería civil y obras públicas, del petróleo, de industrias químicas, consultiva de los empleados y trabajadores intelectuales, agrícola, consultiva de cooperación, del seguro social, de prevención de accidentes, de trabajo juvenil, de política social en los territorios no metropolitanos, de emigración, internacional de obras de fomento, de expertos en estadística, mixta de asistencia médica y de servicios sanitarios y mixta de higiene industrial. (2)

En algunas de las materias mencionadas, la organización internacional del trabajo, para lograr una mejor orientación, reúne a representantes de los países miembros, obreros, patrones y del gobierno, en igual proporción a la conferencia, en que les interesan aquellas materias para estudiar los problemas de cada rama.

- 1) Manual de Derecho Obrero, J. Jesús Castorena, página 57.
- 2) Manual de Derecho Obrero, J. Jesús Castorena, página 60.

ORGANIZACION INTERNACIONAL DEL TRABAJO.

CONVENIO NUM. 70 REFERENTE A LA SEGURIDAD SOCIAL DE LOS MARINOS.

La Conferencia de la Organización Internacional del Trabajo, convocada en Seattle por el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo, congregada el 6 de junio de 1946, en su vigésima octava-reunión, - aprobando algunas disposiciones relativas a la seguridad de los marinos, -- acordó que revistan la forma de Convenio Internacional, y adopta a los 28 - días del mes de junio del año de 1946, el siguiente convenio denominado - - "Convenio Referente a la Seguridad Social de los Marineros, 1946;"

El convenio nos define algunos términos como Marino, que son todas las personas que trabajan a bordo o al servicio de todo barco que practique la navegación por mar, personas a cargo de, que serán a quienes así define la legislación nacional; repatriación, que es el transporte de un marino al -- puerto a que tiene derecho a ser devuelto.

También autoriza que los miembros establezcan las excepciones que consideren convenientes en su aplicación, en relación a las personas empleadas a bordo de navíos pertenecientes a autoridad pública, no dedicados al comercio, barcos costeros, de pesca, barcos con registro inferior a 25 toneladas de arqueado bruto, barcos de madera como dhows, juncos, y matriculados en la India, por período que no exceda de 5 años, a partir de la fecha del registro de la ratificación del convenio, barcos de cabotaje que no excedan de - 300 toneladas, a la familia del armador, pilotos, personas empleadas a bordo por intermediario excepto radiotelegrafistas, operadores de radio y personal de cámara, empleados de puerto, asalariados al servicio de autoridad pública, personas no remuneradas por sus servicios, o con sueldo nominal, y los que trabajen por cuenta propia, y también con relación a enfermedades - accidentes o muertes.

Se conceden prestaciones a los marinos de un miembro que presten servicios a bordo de barcos matriculados en ese territorio como son atención médica en igual proporción a las concedidas a los trabajadores industriales, si éstos no las tuvieran, a los marinos se otorgarán las apropiadas en - -

efectivo por incapacidad, siendo causa o no de accidente, desocupación, vez en la misma forma que se otorgan a los trabajadores industriales, si no las tienen, a los marinos se les concederán conforme a sus necesidades y de las personas a su cargo; teniendo derecho además a prestaciones médicas. En caso de muerte del marino las personas a su cargo tienen derecho a prestaciones en efectivo; en igual forma que los trabajadores industriales. Cuando las prestaciones médicas o en efectivo sean conforme a régimen especial, no serán menos favorables a las de su otorgamiento.

Se establece el derecho que tiene un marino, cuando sea desembarcado por accidente en otro territorio, a recibir asistencia médica hasta su curación o repatriación, alimentación y alojamiento, y además se le concede asignación de 100 % de su salario, por el plazo que establezca la ley nacional, pero que no será inferior a 12 semanas.

El convenio determina que se deben coordinar los sistemas para mantener los derechos en curso de adquisición para quienes no estén sujetos al seguro social; lo estén por un sistema análogo.

Se garantiza trato igual para los marinos y personas a su cargo, en relación a la responsabilidad del armador, por enfermedad, accidente o muerte.

Si la legislación de algún miembro referente a la responsabilidad del armador, no permite a los marinos residentes fuera del país, recibir dichas prestaciones, el miembro deberá establecerlas en legislación adicional.

La legislación de un miembro, no debe imponer al marino o personas a su cargo, condiciones o limitaciones, que no imponga a los que residan en su propio territorio; sin embargo si las prestaciones o contribuciones no son pagaderas en el territorio del primer miembro, si lo serán en el territorio del otro.

Para facilitar el seguro y evitar la duplicidad de prestaciones, los miembros pueden tener acuerdos disponiendo queden sujetos al régimen del primero quedando excluidos del segundo.

RECOMENDACION NUM. 75 REFERENTE A LOS ACUERDOS RELATIVOS
A LA SEGURIDAD SOCIAL DE LOS MARINOS.

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo, - convocada la misma fecha y lugar que la mencionada, adoptó diferentes propo- siciones y decidió que revista la forma de recomendación que se denominará ' "Recomendación Referente a los Acuerdos Relativos a la Seguridad Social de' los Marineros, 1946" recomendando a los miembros de la organización apliquen' los siguientes principios e informen a la Oficina del Trabajo en caso que - lo soliciten, sobre las medidas dictadas para ponerlos en vigor, dispone que los miembros celebren acuerdos para asegurar que los marinos de un país em- pleados a bordo o al servicio de los barcos de otro país, estén sujetos a - los regímenes de seguridad social obligatorios o indemnización obrera de su propio país, o queden sujetos a los regímenes correspondientes del otro - - país, pudiendo disponer que los miembros actúen como agentes los unos de -- los otros tomando como base de las reclamaciones, en acopio de pruebas y - hacer pagos o disponer servicios, como prestaciones a marinos y personas a' su cargo con derecho a prestaciones, conforme a la ley de seguridad social' de uno de los miembros pero en el territorio de otro, o para el traslado de contribuciones, o la aplicación de disposiciones del convenio relativo a -- conservación de los derechos de pensión de migrantes; o para combinar di- - chos métodos.

Cuando los marinos residentes en territorio de un miembro empleados a' bordo o al servicio de barcos matriculados en el territorio de otro, sufran accidentes de trabajo sin estar protegidos por régimen de indemnización - - obrera u otro alternativo, el segundo miembro debería tomar medidas para ga- rantizar dicha protección, celebrando acuerdos con el primero, o de cual- - quier otra forma.

Cuando los armadores de un miembro celebren convenios colectivos dispo- niendo para marinos residentes en su territorio, prestaciones suplementa- - rias a las que prescribe su legislación, y empleen marinos residentes del - territorio de otro, deberán extenderse las mismas prestaciones a dichos ma-

rios no residentes.

RECOMENDACION NUM. 76 REFERENTE A LA ASISTENCIA MEDICA PARA
LAS PERSONAS A CARGO DE LOS MARINOS.

La Conferencia de la Organización Internacional del Trabajo, convocada en la misma forma que las anteriores, adopta el "Convenio Relativo a la Seguridad Social de los Marineros, 1946; y recomienda a los miembros se esfuercen por disponer asistencia médica apropiada y suficiente para las personas a cargo de los marinos, mientras se desarrolla el servicio de asistencia médica, que incluiría en su aplicación a los trabajadores y en general a las personas a su cargo, informando a la oficina conforme lo solicite el consejo de administración, sobre las medidas dictadas al respecto.

CONVENIO NUM. 71 REFERENTE A LAS PENSIONES DE LOS MARINOS.

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo, congregada el 6 de junio de 1946, vigésima octava-reunión, habiéndolo aprobado proposiciones relativas a pensiones de los marinos, después de acordar que revistan la forma de un Convenio Internacional, adopta a los 8 días del mes de junio de 1946, el convenio denominado "Convenio Referente a las Pensiones de los Marineros, 1946.

Se define el término marino, considerando como tales a todas las personas que trabajen a bordo o al servicio de todo barco que navegue por mar, exceptuando los barcos de guerra y matriculados en territorio en el que este convenio, esté en vigor, a personas empleadas en navíos pertenecientes a una autoridad pública no estando destinados al comercio; al transporte de mercancías o pasajeros con fines comerciales, barcos pesqueros, los dedicados a la caza de foca, los barcos de menos de 200 toneladas brutas de registro, los barcos de madera de construcción primitiva como dhows y juncos; barcos de cabotaje, de un tonelaje bruto de registro que no exceda de 300 toneladas, los pilotos no miembros de la tripulación, las personas no empleadas por el armador; excepto radiotelegrafistas operadoras de radio y personal de cámaras y las personas no empleadas en forma of

dinaria en el mar, los asalariados al servicio de autoridad pública con derecho a prestaciones equivalentes, lo menos las dispuestas en el convenio, las personas no remuneradas por su servicio o que tienen salario o sueldo nominal, o remuneradas por participación en las utilidades, y las que trabajen por cuenta propia, los empleados en la caza de ballena y en su transformación industrial o similares, reglamentadas por convenio colectivo celebrado por organización de marinos en que se fijen salarios, duración del trabajo y condiciones del servicio, las personas no residentes en el territorio del miembro; y las no naturales del país del miembro.

El régimen debe cumplir con las pensiones otorgadas pagándose a los marinos que tengan cierto período de servicio en el mar, al llegar a 55 o 60 años de edad conforme se determine, se deben otorgar pensiones junto con cualquier otra prestación de seguridad social.

El régimen debe contener disposiciones para conservar los derechos en curso de adquisición de personas que deseen sujetarse a él, o para cubrirles una prestación que sea contrapartida de cotizaciones acreditadas a su cuenta. Concediéndose derecho de apelación en disputa sobrevenida por su aplicación.

El régimen puede privar o suspender del derecho a pensión, total o parcial, si el interesado obró fraudulentamente. Armadores y marinos contribuyentes al costo de pensiones pagaderas, tendrán derecho a participar por representantes, en la administración del régimen.

Con respecto al convenio de vacaciones pagadas a los marinos de 1936, se considera el presente convenio como revisando aquél.

CONVENIO NUM. 72 REFERENTE A LAS VACACIONES
PAGADAS A LOS MARINOS.

FACULTAD DE DERECHO
SEMINARIO
DE

La reunión de esta conferencia, adoptó proposiciones relativas a vacaciones anuales pagadas a los marinos, y considerando que supone la revisión total del convenio de 1936, determina que deben revestir la forma de convenio internacional y adopta a los 28 días del mes de junio de 1946; el convenio denominado "Convenio Referente a Vacaciones Pagadas a los Mari-

nos.

El que se aplicará a todo barco que navegue por mar, de propulsión mecánica, de propiedad pública o privada, destinado al comercio, transporte de mercancías o pasajeros y matriculado en territorio en que el convenio se encuentre vigente. La legislación nacional o en su defecto los convenios, pactos o acuerdos colectivos, determinarán cuando se considera como barco que navega por mar, para efecto del convenio. Quedando exceptuados de su aplicación los barcos de madera, los dedicados a la pesca o relacionados con ella, o a la caza de foca, ballena y operaciones análogas, barcos dedicados a la navegación de estuarios. También la legislación nacional o los convenios pueden exceptuar de su aplicación a barcos con capacidad menor a 200 toneladas de registro, al piloto no miembro de la tripulación, al médico en igual situación, personal de enfermería y hospital que no forme parte de la tripulación, personas que trabajen por cuenta propia, las empleadas a bordo por persona que no sea el armador, los radiotelegrafistas al servicio de alguna compañía, trabajadores portuarios no siendo parte de la tripulación, los empleados en caza de ballena o industria de transformación o empleados con otra denominación para tales fines, bajo reglamentaciones de un convenio colectivo para la caza de ballena en que se fijen salarios, duración del trabajo y demás condiciones del servicio.

La autoridad competente, de acuerdo con las organizaciones de armadores y marinos, podrá exceptuar de la aplicación del convenio a capitanes, primeros oficiales y jefes de máquinas, a quienes la legislación nacional o convenios, aseguren condiciones de servicio no menos favorables a vacaciones pagadas a las que dispone éste convenio.

Toda persona a quien se aplique el convenio, tiene derecho a vacaciones pagadas, cumpliendo 12 meses ininterrumpidos de servicio, con duración de 18 días para capitanes, oficiales, operadores de radio y 12 días para otros miembros de la tripulación. Toda persona que laboró 6 meses tiene derecho al dejar el servicio, por cada mes a un día y medio de vacación, -- siendo capitán, oficial o radio operador y a un día para otro miembro de la tripulación.

Todo servicio se considera continuo, las interrupciones no imputables

al interesado, que no excedan de 6 semanas en 12 meses, no se considera interrupción, tampoco se considera como tal el cambio en la explotación del buque o el cambio del interesado de un buque a otro; no se consideran dentro de las vacaciones los días feriados, ni las enfermedades o lesiones; - la legislación nacional o los convenios, pueden disponer se fraccionen o - substituir las en caso de necesidad por una indemnización.

Las vacaciones se deben conceder por mutuo acuerdo, según las necesidades; no se podrá obligar a que se disfruten en un puerto que no sea del territorio, sino en el que haya aprobado la legislación nacional o los convenios colectivos.

Quienes disfruten vacaciones deberán percibir su remuneración habitual que comprenda indemnización por alimentos, calculada conforme a la legislación o contrato colectivo.

Se afecta de nulidad al acuerdo que implique renuncia del derecho a - disfrutar vacaciones pagadas.

Así mismo el abandono o despido antes de haber disfrutado vacaciones, concede el derecho a recibir la remuneración correspondiente.

El convenio no puede afectar la ley, laudo o costumbre, ni convenio - celebrado que garantice mejores condiciones a las establecidas por el convenio.

Para los efectos del convenio de 1936; se considera el presente como revisando aquél.

CONVENIO NUM. 73 REFERENTE AL EXAMEN MEDICO DE LOS MARINOS.

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo, convocada en Seattle, el 6 de junio de 1946, vigésima octava-reunión, adoptó proposiciones sobre el examen médico de los marinos, revistiendo la forma de convenio internacional denominado "Convenio Referente al Examen Médico de los Marinos, 1946.

El convenio se aplica a todo barco que navegue por mar, sea de propiedad pública o privada destinado al comercio, transporte de mercancías o pasajeros, matriculado en territorio donde el convenio esté en vigor. Excep-

tuando de su aplicación, los barcos de menos de 200 toneladas brutas de registro, los de madera de construcción primitiva, las embarcaciones y los barcos que naveguen en estuarios.

Sin perjuicio de tomar las medidas que garanticen, que el personal se encuentra en buenas condiciones de salud, el convenio no se aplica al piloto no tripulante, personal no empleado por el armador, operadores y oficiales de radio al servicio de una compañía radiotelegráfica, a trabajadores portuarios no tripulantes y empleados de puerto que no esten ordinariamente en el mar.

El mismo convenio prohíbe la contratación de personas a quienes se aplique el convenio, para trabajar en un barco en el cual se aplique, salvo presentando certificado de aptitud, y cuando se refiera a su condición visual deberá expedirlo la persona nombrada por la autoridad.

La autoridad previa consulta con las organizaciones de armadores y marinos, prescribirá la índole del examen y los datos que deben anotarse en el certificado, teniendo en cuenta edad y servicio que prestará, atestiguando en especial que oído y vista son satisfactorios para personas empleadas en el puente, excepto para quienes la percepción defectuosa de los colores no afecte su capacidad, que no sufra enfermedad que pueda agravarse incapacitándolo o que amenace la salud de los demás.

La validez del certificado será por dos años a partir de su expedición, y en cuanto a la vista lo será por seis, si la vigencia del certificado termina en la travesía será válido hasta su fin.

En casos urgentes la autoridad pueda autorizar se contrate a una persona por un viaje, sin que cumpla las disposiciones anteriores, bajo las mismas condiciones establecidas para los marinos con certificado médico.

**CONVENIO NUM. 76 REFERENTE A SALARIOS, DURACION
DEL TRABAJO A BORDO Y DOTACION.**

Esta conferencia convocada en Seattle por el mismo órgano que la anterior, y congregada el 6 de junio de 1946, vigésima octava-reunión, después de adoptar diversas proposiciones referentes a salarios, duración del tra-

bajo a bordo y composición de las tripulaciones, revistiendo la forma de - convenio internacional a los 29 días del mes de junio de 1946, denominado "Convenio Referente a Salarios, Duración del Trabajo a Bordo y Dotación, - 1946.

En principio se establece que ninguna disposición del convenio será - considerada en perjuicio de disposición referente a salarios, duración del trabajo a bordo o dotación, establecida por ley, laudo costumbre o acuerdo entre armadores y marinos, que garantice condiciones más favorables a las que determina el convenio.

Se aplicará a todo barco de propiedad pública o privada, de propul- - sión mecánica, matriculado en territorio en que rija este convenio, dedica- do al comercio al transporte de mercancías o pasajeros, a todo barco dedi- cado a la navegación marítima, no se aplicará a barcos de menos de 500 to- neladas brutas de registro, a barcos de madera y construcción primitiva, - pesqueros u operaciones vinculadas y a los que naveguen en estuarios.

También se aplica a toda persona empleada a bordo, con excepción del capitán, piloto no miembro de la tripulación, médico y personal de enferme- ría y hospital, tampoco a personas que presten servicios exclusivamente -- con relación a la carga, a quienes trabajen por su cuenta o pagados con -- participación de las ganancias, las no remuneradas por servicios, o remune- radas a salario o sueldo nominal, las que presten servicios en compañías -- telegráficas empleadas no por el armador.

Los trabajadores portuarios no miembros de la tripulación, los emplea- dos en caza de ballena o similares regidos por convenio colectivo o acuer- do sobre balleneros celebrado por organización de marinos donde se fijan - salarios, duración del trabajo y demás condiciones del servicio, y todas - las personas que no sean miembros de la tripulación.

Se da la definición de oficial, exceptuando al capitán, como toda per- sona que figure en la lista de tripulación o con función que la legisla- - ción, convenio, o la costumbre reconozca competencia de un oficial.

También se define al marinero, como aquél miembro de la tripulación - que no sea capitán u oficial, por marinero calificado se entiende la perso- na que conforme a la legislación nacional o según convenios, posee compe--



tencia para desempeñar cualquier trabajo requerido a un marinero de cubierta, salvo tareas de marino dirigente o especializado.

Define además como salario básico, la remuneración en efectivo de un oficial o marinero, excluyendo el tiempo extraordinario, primas y otras asignaciones en efectivo o especie.

Determina que el salario o sueldo básico por mes de servicio para el marino calificado, no podrá ser inferior a 16 libras en moneda del Reino Unido de la Gran Bretaña y cuatro dólares en moneda de los Estados Unidos de América, o su equivalente en otros países.

Si no se suministra alimentación gratuita, se aumentará el salario conforme a un convenio colectivo celebrado entre organización de armadores y marinos, o por la autoridad competente, debiéndose tomar las medidas necesarias, a fin de que no se paguen salarios menores a los que determina el convenio.

Las disposiciones de duración del trabajo a bordo, no se aplicarán al primer oficial, comisario, oficial que tenga un servicio y no haga guardias, a empleados de oficina o cámaras, a quienes trabajen por su cuenta, ni a quienes se remunere en participación al beneficio.

Se define como barco de cabotaje, a todo barco dedicado exclusivamente a efectuar viajes no más lejos del país de donde zarpa que los cercanos de los países vecinos dentro del límite geográfico.

También se define al barco de navegación de altura, considerado como tal todo barco que no sea de cabotaje, y como barco de pasajeros, al autorizado para transportar más de 12 pasajeros.

Igualmente señala la duración del trabajo, como el período de tiempo durante el cual una persona está obligada a cumplir las órdenes superiores en la realización de trabajos para el barco o armador.

La duración del trabajo para oficiales y marinos, no debe exceder cuando el barco se encuentre en el mar o estando en puerto, de 24 horas por cada período de dos días, en días de descanso semanal, lo necesario para trabajos de rutina ordinarios o de limpieza, como máximo 2 horas, los demás días de 8 horas, salvo que por convenio se disponga duración inferior; 112 horas por cada período de dos semanas consecutivas; las horas de

trabajo fuera de los límites serán trabajo extraordinario, los oficiales y marinos tendrán derecho a compensación conforme al convenio.

Si el total de horas trabajadas, excluyendo las extraordinarias excede de 112 horas en dos semanas, los interesados tienen derecho a disfrutar de una compensación en descansos, sin prestar servicios ni permanecer a bordo, concedidos en puerto o cualquier otra forma que establezca el convenio entre armadores y marinos.

Se establece tiempo de servicios para oficiales y marinos de cubierta, máquinas y radiotelegrafía en barcos de altura, estando en el mar y en días de llegada y salida, 8 horas por día estando en puerto, en día de descanso semanal, el tiempo necesario para realizar trabajos de rutina o limpieza, 2 horas máximo, los demás días 8 horas, salvo convenio en contrario que disponga duración inferior.

Toda hora de trabajo que pase los límites diarios, será extraordinaria con derecho a compensación.

Cuando el total de horas de trabajo excluidas las extraordinarias, pase de 48 horas en una semana, el interesado tiene derecho a disfrutar descanso como compensación, sin prestar servicios ni permanecer a bordo.

En barco de pasajeros la duración del trabajo para el personal de cámara sera, cuando el barco se encuentre en el mar en días de llegada y salida de 10 horas en un período de 14, estando en puerto y permaneciendo a bordo los pasajeros, de 10 horas en período de 14, en los demás casos, el día anterior al descanso 5 horas para personal de cocina o comedores, -- otras personas el tiempo necesario para realizar la limpieza, con límite de 2 horas, en los demás días 8 horas.

Cuando el barco no sea de pasajeros; estando el barco en el mar los días de llegada y salida, la duración del trabajo será de 9 horas en períodos de 13, estando en puerto de 5 horas en día de descanso, los demás días 8 horas en períodos de 12.

Cuando el total de horas exceda de 42 en dos semanas, el interesado tiene derecho a períodos de descanso sin prestar servicio ni permanecer a bordo, la legislación nacional o los convenios entre armadores y marinos pueden reglamentar la duración del trabajo de los vigilantes de noche.

El tipo o tipos de remuneración por trabajo extraordinario, serán prescritos por la legislación nacional o convenios colectivos; siendo la remuneración con una mejora de por lo menos el 25% del salario sueldo básico; los convenios pueden establecer en lugar del pago en efectivo, períodos de descanso o cualquier otra compensación. El trabajo extraordinario no se establecerá como práctica continuada, la 32a. Conferencia Internacional del Trabajo celebrada en Ginebra en junio de 1949, recomienda lo siguiente: La utilización continuada de horas suplementarias será evitada en la medida de lo posible.

Se establece que no se debe considerar trabajo extraordinario, el que los capitanes estimen necesario y urgente para la seguridad del buque, carga o personas a bordo, socorro a otros barcos, revistas, simulacros, salvamento y ejercicios similares, establecidos por el Convenio Internacional, - para seguridad de la gente de mar, los que exijan las formalidades de la aduana, cuarentena u otras sanitarias, ni los trabajos para determinar la situación del barco u observaciones meteorológicas; ni el tiempo que exija el relevo de la guardia.

Se prohíbe a los menores de 16 años realizar trabajos de noche, o sea en el período de 9 horas consecutivas que empiece antes de medianoche y que termine después de media-noche, que se determinarán por convenio colectivo o la legislación nacional.

Todo barco al que se aplique el convenio, debe llevar una tripulación suficiente en número y calidad que garantice la seguridad de la vida en el mar, evitar la fatiga excesiva de la tripulación, eliminando en lo posible el trabajo extraordinario, estableciendo un mecanismo eficaz para investigar y solucionar quejas o conflictos relativos a la dotación del barco, con intervención de armadores y marinos con o sin el concurso de autoridades.

El convenio podrá ejecutarse por la legislación, convenios y combinación de los mismos.

PROYECTO DE CONVENCION DE GINEBRA DE 1926
RELATIVA AL CONTRATO DE AJUSTE.

El proyecto determina que el contrato de servicios, sea firmado por el

armador o su representante y por el marino, dando facilidades para examinar el contrato antes de su firma, con intervención de la autoridad pública y bajo condiciones que sean establecidas por la legislación nacional.

Las disposiciones del contrato, se consideran cumplidas con la certificación de la autoridad, afirmando que las cláusulas del convenio, le fueron presentadas y confirmadas por los interesados.

La legislación nacional señalará otras formalidades y garantías a la celebración del contrato, con el fin de proteger los intereses de las partes; tampoco deberá contener cláusulas que modifiquen las reglas de jurisdicción.

Todo marino recibirá constancia del buque y servicios que prestará, según lo determine la legislación nacional, no conteniendo apreciación del trabajo ni jornal; se establece además el contenido del Contrato de Ajuste denominación que se le da al contrato de trabajo marítimo, nombre, apellido, fecha de nacimiento y lugar, plaza de contratación, nombre del buque, número de tripulantes y viajes a emprender, lugar y fecha en que debe presentarse el marino, ración alimenticia, jornal, plazo contractual, y todo lo demás que determine la legislación nacional.

En caso que la legislación disponga llevar una lista de tripulantes, el contrato se anexará a ella.

Para terminar señalaremos aspectos de algunas convenciones, como la de Génova de 1920, indemnizaciones por desocupación o naufragio, edad mínima de admisión de menores y colocación de marinos. (1)

Convención de Ginebra de 1921, examen médico obligatorio para admisión de menores de 18 años, lo mismo en el trabajo de hornos y pañoles. (2)

Convención de Bruselas de 1924, referente al tratamiento de enfermedades venéreas.

Convención de Ginebra de 1936, sobre jornada de trabajo, edad de admisión de menores, y capacidad profesional para capitanes y oficiales, responsabilidad del armador, por enfermedad, lesiones o muerte del tripulante, seguro por enfermedad y vacaciones pagadas. (3)

1) Derecho Laboral de la Navegación, Atilio Malvagni, página 18.

2) Derecho Laboral de la Navegación, Atilio Malvagni, página 19.

3) Derecho Laboral de la Navegación, Atilio Malvagni, página 21.

En los diferentes Convenios Internacionales, se determina que, ninguna disposición del convenio, puede afectar la legislación, laudable, costumbre o convenio entre armadores y marinos, que otorgue condiciones más favorables a las que en ellos se establecen.

Se autoriza darles efecto mediante la legislación nacional y los convenios colectivos, celebrados entre asociaciones de armadores y marinos ya conocidas, o combinando la legislación nacional y los convenios, las disposiciones se deben aplicar a todo barco matriculado en territorio del miembro que lo ratifique, y a toda persona empleada en tal barco.

La ratificación de los convenios, se debe comunicar al Director de la Oficina Internacional del Trabajo, con el informe que haga evidente las medidas tomadas para la aplicación de los convenios.

Se establece también el compromiso que adquiere el miembro que los ratifique a integrar la comisión tripartita, que represente al gobierno, armadores y marinos, en la Oficina Internacional que pueda llegar a crearse para dar efecto al convenio.

Se determina la obligación que tiene el director de presentar un resumen a la comisión, de la información recibida, quién tendrá en cuenta si los convenios comunicados, dan efecto a las disposiciones del Convenio Internacional, considerando además las observaciones o sugerencias referentes a la aplicación del mismo que haga la comisión, y a poner en conocimiento de las organizaciones de empleados y marinos que sean parte de cualquiera de los convenios colectivos, cualquier observación o sugerencia de dicha comisión, en relación al grado en que den efecto completo a las disposiciones.

Las ratificaciones formales se deben comunicar a la Oficina Internacional del Trabajo, que es la indicada para registrarlas.

Quedan obligados únicamente los miembros cuyas ratificaciones haya registrado el director, entrándo en vigor en el plazo que se indique, y de recibir las ratificaciones del número de miembros que se determina.

Se conceden facultades a todos los miembros para que cualquiera de ellos, puedan denunciar los convenios a la expiración de un período de 10'

años posteriores a la fecha de su entrada en vigor. si no se hace uso de - ese derecho quedan obligados por un nuevo período con la misma duración, - teniendo las mismas facultades para hacer la denuncia correspondiente, al expirar cada nuevo período de 10 años.

El Director de la Oficina Internacional del Trabajo entre sus obligaciones tiene establecida la de notificar a todos los miembros de la organización el registro de todas las ratificaciones y denuncias que los mismos' le comuniquen, dando especial atención sobre la fecha en que el convenio - entrará en vigor.

También se impone la obligación al Director de comunicar al Secretario General de la Organización de las Naciones Unidas para su registro, todas las ratificaciones y denuncias.

Al expirar cada período de 10 años el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo, presentará a la Conferencia General un informe de la aplicación del convenio y decidirá la conveniencia de su revisión total o parcial.

Cuando se adopte un nuevo convenio que constituya revisión total o -- parcial, a menos que tenga disposiciones en contrario, la ratificación por un miembro, implica denuncia inmediata, siempre que el nuevo convenio haya entrado en vigor, dejando de ser objeto de ratificaciones, éste convenio - quedará en vigor en toda su forma y contenido, para quienes lo ratificaron, pero que no ratificaron el nuevo convenio.

CAPITULO V.

OBSERVACIONES AL TRABAJO MARITIMO

EN LA LEY FEDERAL DEL TRABAJO.

a) Obsolescencia de la Ley:

Considero que nuestra ley federal del trabajo, ha llenado toda una época a partir del momento en que entró en vigor hasta nuestros días, en que aun continúa vigente a pesar de haber transcurrido el tiempo, sin que se haya logrado su actualización, para que pueda continuar siendo una ley protectora de los trabajadores, si es que, así lo fué en tiempos pasados, y por tal motivo me atrevo a decir que es una ley obsoleta en relación a su contenido y aplicación, para regular el trabajo que se desarrolla a bordo de los buques nacionales, ya que se aproxima necesariamente para dicho trabajo un gran auge, cuando logremos una mejor explotación de nuestros recursos marinos, lo que solo hemos logrado en una mínima parte, a pesar de los grandes litorales con que cuenta nuestro país.

Mencionado lo anterior, trataremos lo que dispone nuestra Ley Federal del Trabajo, en el Título II Capítulo XV Titulado del Trabajo en el Mar y Vías Navegables; y así en su artículo 132 ordena que las disposiciones de dicho capítulo se aplican al trabajo que se desarrolle a bordo de las embarcaciones y demás cuerpos flotantes nacionales.

Para darnos cuenta de la poca o nula aplicación del contenido normativo del capítulo especial de nuestra ley, con respecto a la regulación del trabajo marítimo, señalaremos en vía de ejemplo, que el artículo 139 de la ley federal del trabajo, ordena un aumento de salarios para la tripulación con motivo de prolongación o retardo del viaje, salvo en aquellos casos en que se origine por causa de fuerza mayor. Nuestra Ley debe -

tener en cuenta que aun por dicha causa el tripulante aportó su trabajo, y por ese sólo hecho tiene derecho al aumento de su salario sin importar -- cual sea la causa.

Por último el artículo 140 de nuestra ley federal, establece la obligación para el patrón de firmar contrato con la tripulación o el sindicato a que pertenezca la mayoría; y el artículo 42 de cuyo contenido deriva que el contrato colectivo de trabajo, sólo puede celebrarse entre uno o varios sindicatos de trabajadores y uno o varios patronos o uno o varios -- sindicatos patronales. Preceptos que han dado lugar a opiniones como la -- del Maestro J. de Jesús Castorena, que en su Manual de Derecho Obrero considera posible la celebración del contrato colectivo con la tripulación -- aunque no esté constituida en sindicato, con base en la interpretación que dá al artículo 140 a pesar de lo preciso del contenido del ya mencionado -- artículo 42. (1)

b) Ineficacia y perjuicios que ocasiona su aplicación:

Si la aplicación de nuestra ley del trabajo en otros tiempos era protectora de los trabajadores, en la época actual no garantiza en forma -- eficaz los derechos de los trabajadores y menos en lo que se refiere a la -- regulación del trabajo marítimo, por lo que considero necesaria y urgente -- una revisión general de nuestra ley, con el fin de actualizarla a las nece -- sidades de los tiempos que corren, teniendo como base la importancia del -- trabajo marítimo y cuyo gran desarrollo se avecina.

Por lo tanto la aplicación de nuestros preceptos legales, en lu -- gar de que beneficien a los tripulantes les ocasiona un perjuicio, como es -- el caso del artículo 22 estipular salarios distintos para servicios igua -- les prestados en embarcaciones de diversa categoría.

Aquí se causa un perjuicio al trabajador, ya que se debería con -- siderar violación a dicha fracción, pagar por el mismo trabajo salario dis -- tinto; puesto que la fracción habla de la misma negociación; y por lo tan --

1) Manual de Derecho Obrero, J. Jesús Castorena, página 219.

to un tripulante puede prestar sus servicios en buques de diferente categoría, pero de la misma empresa naval, y pagar salarios distintos implicaría una violación.

También la aplicación del 143 y 144 es perjudicial para la tripulación puesto que en el primer caso por terminación del contrato de trabajo los tripulantes, sólo tienen derecho a que se les restituya al domicilio de la embarcación, pago de emolumentos devengados y tres meses de salario como indemnización. Nuestra ley no toma en consideración la antigüedad que pueda tener en el empleo el tripulante, para que con base en dicha antigüedad se le indemnice con una cantidad mayor. Lo mismo podemos decir cuando se aplica a la tripulación el artículo 144, que da oportunidad al patrón de que cuando falten 10 días para el vencimiento de los contratos de trabajo, proyecte realizar un viaje con mayor duración, si así conviene a sus intereses, y dejar que los tripulantes, en caso de no convenirles emprender dicho viaje, pidan la rescisión de sus contratos, sin obligación de pagarles indemnización, ya que tal rescisión sería a petición de los tripulantes y en consecuencia, conforme al precepto legal sin responsabilidad para el patrón; por lo que se considera también necesaria una reforma o adición a la ley, para evitar hasta donde sea posible, que se lesione al trabajador en sus intereses.

El artículo 147 ordena la terminación de los contratos cuando se pierda la embarcación, obligando al patrón a pagar los salarios vencidos y a repatriar a la tripulación, y en caso de que la embarcación esté asegurada y el armador haga efectivo dicho seguro, percibirá además el pago íntegro de sus emolumentos hasta la restitución al puerto de salida.

La aplicación del precepto legal mencionado, también causa un perjuicio a la tripulación, ya que si el buque no se encuentra asegurado el tripulante pierde alguna cantidad de dinero causándole económicamente un perjuicio, por lo que sería conveniente que la ley estableciera la obligación de que todo empresario naval asegurara sus unidades y en caso de no haberlo asumiera la responsabilidad de cubrir los sueldos devengados hasta el

momento de la repatriación; o llegada al puerto convenido según el caso.

Así mismo para proteger mejor a la tripulación y sus familiares - la ley, al ser modificada o adicionada debe conceder al tripulante una indemnización tomando en cuenta para cubrirla el tiempo de servicios prestados en esa empresa.



EL PROYECTO DEL CODIGO MARITIMO UNIFORME
PARA LOS CINCO PAISES DE CENTROAMERICA

C O M P A R A D O
CON NUESTRA LEY FEDERAL DEL TRABAJO.

FACULTAD DE DERECHO
SEMINARIO
DE
DERECHO INTERNACIONAL

En éste capítulo insertaremos primero, el contenido del artículo correspondiente al proyecto del código marítimo uniforme para los cinco países de centroamérica, y a continuación mencionaremos los artículos que corresponden en su relación a nuestra ley federal del trabajo, y los preceptos del capítulo especial de la misma ley que regula nuestro tema del trabajo marítimo; así mismo trataremos de hacer una breve y suscita comparación dentro de nuestras pequeñas posibilidades; del contenido normativo del proyecto, con las normas establecidas por nuestra ley federal del trabajo.

Realizar dicho análisis, tiene por objeto darnos cuenta de las ventajas que puede ofrecernos adoptar el proyecto del código marítimo uniforme para los cinco países de centroamérica; o tratar de reformar nuestra ley, - si esto último consideramos que puede proporcionar a los trabajadores del mar, mayor seguridad y estabilidad en su empleo, así como mejores condiciones para la prestación del servicio a bordo de nuestros buques, y al mismo tiempo, tratar de que nuestro país cuente con una legislación adecuada, teniendo en consideración, el auge que necesariamente llegará a tener nuestra navegación y que afectara en forme directa a nuestra marina mercante.

Título II

DEL TRABAJO EN EL MAR.

Capítulo I

DISPOSICIONES PRELIMINARES

Artículo 1.- Las disposiciones de este título se aplicarán a todas las personas que trabajen en los barcos, con excepción de aquellas que sólo presten sus servicios a bordo mientras el barco se encuentre en puerto.

El artículo del proyecto es más claro que el 132 de la ley federal del trabajo, con respecto a quienes se deben aplicar sus disposiciones.

Artículo 2.- Habrá igualdad de trato para todos los trabajadores, -- sin distinción de nacionalidad, domicilio, raza o sexo.

Nuestra ley federal del trabajo dispone en su artículo 22.- Serán condiciones nulas, y no obligarán a los contratantes, aunque se expresen en el contrato, y en su fracción V. Las que establezcan por consideración de edad, sexo o nacionalidad, un salario menor que el que se pague a otro trabajador en la misma negociación por trabajo de igual eficiencia, en la misma clase de trabajo o igual jornada; esto es para el trabajo en general pero en relación a nuestro tema sería necesario suprimir nacionalidad, ya -- que nuestra constitución en el artículo 32 segundo párrafo establece, Para pertenecer a la Marina Nacional de Guerra, se requiere ser mexicano por nacimiento. Esta misma calidad será indispensable en Capitanes, Pilotos, Patrónes, Maquinistas, Mecánicos y, de una manera general, para todo el personal que tripule cualquier embarcación o aeronave que se ampare con la -- bandera o insignia mercante mexicana...

Artículo 3.- No serán renunciables las disposiciones legales que establecen derechos a favor de los trabajadores.

El artículo 15 de nuestra ley también establece que no son renunciables las disposiciones que favorezcan a los trabajadores, y la fracción --

IV del 22 afecta de nulidad las condiciones que impliquen renuncia por parte de los trabajadores a las prerrogativas que otorga la ley.

Artículo 4.- Los créditos derivados del contrato de trabajo serán preferentes a cualesquiera otros créditos contra el naviero incluyendo los -- fiscales.

El artículo 97 de nuestra ley, está acorde con el del proyecto y también da preferencia al pago de salarios u otros créditos y además el 152 -- dispone que el buque responda por el pago de salarios.

Artículo 5.- En defecto de la presente ley se aplicarán las disposiciones de las leyes laborales del país de la bandera del buque.

Este artículo del proyecto, consideramos que trata de evitar que surran problemas entre los diferentes países, en relación a los casos que no se han previsto, y por lo tanto se debe aplicar la ley de la bandera del -- buque respectivo.

Artículo 6.- A menos 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 arque -- bruto, que deberán sujetarse al reglamento especial que apruebe la autoridad marítima competente.

Este artículo establece algunas excepciones en su aplicación. Consideramos más acertado el contenido del 168 de nuestra ley, al disponer que es -- tán sujetos a las disposiciones de este capítulo, todos los individuos que presten sus servicios a bordo, y conforme al 169 se les considerará contra -- tados por viaje.

Me parece que nuestra ley en éste aspecto, da mayor garantía al tripulante, al determinar sus derechos y obligaciones; ya que el artículo del -- proyecto establece que deberán sujetarse al reglamento especial que apruebe la autoridad marítima correspondiente, del cual no se conoce su contenido, hasta que no se elabore.

Capítulo II
DEL CONTRATO DE TRABAJO

FACULTAD DE DERECHO
SEMINARIO
DE
NACIONAL

Artículo 1.- El naviero deberá celebrar, por escrito, el contrato de trabajo, con el capitán, los oficiales y los marineros de la tripulación.

Nuestro artículo 140 también dispone que el naviero debe firmar contrato con la tripulación; pero el artículo del proyecto, no indica en - - cuantos tantos debe elaborarse el contrato, en cambio el 137 de la ley fe- deral precisa que se hará por cuadruplicado.

Artículo 2.- La falta de forma escrita será imputable al naviero; no invalidará el contrato, ni perjudicará al trabajador.

Nuestra Ley en el artículo 18 en principio, presume la existencia -- del contrato de trabajo entre el que presta un servicio personal y el que lo recibe; y según el artículo 31 también es imputable al patrón la falta de contrato escrito y el cumplimiento de alguna formalidad de las que es- tablece el artículo 24.

Artículo 3.- El capitán será considerado representante del naviero - para la celebración de los contratos de trabajo con oficiales y marine- - ros.

Nuestra ley en el artículo 4 dispone se consideren representantes de los patronos a los capitanes de barco; y el 134 también ordena considerar a los capitanes representantes de los armadores o patronos, con respecto! a los demás tripulantes.

El contenido del artículo del proyecto a este respecto, resume en -- una sola disposición el contenido de nuestros dos preceptos legales.

Artículo 4.- La autoridad administrativa determinará, por disposi- - ción de aplicación general, el porcentaje de trabajadores nacionales que! deberán contratarse como miembros de la tripulación de un barco.

Este supuesto no puede darse en nuestro país, ya que la constitución mexicana en el último párrafo del artículo 32 establece como requisito --

esencial para el personal que tripule cualquier embarcación o aeronave que se ampare con la bandera o insignia mercante mexicana; ser mexicano por nacimiento.

Artículo 5.- No deberá exigirse a los trabajadores de mar pago alguno relacionado con la celebración de su contrato o con su colocación a bordo de un barco.

El artículo 14 de nuestra ley federal del trabajo, ordena el establecimiento de agencias de colocación gratuitas que funcionarán de acuerdo -- con los reglamentos que se expidan; artículo aplicable al trabajo marítimo ya que en el capítulo especial no hay precepto aplicable.

Artículo 6.- 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 conciernan deberán celebrarse por su representante legal.

Nuestra ley en diferentes disposiciones como el artículo 19 prohíbe -- el trabajo de menores de 14 años y de mayores de 14 pero menores de 16 que no hayan terminado la educación obligatoria, excepto con aprobación de la autoridad siendo compatible el trabajo con los estudios; el 20 contravi- -- niendo el mencionado precepto dice que los menores de 16 años tienen capacidad para celebrar contrato individual de trabajo. Los mayores de 14 años y menores de 16 necesitan autorización de sus padres o tutores,... el 110-E dice el trabajo de los mayores de 14 queda sujeto a la vigilancia y protección de los inspectores del trabajo, el 110-F los mayores de 14 años y menores de 16 deberán obtener certificado médico que acredite su aptitud. el 110-G prohíbe utilizar el trabajo de menores de 16 años en: IV trabajos subterráneos o submarinos y el 136 del capítulo del trabajo marítimo dice: los contratos relativos al trabajo de menores de 16 años, residentes o de paso en el extranjero que carezcan de padres o tutores, serán autorizados por el cónsul de México,...

El contenido de todos los preceptos mencionados en forma absurda auto

rizan la contratación del trabajo de menores de edad, puesto que el artículo 231 de nuestra ley federal del trabajo, lo prohíbe al decir: en el trabajo marítimo no se admitirán aprendices menores de 16 años.

Por lo expuesto considero que el artículo 6 del proyecto, supera los errores de nuestra ley, al prohibir el trabajo de menores de 18 años.

Artículo 7.- El capitán o el naviero que infrinjan los artículos 5 y 6 serán sancionados con una multa equivalente al décuplo del sueldo mensual de un marinero, de los de infima clase ocupados en el barco. Esta multa será aplicada por la autoridad competente del puerto de matrícula.

Este artículo impone sanciones por la violación, nuestra ley a pesar de las contradicciones que existen, prohíbe el trabajo de menores.

Artículo 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.

Nuestra ley en este aspecto sólo se refiere al certificado de aptitud de los menores.

Artículo 9.- Nadie podrá ejercer, ni ser contratado para ejercer a bordo de un buque, las funciones de capitán, oficial de puente, de maquinista, de radio-telegrafista, de marinero preferente, de cocinero de buque, si no posee un certificado que puebe su capacidad o aptitud para el ejercicio de dichas funciones, expedido o reconocido legalmente por algún país centroamericano.

Nuestra ley federal del trabajo, tampoco regula este aspecto en el capítulo correspondiente, aunque se deduce del contenido del artículo 22 que dice: el patrón podrá rescindir la relación del trabajo:

I.- Por engañarlo el trabajador, o en su caso, el sindicato que lo hubiere propuesto o recomendado con certificados falsos o referencias en que se atribuyan al trabajador capacidad, aptitudes, o facultades de que carezca,...

Al respecto el artículo del proyecto en forma clara y superando el con

tenido de nuestra ley, prohíbe se contrate para desempeñar ciertas funciones al personal que carezca de certificados que acrediten su capacidad o aptitud para la realización de ciertas funciones a bordo.

Artículo 9 bis.- El contrato de enrolamiento podrá celebrarse por duración determinada, por uno o más viajes o por duración indeterminada.

También el artículo 138 de nuestra ley dispone que el contrato de trabajo de tripulantes, podrá celebrarse por tiempo determinado, por tiempo indefinido o por viaje, aunque el artículo del proyecto lo menciona como contrato de enrolamiento.

Artículo 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;
- 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 término;
- 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 rescindirlos, y anticipación 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 paga

Artículo 1 bis.- La duración normal del trabajo de los miembros de la tripulación no será superior a la de los trabajadores de la industria. Sin embargo, no podrá exceder, en lo posible, de ocho horas por día y de 48 horas por semana.

El Poder Ejecutivo dictará normas detalladas referentes a la duración del trabajo en el mar, en los puertos, y en los días de arribo y zarpa para las diferentes clases de trabajadores y según el tonelaje del buque.

Nuestra ley federal del trabajo, en los artículos 69, 70 y 71, establece las jornadas de trabajo; diurna de 8 horas, nocturna de 7 y mixta de 7.30 horas, para el trabajo en general o sea terrestre.

El contenido del precepto del proyecto, regula el trabajo marítimo en forma exclusiva, y con todo acierto determina que el Poder Ejecutivo dicte normas detalladas con respecto a la duración de la jornada y de conformidad con el tonelaje del buque.

La jornada de 8 horas diarias y de 48 a la semana, se ha modificado - por acuerdo de las partes que intervienen en la celebración de los contratos de trabajo, habiendo logrado los trabajadores para su beneficio laborar 40 horas a la semana; por lo expuesto sería conveniente que el proyecto tuviera en consideración tal situación, y que en su artículo correspondiente se incluyera ese beneficio para el trabajo marítimo.

Artículo 2.- La compensación por servicios extraordinarios nunca será inferior a la cuota ordinaria más un 50%. Si el trabajador se prestare en domingo o días festivos obligatorios, la compensación adicional no será inferior al 100% de la cuota ordinaria.

El artículo 123 de nuestra constitución en su fracción XI dice: cuando por circunstancias extraordinarias deban aumentarse las horas de jornada, se abonará como salario por el tiempo excedente un ciento por ciento - más de lo fijado para las horas normales,... el 74 de nuestra ley del trabajo dice: que cuando se aumenten las horas de jornada se considera trabajo extraordinario y el 92 agrega que se pagará con un ciento por ciento - más del salario asignado a la jornada normal.

El artículo del proyecto no se ajusta a lo que dispone nuestra consti

El precepto del proyecto, está más acorde con nuestra materia y al testimonio escrito le da el nombre de cartilla marina, además de que impone la obligación al capitán de expedir dicho documento aunque no sea solicitado - por el tripulante.

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

Este aspecto no lo precisa nuestra ley federal del trabajo, aunque puede deducirse del contenido de la Fracción XIV del artículo 111 antes mencionado.

Artículo 14.- Los miembros de la tripulación de un barco deberán ser - registrados o enlistados por la autoridad marítima competente, o por un consul centroamericano, si el buque se encontrase en aguas extranjeras. Para - el alistamiento, el capitán entregará a la autoridad la lista de la tripulación, por triplicado, y tres copias de los contratos de trabajo.

La autoridad devolverá una copia autorizada de la lista y de cada contrato, que el capitán deberá conservar a bordo y exhibir en cada ocasión -- que la autoridad competente lo requiera.

Aspecto que no trata nuestra ley federal y que debe incluirse para que la autoridad correspondiente pueda llevar un control exacto, o lo más exacto posible de las personas que se encuentran laborando a bordo, para que en caso de accidentes o naufragio, la autoridad esté con base en dichos registros en posibilidad de saber que personas desaparecieron.

Artículo 15.- A cada trabajador deberá entregarse una copia firmada de su contrato.

El artículo 137 de nuestra ley, establece con toda claridad como deben ser distribuidos los tantos que se elaboran del contrato de trabajo marítimo.

Artículo 16.- El capitán deberá colocar en lugar visible un extracto - de la parte relativa a las condiciones generales de trabajo que figure en - los contratos.

El artículo 104 de nuestra ley ordena a este respecto, que los reglamentos deberán fijarse en los lugares más visibles del establecimiento.

Artículo 17.- Si el término de un contrato expirase durante una travesía, se considerará prorrogado, por ministerio de ley, hasta la arribada del buque al puerto de destino.

Nuestra ley en sus normas no establece precepto al respecto, pero considero conveniente y en beneficio de los trabajadores que es necesario incorporar a nuestra ley alguna norma con una disposición similar.

Artículo 18.- Si el contrato fuere por tiempo indeterminado, podrá darse por terminado por cualquiera de las partes en cualquier puerto de arribo, previo aviso con la antelación estipulada en el contrato, que no podrá ser menor de un mes si se trata de oficiales, y de siete días en los casos de los demás miembros de la tripulación.

Nuestra ley federal en su artículo 121 dice: El patrón y el trabajador podrán rescindir en cualquier tiempo la relación del trabajo por causa justificada, sin incurrir en responsabilidad. La ventaja que puede conceder este precepto al tripulante es que no tiene que dar aviso anticipado.

Artículo 19.- Los trabajadores que hayan sido desembarcados mientras el contrato tenía validez, o a su terminación, tendrán derecho a ser transportados a cargo del armador a su propio país, o al puerto donde fueran contratados, o al de zarpe.

Nuestra ley en diferentes artículos como el 138 determina que el contrato por viaje comprende desde el embarque del tripulante hasta concluir la descarga de la embarcación, al rendir el viaje de retorno al puerto del domicilio, o puede expresarse en el contrato puerto distinto.

En contratos por tiempo determinado o indeterminado, se fijará el puerto a que debe ser restituido el tripulante, a falta de ello el lugar donde se le tomó; el 143 establece la obligación de repatriarlos al puerto del domicilio de la embarcación. salvo convenio en contrario; y el 147 por pérdida de la embarcación u otras causas, también obliga repatriar a los tripulantes.

Nuestra ley en los preceptos mencionados establece el derecho que tienen los tripulantes a su transportación; el artículo del proyecto resume en un sólo principio y en forma sencilla ese mismo derecho que legalmente a los tripulantes.

Artículo 20.- El contrato de trabajo se considerará **terminado DE DERECHO**

- a) Por mutuo consentimiento;
- b) Por muerte del trabajador o imposibilidad física o mental para prestar sus servicios;
- c) Por pérdida total del buque o imposibilidad del mismo para navegar.

El artículo 126 de nuestra ley en sus 10 fracciones determina las causas de terminación del contrato de trabajo; el 137 señala en que momento termina el contrato por viaje; el 143 ordena que el cambio de nacionalidad de una embarcación mexicana, es causa de terminación de los contratos y el 147 también da por terminados los contratos por pérdida de la embarcación u otras causas.

Nuestra legislación en forma muy dispersa y empleando 4 diferentes preceptos, regula la misma situación que el proyecto, pero éste con mejor técnica en un sólo artículo establece dicha regulación.

Artículo 21.- Serán causas justas de despido del trabajador:

- a) La incompetencia para el desempeño de su función;
- b) No presentarse a bordo en el tiempo debido, si el buque zarpa, o si el capitán se ha visto obligado a contratar otra persona para sustituir al faltista;
- c) Los actos de indisciplina y desobediencia a las órdenes superiores, el mal trato a otras personas a bordo del buque, y la embriaguez frecuente durante las horas de trabajo;
- d) La comisión de robo o destrucción de bienes; el hecho de llevar al barco subrepticamente a personas o mercancías, beneficiándose el trabajador de pasaje o fletes.

En este aspecto nuestra ley federal en su artículo 167 del capítulo correspondiente al trabajo marítimo, establece en forma análoga al artículo del proyecto, las causas justas de despido.

Artículo 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 ello después de celebrado su contrato;
- 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 altere 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 considerase insalubre;
- h) Cuando el trabajador hubiere recibido mal trato del capitán, o cuando, recibiendo de otras personas, el capitán hubiere dejado de prestarle la protección adecuada.

Nuestra ley federal en diferentes artículos regula los casos de rescisión del contrato, como el 22 y que da derecho al tripulante a un mes de salario y gastos de transportación; el 125-A que autoriza al trabajador a rescindir su contrato; el 125-B que le concede tres meses de indemnización cuando sea por alguna de las causas establecidas en el 125-A y en caso de juicio tiene derecho además a los beneficios que concede el artículo 123; el 144 igualmente autoriza al trabajador a rescindir su contrato, sin derecho a indemnización y dando aviso con tres días de anticipación.

El artículo del proyecto, concede al trabajador una indemnización menor a la que le otorga nuestra ley federal del trabajo.

Artículo 23.- Cualquiera que haya sido el motivo de la terminación del contrato, el capitán deberá anotar la baja en la cartilla del trabajador, tal anotación deberá certificarse por la autoridad marítima competente o el cónsul centroamericano que corresponda.

Como podemos apreciar, el proyecto contiene algunos preceptos que implican innovaciones con respecto a situaciones que nuestra legislación laboral no regula.

Artículo 24.- Las disposiciones de este capítulo sólo serán aplicables a los barcos de cien o más toneladas brutas de arqueo. Para los barcos de menor tonelaje y pesqueros, la autoridad administrativa expedirá los reglamentos respectivos.

El artículo 132 de nuestra ley ordena, que las disposiciones de éste capítulo se apliquen al trabajo que se desarrolle a bordo de embarcaciones y demás cuerpos flotantes nacionales; no exceptua en su aplicación a buque alguno.

Capítulo III

DEL REGLAMENTO DE TRABAJO

Artículo 1.- Corresponderá al capitán formular un reglamento de trabajo, que deberá ser sometido a la aprobación de la autoridad laboral competente.

El artículo 101 de nuestra ley federal en su segundo párrafo ordena que el reglamento se haga conforme a lo que establezca el contrato, o en su defecto por una comisión mixta integrada por representantes de los trabajadores y del patrón; debiendo registrarse en la capitanía de puerto respectiva.

El proyecto posiblemente otorga esa facultad al capitán, por considerar que es la persona idónea para que elabore tal reglamento, al tener en cuenta que tiene los conocimientos suficientes en el tema que tratamos ya que es su especialidad; pero creo conveniente que el proyecto también estableciera la posibilidad de que el mencionado reglamento, pudiera ser elaborado por esa comisión mixta que menciona nuestra ley.

Artículo 2.- El reglamento de trabajo se fijará en lugares adecuados del buque, en letra impresa y fácilmente legible.

La misma disposición al respecto contiene el artículo 104 de nuestra ley federal del trabajo.

Artículo 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 específicas que se aplicarán cuando el buque se encuentre en puerto;
- 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 genera-- les.

El artículo 102 de nuestra ley, también indica el contenido del reglamento, pero del trabajo en general; en cambio el proyecto está más acorde con el tema que tratamos, ya que se refiere al trabajo marítimo que es lo que nos interesa.

Capítulo IV

DE LA DURACION DEL TRABAJO A BORDO Y DEL SALARIO

Artículo 1.- Además del salario convenido, los trabajadores tendrán derecho a recibir un alojamiento y una alimentación adecuados.

El artículo 157 de nuestra ley también establece la obligación de dar alojamientos cómodos e higiénicos a la tripulación y el 159 obliga a los -- armadores a proporcionar alimentos, solo cuando el servicio sea mayor de -- seis horas, y el 172 además de los alimentos, obliga se de alojamiento a -- la tripulación, cuando la embarcación se lleve a puerto extranjero para ha -- cerle reparaciones y su estado no les permita estar a bordo.

El artículo del proyecto es adecuado a nuestra materia y establece en forma precisa los derechos que tienen los tripulantes.

rán 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 supiera firmar, firmará por él otra persona a su solicitud, y ello será certificado por la autoridad administrativa.

Nuestra ley en el capítulo especial no establece el contenido del contrato de trabajo marítimo, pero si lo determina en el artículo 24 que en sus 6 fracciones nos da una noción general de dicho contenido.

El artículo del proyecto, con mejor técnica en relación a nuestra materia en sus 14 incisos en forma detallada nos indica el contenido del contrato de trabajo marítimo y lo llama contrato de enrolamiento.

Artículo 11.- El contrato no deberá contener cláusulas contrarias al derecho, a la moral, o al interés legítimo del trabajador.

El artículo 22 de nuestra ley federal del trabajo, en sus 12 fracciones también nos señala los casos en que las cláusulas del contrato son nulas aunque se expresen en él mismo.

A mí parecer el contenido del artículo de nuestra ley, da mejor protección jurídica a los trabajadores, al establecer una serie de principios que no pueden ser violados por las partes contratantes; ya que si las partes los violan no podrán surtir ningun efecto, al establecer que dichas cláusulas son nulas; y el artículo del proyecto lo hace en una forma muy general sin mencionar ninguna violación en vía de ejemplo.

Artículo 12.- A cada trabajador se le entregará, a la terminación de su contrato, una cartilla marina en la cual deberá hacer constar el capitán su empleo a bordo del buque. La forma y el contenido de la cartilla serán determinados por el reglamento, la cartilla contendrá los datos y requisitos establecidos por los usos.

Nuestra ley en su artículo 111 dice: son obligaciones de los patronos: y en su fracción XIV Expedir gratuitamente al trabajador cuando lo solicite testimonio escrito relativo a sus servicios.

tución ni la ley federal del trabajo, siendo necesario que se adecue a dichos preceptos para que pueda aplicarse al trabajo marítimo.

Artículo 3.- Si el trabajador tuviese necesidad de viajar, según su contrato para presentarse en el lugar donde deba iniciar su servicio a bordo, el salario le será pagado desde el momento de la iniciación de su viaje.

Nuestra ley no indica en sus disposiciones a partir de que momento se debe cubrir el salario al trabajador, por no contener el supuesto del proyecto, por lo que sería necesario reformar o adicionar 29 y 30 de nuestra ley, con el fin de que se regulara tal situación.

Artículo 4.- Si el trabajador hubiese sido contratado por viaje y hubiese que calcular el salario diario, se tomará como base en defecto de contrato, el tiempo normal en el que el viaje debió realizarse.

Esta situación tampoco está regulada por nuestra legislación, siendo necesario hacerlo para evitar que surjan controversias, al momento en que se presenten tales problemas.

Artículo 5.- Si el viaje se hubiese realizado en menos tiempo del fijado en el contrato, el trabajador tendrá derecho a recibir el salario completo estipulado, cuando hubiese sido contratado por viaje.

El artículo 139 de nuestra ley, en la misma forma que el proyecto ordena en su último párrafo que no deberá reducirse el salario si se abrevia el viaje, cualquiera que sea la causa.

Artículo 6.- Si el trabajador hubiese sido contratado por viaje y se hubiese fijado un término para la travesía, tendrá derecho a un salario diario adicional, calculado conforme al artículo 4, cuando el viaje haya sido realizado en mayor término que el convenido, salvo cuando en el contrato, se haya estipulado lo contrario.

El mismo artículo 139 de nuestra ley, concede un aumento proporcional del salario por retardo o prolongación del viaje, excepto por causa de fuerza mayor.

La disposición del proyecto concede tal beneficio, sin que importe --

cual es la causa; superando lo establecido por nuestra ley.

El precepto mencionado del proyecto, en su último párrafo dice, salvo cuando en el contrato, se haya estipulado lo contrario; facultar a las partes para que puedan estipular lo contrario, implica una contradicción al contenido del artículo 3 capítulo I Disposiciones Preliminares del citado proyecto, que prohíbe renunciar a las disposiciones legales que establecen derechos a favor de los trabajadores; y convenir lo contrario es renunciar a un derecho.

El artículo 15 de nuestra ley, prohíbe renunciar a las disposiciones de la misma que favorezcan a los trabajadores y el 22 afecta de nulidad a dichas renunciaciones aunque se expresen en el contrato. En este aspecto nuestra ley no permite a las partes la libertad de estipular lo contrario en beneficio y protección de los trabajadores.

Por lo mencionado sería conveniente, que el párrafo último del artículo del proyecto fuera suprimido.

Artículo 7.- El naviero deberá pagar su salario al trabajador cuando el barco se encuentre en puerto y a intervalos no mayores de 30 días.

El artículo 88 de la ley federal determina que el salario debe pagarse en el lugar donde los trabajadores presten sus servicios, salvo convenio expreso en contrario, el 87 autoriza a las partes para que fijen el plazo sin que se pueda convenir que sea mayor de una semana para quienes desempeñan un trabajo material y quince días para los demás trabajadores.

El proyecto establece el plazo máximo para el pago del salario, y de su contenido se deduce que autoriza se hagan dichos pagos, antes del plazo señalado.

Artículo 8.- El salario será pagado en la moneda del país en que el contrato fué celebrado, o en su equivalente en la moneda del lugar donde se haga el pago, a la elección del trabajador.

En otros términos el artículo 151 de nuestra ley federal establece la misma disposición que contiene el proyecto.

INSTITUTO DE DERECHO
SÉMINARIO
DE
DERECHO INTERNACIONAL

Artículo 9.- El trabajador tendrá derecho a que el importe de su salario se le pague por medio de giro en el lugar de su contratación.

El artículo 161 de nuestra ley, también ordena que corran a cargo del patrón, los gastos de situación de fondos a familiares de estos, aunque no se exprese en el contrato; lo mismo cuando el buque se encuentre en el extranjero.

Artículo 10.- Si el barco naufragare o resultare imposible establecer la fecha del siniestro, para el cálculo de los sueldos se presumirá que la muerte del trabajador acaeció el día en que el barco debería haber llegado normalmente al puerto de destino.

El artículo 147 de nuestra ley, establece en caso de que se pierda la embarcación por siniestro, la obligación del pago de salarios vencidos, pero no hace mención de la muerte del trabajador.

Artículo 11.- El naviero sólo podrá retener del salario la parte correspondiente a los impuestos que, sobre el mismo, deba pagar el trabajador, las cuotas relativas al seguro social y al sindicato; y los demás adelantos que, sobre el mismo salario el trabajador haya recibido del naviero. La retención de estos adelantos no excederá en ningún caso del treinta por ciento del importe del salario que deba pagarse en cada ocasión.

Nuestra ley federal en el artículo 91 determina los casos en que el patrón, podrá descontar del salario, la parte que convenga de acuerdo con el trabajador, que no podrá ser mayor del treinta por ciento del excedente del salario mínimo.

Fuera de estas excepciones y cuando se trate de cuotas sindicales ordinarias o para constituir cooperativas, cajas de ahorro y que el trabajador de manera expresa de su consentimiento, el salario no puede retenerse, descontarse o reducirse conforme a nuestro artículo 95.

Artículo 12.- El salario será inembargable, salvo cuando se trate de créditos por concepto de alimentos a cargo del trabajador.

El artículo 95 de nuestra ley determina que el salario es base del patrimonio del trabajador, y no es susceptible de embargo judicial o administrativo, ni está sujeto a compensación o descuento alguno fuera de lo establecido en el artículo 91, pero además el artículo 100 D establece una -- excepción al embargo del salario, en caso de pensiones alimenticias decretadas por la autoridad competente en favor de la esposa, hijos ascendientes y nietos.

El proyecto con mejor técnica en un sólo precepto; resume el contenido de nuestra ley en las disposiciones mencionadas.

Capítulo V

DE LAS VACACIONES

Artículo 1.- El trabajador tendrá derecho, tras 12 meses de servicio -- ininterrumpido, a vacaciones anuales con goce de sueldo de duración no menor de 18 días laborables, por cada año de servicio, para los capitanes, -- oficiales, y operadores de radio; y no menor de 12 días, por cada año de -- servicio, para los demás miembros de la tripulación.

El artículo 82 de la ley, dispone que los trabajadores que tengan más' de un año de servicios, disfrutarán de un período anual de vacaciones que -- se fijará por las partes en el contrato, pero que nunca podrá ser inferior' a 6 días laborables, el que se aumentará en 2 días laborables hasta llegar' a 12, por cada año subsecuente de servicios,...

El artículo del proyecto supera el contenido de nuestra ley al conce-- der más días de vacaciones, pero considero que no hay razón que pueda justifi-- car que se conceda al capitán y oficialidad 18 días de vacaciones y 12 -- días para el demás personal de la tripulación; teniendo en cuenta que todos son trabajadores; y a este respecto no debe existir ninguna distinción de -- los beneficios que les otorga la ley, por lo tanto, toda la tripulación debe disfrutar el mismo tiempo por concepto de vacaciones.

Artículo 2.- Los trabajadores con no menos de 6 meses de servicio, -- ininterrumpido, tendrán derecho a una licencia de un día y medio laborables

si se trata de capitanes, oficiales u operadores de radio, y a un día labo-
rable si se trata de los demás miembros de la tripulación.

Nuestra ley a este respecto, no contiene disposición legal aplicable, siendo conveniente se tenga presente para que al reformarse la ley se in-
cluya un precepto que regule tal situación.

Artículo 3.- El tiempo del aprendizaje se computará para calcular el
período de servicio que da derecho a las vacaciones.

Nuestra legislación no considera tal situación, lo que se justifica --
si tenemos en cuenta, que el artículo 231 prohíbe que en el trabajo marít-
mo se admitan aprendices menores de 16 años; y el artículo 20 les concede
capacidad para contratar a los mayores de 16 años; por lo tanto no podemos
considerar que en el trabajo marítimo exista el aprendizaje, ya que se les
aplica la legislación correspondiente al contrato de trabajo, y por lo tan-
to no quedan sujetos a las normas que se establecen para el aprendizaje.

Artículo 4.- Las interrupciones del servicio no imputables al trabaja-
dor, no se computarán para el cálculo del período que da derecho a vacacio-
nes.

Esta situación no está regulada por nuestra legislación laboral, y --
precisamente por tales deficiencias, es necesario elaborar una legislación
adecuada para la regulación del trabajo marítimo.

Artículo 5.- La continuidad del servicio no se considerará interrump-
tida por el cambio de dueño del barco en que el trabajador preste sus ser-
vicios, o por cambio en la explotación del barco. Tampoco se considerará --
interrumpido el servicio por cambio de barco del trabajador al servicio de
un mismo naviero.

En nuestro caso debemos aplicar el artículo 35 de la ley, que dispone
la substitución del patrón no afecta los contratos de trabajo existentes.--
El patrón substituido es solidariamente responsable con el nuevo patrón --
hasta por el término de 6 meses, concluido dicho plazo únicamente él será

responsable; aquí el cambio de dueño no modifica los contratos y no hay interrupción.

El artículo del proyecto también se refiere al cambio de explotación de un buque, pero esta situación no está prevista en nuestra ley, pero sería conveniente se incluyera.

Artículo 6.- En el período anual de vacaciones no deberán computarse los días feriados ni las interrupciones de servicio, debidas a enfermedad o lesiones del trabajador.

Este aspecto lo regula nuestra ley en el primer párrafo del artículo 82 en que autoriza al patrón a deducir del período de vacaciones del trabajador sus faltas de asistencia injustificadas.

El proyecto supera el contenido de la ley al ordenar que no deben computarse en el período de vacaciones los días feriados ni los días de enfermedad o lesiones del trabajador.

Artículo 7.- Las vacaciones se concederán en el lugar de contratación, o en el puerto de itinerario del buque que el trabajador escoja.

Esta situación no está comprendida dentro de nuestros preceptos legales, siendo una innovación del proyecto en beneficio de los trabajadores.

Artículo 8.- El trabajador que se dé de baja y que ya haya adquirido el derecho a vacaciones, tendrá derecho al pago correspondiente por concepto de las mismas.

Como en el caso anterior es otro beneficio que contiene el proyecto a favor de los trabajadores.

Capítulo VI

DE LOS RIESGOS PROFESIONALES

Artículo 1.- El trabajador que se enferme o resulte lesionado durante la prestación de sus servicios, tendrá derecho a tratamiento médico, sumi-

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

El artículo 295 de nuestra ley; concede beneficios a los trabajadores como tratamiento médico, medicinas, indemnización; el 303 obliga al patrón por el término de 12 meses, como se ve, el artículo de la ley concede mayores beneficios al tripulante como en este caso; pero en otros aspectos al tratarse de aparatos terapéuticos, gastos de alimentación y alojamiento el proyecto supera a nuestra ley.

Hechas las observaciones considero conveniente que el artículo del proyecto incluyera en su contenido, del 295 de nuestra ley el inciso III, indemnizaciones puesto que se trata de dar protección a los tripulantes y del 303 el tiempo que el trabajador puede percibir sus salarios, no excederá de un año.

Artículo 2.- El naviero pagará, además, el salario del trabajador enfermo o lesionado.

El artículo 303 de nuestra ley establece también la obligación del patrón de cubrir el salario al trabajador enfermo o lesionado mientras exista la imposibilidad de trabajar.

Artículo 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.

El artículo 316 de la ley federal del trabajo, en sus 4 incisos esta

FACULTAD DE DERECHO
SEMINARIO
DE
DERECHO INTERNACIONAL

blece los casos en que el patrón no tiene ninguna responsabilidad; el artículo del proyecto resume en dos incisos los cuatro de la ley; y además' ordena que no se aplique dicho precepto en el caso de enfermedad venérea, al considerarla enfermedad profesional.

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

Situación no regulada por nuestra ley federal del trabajo; pero además considero que el contenido del proyecto es deficiente al obligar al naviero únicamente a cubrir gastos de alimentación y traslado del trabajador enfermo o lesionado al puerto de contratación; creo que sería conveniente que el proyecto señalara, además de los beneficios que le conceden los artículos primero y segundo.

Artículo 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.

Nuestra ley en el artículo 301 establece como indemnización en caso de que se realice el supuesto del proyecto, el pago de 1095 concediendo 45 días más, no habiendo razón para que el proyecto la disminuya, puesto que el fin de la ley es dar la mayor protección posible a los trabajadores, sería conveniente que el contenido del proyecto fuera similar al de la ley.

Artículo 6.- Si la incapacidad permanente fuera 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%.

El artículo del proyecto simplifica el contenido del 302 de nuestra ley, pero en algunos casos nuestra ley concede mayor porcentaje y como -- ejemplo citaremos que el artículo 327, 181 de la tabla de valuación de incapacidades, en la pérdida de un ojo concede el 60% y el proyecto concede el 50%; por pérdida de ambos oídos el proyecto concede el 50%, la ley federal concede el 70%.

Así mismo el proyecto para otras incapacidades a juicio del tribunal salvo convenio entre las partes, concede de un 10 a un 50%; también este aspecto está comprendido en nuestra ley pero otorga un porcentaje que varía del 20 al 100%; el proyecto debería conceder este último beneficio.

Artículo 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 fuese sepultado en tierra, y el importe de 920 días de salario del propio trabajador.

Que razón puede existir para que únicamente el proyecto conceda 920 días de salario por muerte del trabajador, y por incapacidad total permanente 1050 días de salario; y los gastos del funeral solamente se cubran cuando al trabajador se le sepulte en tierra, el proyecto debería conceder éste beneficio a los familiares aunque no sea sepultado en tierra el trabajador, y también 1050 días de salario como indemnización.

Nuestra ley en la fracción I del artículo 296 concede un mes de -- sueldo por gastos de funeral, sin establecer ningún requisito; es posible que el contenido del proyecto supere a lo establecido por nuestra ley, ya que los gastos del funeral pueden ser superiores al mes de sueldo que au-

toriza cubrir nuestra ley, y conforme a lo estipulado en el proyecto el patrón debe cubrirlos en su totalidad. El artículo 298 de la ley federal concede 730 días de salario por muerte del trabajador, esta disposición la supera el contenido del proyecto.

Artículo 8.- La responsabilidad personal del naviero, a que este capítulo se refiere, cesará, si el trabajador estuviere en un sistema de seguro social que cubra los riesgos de referencia, y en la medida en que los cubra.

Nuestra legislación no contiene precepto al respecto, pero es conveniente se tenga en cuenta para que se incluya al momento de que se reforme nuestra ley.

Artículo 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.

El artículo 305 de nuestra ley federal, dispone que los patrones pueden cubrir las obligaciones que les impone, asegurando a su costa al trabajador a beneficio de quien deba recibir la indemnización, a condición de que el importe del seguro no sea menor a la indemnización, también libera de responsabilidad al patrón hasta que se cubra el seguro.

Capítulo VII

DE LA RESPONSABILIDAD DEL NAVIERO EN CASO DE NAUFRAGIO

Artículo 1.- En caso de pérdida del buque, o de imposibilidad para navegar, los trabajadores tendrán derecho a percibir su salario íntegro y los gastos de alimentación y transporte hasta el lugar y fecha en que el naviero les proporcione trabajo en otro buque.

Nuestra ley en dos diferentes preceptos otorga beneficios similares a la tripulación, el 147 obliga a repatriar a la tripulación y a cubrirle sus salarios vencidos y el 172 por reparaciones al buque que es el caso de imposibilidad de navegar, les concede alojamiento y alimentos.

El proyecto da mayor protección a los trabajadores puesto que obliga - al patrón a que les proporcione trabajo en otro buque, y no como el caso de nuestra ley que ordena dar por terminados los contratos, conforme a lo establecido en el artículo 147 de la ley laboral.

Artículo 2.- Si el naviero optare por la rescisión de los contratos de trabajo, pagará a los trabajadores el equivalente de dos meses de salario - más un tercio de dicho importe, por concepto de gastos de alimentación.

Según el proyecto el naviero también puede rescindir los contratos de trabajo pero cubriendo la indemnización, beneficio que no les concede el artículo 147 de nuestra ley.



FACULTAD DE DERECHO
SEMINARIO
DE
DERECHO INTERNACIONAL

CAPITULO VI
NECESIDAD DE UNA LEY ESPECIAL.
QUE REGULE EL TRABAJO EN EL MAR.

I.- BENEFICIOS PARA LA GENTE DE MAR:

- a) Menor jornada;
- b) Mayor salario;
- c) Tiempo extraordinario
al 50% sobre la jornada;
- d) Descansos y vacaciones.

II.- MAYOR SEGURIDAD PARA LA GENTE DE MAR:

- a) Indemnizaciones por accidentes;
- b) Seguro de vida;
- c) Mejores condiciones para la
prestación del servicio;
- d) Mayor protección, para los
trabajadores y familiares.

El derecho laboral marítimo en las leyes antiguas como el Código Hammurabi, con disposiciones referentes al trabajo del tripulante; el de los Rodios con disposiciones relativas a la retribución de los tripulantes; el Digesto romano inspirado en el derecho de los rodios, da una acción especial al tripulante en contra del armador para el cobro de salarios; las básicas resumidas por Basilio el Macedonio, incluye normas de derecho marítimo; en la edad media encontramos títulos completos referentes al trabajo marítimo, que aun perduran en los códigos modernos; los roles de olerón que se aplicaban al comercio entre francia e inglaterra; las leyes de Wisby que regian en el báltico; los jugements de damme, ciudad de flandes inspirados en los roles de olerón; el consulado del mar de barcelona, que se considera lo más completo desde el punto de vista laboral, la ordenanza marítima de Colbert de 1681 que regula los derechos y obligaciones de los tripulantes, y que pasan al código francés de 1808.

Las normas que se aplicaban a la tripulación eran reducidas, y se dirigen a proteger los intereses del armador más que los intereses de los trabajadores, los derechos del tripulante se subordinan a los del armador, de los cargadores y prestamistas a la gruesa, el principio de que el flete es fuente de los salarios, como en el caso de naufragio, también les era oponible el abandono del buque por hechos del capitán, principios e instituciones que se van atenuando con el paso del tiempo poco a poco, y con la formación del nuevo derecho, hasta desaparecer de los códigos modernos.

Todo exceso de beneficios que una marina mercante otorgue a sus tripulantes en salarios, vacaciones y demás prestaciones, en comparación con otras, implica un aumento en los gastos de explotación y disminuye las ganancias del armador, esto se trata de evitar, por medio de conferencias internacionales del trabajo marítimo, y se pretende la unificación del régimen del trabajo marítimo, para evitar la competencia entre los armadores, de diversos países y que ésta se haga a costa de las condiciones del trabajo de las tripulaciones.

Por lo anterior se considera que el régimen jurídico del trabajo marítimo, debe ajustarse en su reglamentación legal a los principios internacionales de acuerdo a las necesidades de cada país.

En todos los países la legislación laboral va siendo profusa y abundante por las exigencias del trabajo y sociales que actualmente imperan.

En algunos países se han dictado códigos del trabajo, pero la constante elaboración va dejando fuera de ellos una gran cantidad de leyes.

Sin embargo en derecho marítimo la conferencia internacional del trabajo de Génova de 1920 adoptó la siguiente recomendación:

"La Conferencia Internacional del Trabajo, considerando que mediante una modificación clara y sistemática de las leyes nacionales de cada país, los marinos del mundo entero que estén empleados a bordo de buques pertenecientes a su propio país o a un país extranjero, podrán conocer mejor sus derechos y deberes; y considerándo que esa codificación adelanta-

rá y facilitará el establecimiento de un código internacional de los marinos, recomienda a cada uno de los miembros de la organización internacional del trabajo procedan a incorporar, en un código de los marinos, todas sus leyes y reglamentaciones relativas a los marinos considerados como tales". (1)

Se considera que es necesario un estatuto especial para regular el -- trabajo marítimo, por las características tan peculiares que hay en la -- prestación del servicio, si bien el legislador pretendió elaborar una reglamentación al trabajo marítimo, se puede considerar que formuló solamente principios generales para su regulación.

El trabajo marítimo ha sido objeto de regulación desde que las comunicaciones marítimas fueron aprovechadas más o menos en forma regular.

Las normas jurídicas que rigen el trabajo en el mar, tienen características especiales diferentes, a las que rigen el trabajo terrestre, en ninguna industria existe influencia tan grande de la técnica y del medio -- sobre las normas que regulan el trabajo, como en la explotación de un buque como instrumento y que tiene como ambiente el mar.

En el trabajo terrestre el obrero tiene determinadas sus horas de entrada y salida a su trabajo, existe por lo tanto un horario y lugar de trabajo; en el trabajo marítimo el tripulante está en forma permanente en su lugar de trabajo durante la navegación, aun cumpliendo con su jornada o -- guardia, es más descansando en su camarote, sigue ligado y expuesto a todos los riesgos de la navegación, durante todo el tiempo posterior a su -- jornada de trabajo; y está obligado en caso necesario a prestar sus servicios en el momento en que se le requiera, esta situación modifica los conceptos del lugar y horario de trabajo que rige al trabajo terrestre.

Los obreros terrestres por lo general trabajan en el territorio de su propio país, los marinos están expuestos a quedarse en tierra extraña, le-

1) Derecho Laboral de la Navegación, Atilio Malvagni, páginas 10 y 11.

jos de su hogar por diversas causas, como: accidente, enfermedad, naufragio, apresamiento, etc.

Las condiciones económicas de explotación tienen más influencia en el trabajo marítimo que en cualquier otro tipo de trabajo.

Los principios del derecho marítimo se distinguen, de los principios que regulan el trabajo terrestre, como lo revela la circunstancia de que los marinos hayan sido los primeros trabajadores amparados en textos medievales y que posteriormente alcanzarán los obreros terrestres, de ahí que el derecho marítimo sea precursor y revelan más aun, su especialidad, las conferencias internacionales del trabajo marítimo que se han celebrado a partir del momento en que la conferencia del trabajo de Washington de 1919, resolvió que tal materia laboral, debía tratarse en reuniones distintas a las del trabajo terrestre. Y puede agregarse que cuerpos separados de disposiciones se han dictado siempre en todos los países, para los obreros marítimos, y sólo por excepción pueden encontrarse leyes comunes a una y otra clase de trabajadores.

En derecho marítimo abundaron los documentos originando la colección y composición de legislaciones marítimas, cuando ni siquiera se pensaba hacerlo con las legislaciones terrestres.

La importancia de la navegación en la vida y desarrollo de los pueblos ha sido tal, que ha dado lugar a la elaboración de normas jurídicas especiales.

En la antigüedad el derecho marítimo no se distinguió del derecho, porque no se daba la misma importancia, que se da actualmente a la división y clasificación de las nociones jurídicas.

Lo expuesto revela la existencia del derecho del trabajo terrestre y del derecho del trabajo marítimo.

En roma el derecho de la ciudad comprendía no solo el derecho civil o sea la parte del derecho privado que rige a los particulares, sino todo el

derecho, pero se reserva un lugar importante al derecho marítimo, por su carácter especial, ya que las relaciones en el mar se alejan mucho del derecho ordinario, y además se ha considerado que los principios generales del derecho no bastaron para regir el derecho marítimo, por lo tanto es necesario reglamentarlo de manera especial.

El derecho laboral marítimo, rige el trabajo que se desarrolla a bordo de buques que se dedican al transporte de personas y cosas, pesca, dragado, buques factorías, los que tienden cables, a los de placer como yates, pero no a los buques de guerra, o destinados a servicios no comerciales, como hospitales, dragas del estado, los dedicados a prácticas, sanidad, guardacostas o lanchas de la aduana o policía marítima etc. (1)

La Ley Federal del Trabajo en el Título II Capítulo XV del trabajo en el mar y vías navegables, en su artículo 132 establece: Las disposiciones de este capítulo se aplicarán al trabajo que se desarrolle a bordo de las embarcaciones y demás cuerpos flotantes nacionales.

El trabajo marítimo puede contratarse por: Contrato colectivo o contrato individual.

I.- BENEFICIOS PARA LA GENTE DE MAR.

a) Menor jornada: la jornada de trabajo debería tener menor duración de la que establece la Ley Federal del Trabajo, teniendo en cuenta que el marino al desarrollar su trabajo soporta generalmente el calor constante a bordo o el frío, según el lugar donde se encuentre el buque navegando, en las diferentes clases de jornada, ya sea diurna, nocturna o mixta; y teniendo también en cuenta lo que establece el artículo 73 que ordena, que cuando el trabajador no pueda salir del lugar donde preste sus servicios durante las horas de descanso y comidas, el tiempo correspondiente a dichos descansos le será contado como tiempo efectivo dentro de la jornada normal de trabajo.

1) Derecho Laboral de la Navegación, Atilio Malvagni, páginas 5 y 6.

b) Mayor salario; toda la tripulación tiene derecho al salario normal por su jornada; y además se le debe conceder un aumento de salario, o a -- que se le pague tiempo extraordinario, por todo el tiempo que permanece a bordo después de haber cumplido su jornada, teniendo en cuenta que el marino no está en posibilidades de abandonar su lugar de trabajo cuando el buque se encuentra navegando y por lo tanto se encuentra a disposición del mismo durante las 24 horas del día y durante todo el tiempo de navegación.

c) Tiempo extraordinario; como se indica en el inciso anterior, teniendo en cuenta, que los marinos aun cumpliendo la jornada que les corresponde, no pueden abandonar su lugar de trabajo, deben tener derecho a que se les cubra tiempo extraordinario durante su permanencia a bordo.

El artículo 123 Constitucional en su fracción A- XI, cuando por circunstancias extraordinarias deban aumentarse las horas de jornada, se abonará como salario por el tiempo excedente un ciento por ciento más de lo fijado para las horas normales. En ningún caso el trabajo extraordinario podrá exceder de tres horas diarias, ni de tres veces consecutivas,...

Artículo 74 de la Ley Federal, cuando por circunstancias especiales deban aumentarse las horas de jornada, este trabajo será considerado como extraordinario y nunca podrá exceder de tres horas diarias ni de tres veces a la semana.

El estar en forma permanente a bordo se puede considerar una causa extraordinaria como lo indica la fracción citada del artículo 123 Constitucional; o una circunstancia especial como dice el artículo 74 de la Ley Federal.

Hay que tener en cuenta que los marinos cumpliendo su horario de trabajo que les corresponde; se encuentran imposibilitados para abandonar su lugar de trabajo, lo que ocasiona que estén a disposición del buque 16 horas diarias, por lo que se considera justo que todo el tiempo que exceda a su jornada se les cubra como tiempo extraordinario a razón de un 50% sobre su salario.

d) Descansos y vacaciones:

Descansos: el artículo 149 dispone que el capitán otorgará el descanso semanal, en el puerto o en el mar, cuando no se afecte el servicio de la embarcación, pero el personal de guardia continua, o al que por la clase de trabajo que desempeñe no le sea posible disponer del descanso, se le cubrirá como trabajo, extraordinario.

El artículo citado establece la posibilidad de otorgar el descanso en puerto, lo cual considero correcto, pero en lo que respecta a que dicho -- descanso se otorgue en el mar, lo considero injusto, ya que navegando el -- buque, el marino no está en posibilidad de abandonarlo; además de que hay -- contradicción con el artículo 171 de la Ley Federal en su fracción IV que -- dice: el descanso semanal será forzosamente en tierra.

Vacaciones: el artículo 82 de la Ley Federal establece que los trabajadores con más de un año de servicios tendrán un período anual de vacaciones que fijarán las partes en el contrato, pero que no podrá ser inferior -- a seis días laborables, período que se aumentará en dos días por cada año -- subsecuente de servicios.

En mi opinión se deben conceder cuando menos veinte días de vacaciones a la tripulación, y no seis como establece la Ley, ya que la mayoría -- de las empresas es lo que actualmente conceden, además del aumento de las -- vacaciones en razón de cada año de antigüedad.

II.- MAYOR SEGURIDAD PARA LA GENTE DE MAR.

a) Indemnizaciones por accidentes; contando con una Ley específica -- que regule el trabajo marítimo, y que se ajuste a las necesidades actuales, los trabajadores al igual que sus familiares podrán disfrutar de una -- mayor estabilidad en su economía, si se protege en forma adecuada al trabajador, teniendo en cuenta que durante la prestación de su servicio, está -- expuesto a los riesgos profesionales, y durante todo el tiempo de la navegación del buque.

b) Seguro de vida; cuando se logre que la gente de mar tenga un segu-

ro de vida, que ayude a cubrir las necesidades de los familiares del marino que fallezca, así su esposa e hijos estarán en posibilidades de no encontrarse por completo en el desamparo, por la pérdida del jefe de familia, y contarán con los medios económicos elementales para poder subsistir y -- lograr que sus hijos puedan tener una mediana educación.

c) Mejores condiciones para la prestación del servicio; las cuales se podrán obtener, si se tiene en cuenta las características tan particulares que presenta el trabajo marítimo, ya que de ninguna manera pueden ser comparadas con las del trabajo terrestre, y la ley adecuada previo estudio, - debe establecer las condiciones según las necesidades de los marinos, para la prestación de sus servicios, estableciendo en el último de los casos -- las mínimas condiciones, para lograr el mejor desarrollo del trabajo en el mar; considerando la duración de la jornada ordinaria y extraordinaria y - proyectar el pago de mejores salarios y establecer un porcentaje asignado' a los tripulantes, sobre el tiempo que éste permanezca a bordo y que no eg té comprendido dentro de su jornada de trabajo, establecer un período ma-- yor de vacaciones para todo el personal que integra la tripulación y un -- aumento de las mismas por cada año de antigüedad dentro del servicio, tratar de establecer becas y otros beneficios para los trabajadores y para -- sus hijos, etc.

d) Mayor protección para los trabajadores y sus familiares; con el ob jeto de que los trabajadores y sus familiares esten más protegidos y pue-- dan tener una mejor situación económica, se debe establecer la obligación' de todos los navieros o empresas navales, de incorporar a todos sus traba-- jadores así como a los familiares de los mismos, que dependan economicamen te de ellos y que tengan derecho, al Sistema del Seguro Social Obligatorio como lo han hecho ya algunas empresas navales, incorporación que les coneg de el derecho de una mejor atención y servicio médico integral, y que les' será proporcionado en el lugar de su residencia, y se les otorguen toda -- clase de facilidades para el trámite de indemnizaciones y cobro de seguro' a que pudieran tener derecho, en caso del fallecimiento de algún miembro - de la tripulación.

Con fundamento en el artículo 123 Constitucional fracción XXIX que - considera de utilidad pública la expedición de la Ley del Seguro Social, que comprende seguros de invalidez, de vida, de cesación involuntaria del trabajo, de enfermedades, accidentes y otras con fines análogos y conforme a las disposiciones de la Ley del Seguro Social, como el artículo 10. - que determina que el Seguro Social constituye un servicio público nacional que se establece con carácter obligatorio, en los términos de esta ley y sus reglamentos; el artículo 40. que determina a quienes comprende el régimen del Seguro Social Obligatorio y establece en el inciso I. A -- las personas que se encuentren vinculadas a otras por un contrato de trabajo, ... cumpliendo los requisitos que determina el artículo 65 para que se pueda extender el Seguro Social.

Algunas empresas navieras a partir del 14 de marzo del año de 1967, celebraron convenios con el Instituto Mexicano del Seguro Social, habiendo quedado incorporadas sus tripulaciones a dicho régimen, como **Transportación Marítima Mexicana, S.A.; Transportes Marítimos Anahuac, S.A.; Servicios Marítimos Mexicanos, S.A.; Marítima Mexicana, S.A. y Naviera del Pacífico, S.A.**

Posteriormente el 22 de diciembre del mismo año, las autoridades del Instituto Mexicano del Seguro Social, celebraron otros convenios para incorporar también a su régimen a los tripulantes de las empresas siguientes: **Navieros de Yucatán, S.A.; Transportes Marítimos del Golfo de México, S.A. de C.V.; Navieros del Golfo, S.A.; Naviera del Caribe, S.A.; Navieros del Caribe, S.A. y Naviera Maya. (1)**

La incorporación de las tripulaciones de las empresas marítimas mencionadas, es de gran importancia y en beneficio de los trabajadores y sus familiares, así como de los patrones; y es posible que esta actitud de los empresarios, sirva de ejemplo a todas las empresas navales que existen en nuestro país, para lograr introducir al Seguro Social a todos los

1) Los regímenes especiales del Instituto Mexicano del Seguro Social, Tesis Profesional de David García Estrada, páginas 94 y 95.

tripulantes de las embarcaciones mercantes nacionales; para que en lo referente a seguridad social, los marinos y sus familiares, queden bajo su tutela.

Pero ésto de ninguna manera debe impedir las reformas o adiciones a -- los preceptos de la ley federal del trabajo, para lograr una mejor regulaci-- ción en los demás aspectos que presenta el trabajo marítimo.

El contenido normativo del Proyecto del Código Marítimo Uniforme para los Cinco Países de Centroamérica, inserto en el capítulo V de este trabajo, es el mismo que contiene el Título Tercero del Proyecto de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, y que fué suprimido de la actual ley vigente, de conformidad con la decisión emitida por el Congreso de la Unión de nuestro país: por lo que sería conveniente en caso de que no se lleven a cabo -- las reformas o adiciones a nuestra ley federal del trabajo, para con ello -- lograr una mejor regulación del trabajo marítimo; pugnar para que en el mejor de los casos, el título que fué suprimido del proyecto, se tenga en consideración, para que en la primera oportunidad, pase a integrar el cuerpo -- normativo del capítulo especial de nuestra ley federal del trabajo, o bién' el de la ley de navegación y comercio marítimo; teniendo presente que el -- elemento normativo que fué suprimido, actualizaba disposiciones referentes' al trabajo marítimo, contenidas en nuestra ley federal del trabajo.

Por lo antes mencionado nuestra ley de navegación y comercio marítimo' en vigor a partir del año de 1963, tampoco regula el trabajo que se desarrolla a bordo de las embarcaciones mercantes nacionales; de cualquier forma haber logrado la conversión del proyecto en ley aun habiendo sido mutilada, implicó dar un paso importante en la materia que tratamos.

CAPITULO VII.

PROYECTO DE LA NUEVA LEY FEDERAL DEL TRABAJO.

El Proyecto de la Nueva Ley Federal del Trabajo, en relación con el Título Segundo del Contrato de Trabajo, del Capítulo XV, del Trabajo en el Mar y Vías Navegables de la Ley Federal del Trabajo en vigor; se puede considerar que no contiene reformas o modificaciones substanciales y que demuestran que se puedan considerar de importancia, ya que no conceden mayores beneficios para las tripulaciones o sus familiares, dado que, el elemento normativo del mencionado proyecto, no establece nuevas prestaciones para los trabajadores del mar, ni para sus familiares, teniendo en cuenta que su contenido es casi el mismo en forma general, al que se encuentra establecido en nuestra ley vigente, lo que da origen a que se pueda pensar que posiblemente, no se realizó un estudio a fondo de las características tan especiales que presenta el trabajo marítimo, cuando fué elaborado el ya mencionado proyecto; con excepción de algunas modificaciones que se pueden considerar de poca importancia como es el caso de algunos artículos a que posteriormente se hará referencia.

El apartado XV de la exposición de motivos que contiene el proyecto de la nueva ley, y que se refiere al trabajo de menores, manifiesta que no existe en la actualidad ningún elemento nuevo que obligue a realizar una nueva reforma, y por lo tanto el proyecto solamente reproduce las normas que están en vigor, es decir el elemento normativo que al respecto contiene nuestra Ley Federal del Trabajo.

El apartado XVI del proyecto, titulado trabajos especiales, señala que el trabajo marítimo debe estar regulado por una ley especial, y además considera que las disposiciones generales no son suficientes para su regulación, como se afirma en páginas anteriores; y se tiene en cuenta la petición de los trabajadores y las empresas para que se incluyan en la ley, -

esas normas especiales, en que está comprendido el trabajo marítimo.

El apartado XVIII titulado trabajo de las tripulaciones de los buques en que el capítulo del proyecto hace una reproducción en forma general, de las disposiciones contenidas en la Ley Federal del Trabajo en vigor, pero en forma ordenada y uniforme con respecto a la terminología, incluyendo algunas modificaciones basadas en la experiencia adquirida, en las reglamentaciones colectivas que se han celebrado entre los trabajadores y patronos.

En el proyecto se ha introducido el término "buque" como una denominación de carácter general, en la cual quedan comprendidos para su designación todos los cuerpos flotantes.

Así mismo dentro de las modificaciones establecidas en el proyecto al contenido normativo del capítulo especial de la vigente Ley Federal del Trabajo, podemos mencionar la prohibición del trabajo de menores de 15 años y el de menores de 18 años como fogoneros o pañoleros, situación que ya se encuentra regulada por el Derecho Internacional.

Con respecto a las vacaciones el proyecto también supera el contenido de nuestra ley, al conceder un período mayor de vacaciones anuales a los tripulantes.

También el proyecto establece la obligación a cargo de los patronos, de cubrir a la tripulación el importe de sus salarios durante el tiempo necesario para su repatriación o conducción al punto de destino; beneficio que no les concede nuestra ley.

Se establecen en el proyecto en forma precisa por lo que respecta al trabajo marítimo, las obligaciones de los tripulantes y patronos, y se determinan algunas causas especiales que originan la rescisión y terminación de la relación del trabajo.

El artículo 76 del capítulo IV vacaciones, comprendido en las disposi

ciones generales del proyecto, en su último párrafo ordena que el período - anual de vacaciones se debe aumentar en dos días después de cada 5 años de servicios, beneficio que no les concede nuestra ley vigente.

El artículo 87 es un acierto del proyecto, establece la obligación para el patrón de cubrir a los tripulantes un aguinaldo anual, unas empresas' por costumbre venían concediendo dicho aguinaldo a sus trabajadores, el - - cual suspendieron al empezar a tener aplicación el precepto legal que obliga a los patrones al reparto de utilidades.

El título sexto del proyecto, titulado trabajos especiales; comprende' al trabajo marítimo y en su artículo 181 establece que los trabajos especia les se rigen por las normas de este título y por las generales de esta Ley' en cuanto no las contraríen.

El capítulo III especial para nuestra materia se titula Trabajo de las Tripulaciones de Buques; y en su artículo 187 dice: Las disposiciones de es te Capítulo se aplican al trabajo de las tripulaciones de los buques, com-- prendiéndose dentro de esta denominación cualquier clase de barco, embarca ción o cuerpo flotante nacional.

El contenido del proyecto en comparación con el precepto legal vigente artículo 132, únicamente establece la denominación genérica de buque para - referirse a cualquier cuerpo flotante.

El artículo 188 del proyecto determina quienes son tripulantes, pero - podemos considerar que su contenido es el mismo del artículo 133 de la ley' en vigor.

El artículo 189 del proyecto señala como requisito ser mexicano por na cimiento para tripular buques mexicanos; quedando así cumplimentada la dis posición del segundo párrafo del artículo 32 de nuestra Constitución; situa ción que no se encuentra determinada en la ley vigente.

Los artículos 194 y 195 del proyecto determinan las condiciones del --

trabajo marítimo, y ordena se establezcan por escrito indicando su contenido, supera la técnica del artículo 137 de la ley vigente.

El artículo 199 del proyecto concede como mínimo 12 días de vacaciones anuales y también un aumento de acuerdo a los años de servicios prestados, en este aspecto supera el contenido del artículo 82 de la ley vigente, que ordena se concedan como mínimo 6 días de vacaciones anuales.

El artículo 204 del proyecto resume en un solo precepto las obligaciones especiales de los patronos; las que nuestra ley vigente contiene en diversos preceptos como son los artículos 159, 160, 161, 162, 163 y -- 164.

El artículo 205 del proyecto establece las obligaciones de los tripulantes, las que no están indicadas en el capítulo correspondiente de nuestra ley vigente.

El proyecto de la nueva ley federal del trabajo, no le da mucha importancia al trabajo marítimo, puesto que no se hizo un estudio profundo para establecer una regulación más eficiente, es cierto que el proyecto contiene algunas modificaciones o reformas en diferentes aspectos, cuyo resultado es en beneficio de las tripulaciones, lo que también implica -- dar un paso en la actualización de la legislación marítima, aunque el adelanto no es de gran importancia, sí se logra con ello un avance en dicha materia en beneficio de nuestro país, y quizá con posibles reformas posteriores, se pueda llegar a tener una ley mejor adecuada.

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

CAPITULO I

- 1.- En toda compilación de Derecho Marítimo, algunas se dedicaron a regular las relaciones entre los capitanes y armadores por una parte y tripulantes por la otra, su objeto proteger a las tripulaciones, pero en realidad se dió más protección a los intereses de los armadores.
- 2.- El Derecho Marítimo ha llegado a nosotros después de 30 siglos, - sufriendo algunas modificaciones, por el avance en la técnica de la navegación.

CAPITULO II

- 3.- El contrato de trabajo marítimo actualmente debe cumplir las formalidades que establece el artículo 24 para el trabajo terrestre, siendo necesario reformar o adicionar el 137 para que establezca las siguientes formalidades al contrato de trabajo marítimo:
 - a) Elaborarse por escrito y cuadruplicado,
 - b) Un ejemplar para cada parte,
 - c) Se depositará ante las autoridades correspondientes,
 - d) La falta de algún requisito es imputable al patrón,
 - e) Que no se contravengan disposiciones de orden público.

CAPITULO III

- 4.- El contrato de trabajo debe contener lo dispuesto por el artículo 24 perfectamente aplicable al trabajo en tierra, y hacerle modificaciones implicaría deformarlo en su aplicación a dicho trabajo, por lo que es necesario se elabore un precepto adecuado al trabajo marítimo.
- 5.- Modificar o adicionar el artículo 139 para que el salario sea cubierto a la tripulación, sin tener en cuenta, la causa que originó su desarrollo.
- 6.- Modificar o adicionar el 157 para que se obligue a los armadores a proporcionar a los tripulantes las habitaciones a que se refiere la fracción III del artículo 111.

- 7.- Se debe reformar el artículo 82, para que se concedan a los tripulantes, cuando menos 20 días de vacaciones anuales pagadas.
- 8.- Es necesario hacer un estudio para reformar o adicionar el artículo 298 para coordinarlo con el 301, ya que por muerte del trabajador concede como indemnización el equivalente a 730 días de salario, y el 301 por incapacidad total permanente del trabajador concede el importe de 1095 días de salario, con la reforma se lograría que en ambos casos se otorgue el máximo beneficio.
- 9.- Se debe reformar o adicionar el artículo 144, para que se conceda indemnización al tripulante, calculada conforme a los viajes realizados; cuando el trabajador pida la rescisión de su contrato.

CAPITULO IV

- 10.- La Organización Internacional del Trabajo, con fines de promover la justicia social, celebra reuniones anuales integradas, con dos delegados por cada país, un representante de los trabajadores y uno de los patrones; los instrumentos que adopta se denominan, - a) recomendaciones, que son principios directrices protectores para los trabajadores y orientadores para los gobiernos; y b) convenios, que son instrumentos contractuales multilaterales, en que los países tienen intereses análogos, estableciendo reglas en materia del trabajo; ambos se adoptan por mayoría de las dos terceras partes y representan el acuerdo de la opinión mundial.

Ya que nuestro país forma parte de la Organización Internacional del Trabajo, considero de suma importancia y en beneficio de las tripulaciones estar protegidas por las convenciones que -- nuestra nación ha ratificado.

CAPITULO V

- 11.- Se debe reformar o adicionar el artículo 142, para que se considere violación a la fracción V del artículo 22 establecer salarios distintos para servicios iguales prestados en embarcaciones de diversa categoría, cuando sean de la misma empresa naval, excepto cuando sean de diferentes empresas.

- 12.- Se debe reformar o adicionar el artículo 143 para que se conceda a los tripulantes además del pago de tres meses de salario, 20 días por año de antigüedad; cuando el patrón no pueda proporcionarle su empleo en otro buque de su misma empresa.
- 13.- El Proyecto del Código Marítimo Uniforme para los Cinco Países de Centroamérica; amerita una revisión para suprimir la contradicción del artículo 30. de las disposiciones preliminares que prohíbe se renuncien a las disposiciones que conceden derechos a los trabajadores, con el artículo 60. del capítulo IV duración del trabajo a bordo, que concede un aumento de salario; salvo que en el contrato se estipule lo contrario, ésta libre estipulación implica renunciar a un derecho.

CAPITULO VI

- 14.- Es necesario contar con una ley especial, que en forma adecuada regule el trabajo marítimo, para que se pueda establecer una mayor protección para los tripulantes y sus familiares, logrando además reunir en una sola ley todas las disposiciones aplicables al trabajo marítimo que se encuentran dispersas.
- 15.- El Derecho Marítimo ha sido de gran importancia y pionero de Instituciones, Jurídicas, habiendo sido el primero que reguló el comercio, y en relación al tema que tratamos su importancia estriba en la regulación del trabajo marítimo, para que las tripulaciones de nuestros buques queden sometidas a su tutela.

CAPITULO VII

- 16.- Sería conveniente se hiciera un nuevo estudio al contenido del artículo 76 del proyecto, ya que si su aplicación otorga un beneficio a los tripulantes, también les ocasiona un perjuicio si se tiene en cuenta que algunas empresas conceden a sus trabajadores un día más de vacaciones por cada año de servicios; lo que origina que la aplicación del precepto, suprima el derecho a tres días más de vacaciones por cada 5 años de antigüedad.
- 17.- Se puede considerar que uno de los mayores beneficios que otorga el proyecto a los tripulantes, consiste en establecer en forma obligatoria para los patrones darles un aguinaldo anual.

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

- Azcarraga José Luis.- Legislación Internacional Marítima.
Castorena J. de Jesús.- Manual de Derecho Obrero 4a. Edición 1964.
Código de Comercio de 1887, 8a. Edición 1964.
Colombos C. Jhon.- Derecho Internacional Marítimo.
Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos de 1917.
Constitución de la Organización Internacional del Trabajo 1919.
Danjón Daniel.- Tratado de Derecho Marítimo Vol. I, 1931.
De Dios Bonilla Juan.- Apuntes para la Historia de la Marina Nacional, 1946.
De la Cueva Mario.- Derecho Mexicano del Trabajo 1963.
Fariña Francisco.- Derecho Comercial Marítimo 1942.
Guerrero Equerio.- Manual de Derecho del Trabajo 1962.
Herrera Gutierrez Alfonso.- Ley Mexicana del Seguro Social 1943.
Ley de Vías Generales de Comunicación, 1943.
Ley Federal del Trabajo 18 agosto 1931, Edición 61a. 1969.
Ley de Navegación y Comercio Marítimo, 1963.
Ordenanza de la Marina Española Tomo I, 1802.
Proyecto de la Nueva Ley Federal del Trabajo, 1968.
Sears Vázquez Modesto.- El Derecho Internacional Público 1964.
-

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

- Azcarraga José Luis.- Legislación Internacional Marítima.
Castorena J. de Jesús.- Manual de Derecho Obrero 4a.Edición 1964.
Código de Comercio de 1887, 8a. Edición 1964.
Colombos C. Jhon.- Derecho Internacional Marítimo.
Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos de 1917.
Constitución de la Organización Internacional del Trabajo 1919.
Danjón Daniel.- Tratado de Derecho Marítimo Vol.I, 1931.
De Díos Bonilla Juan.- Apuntes para la Historia de la Marina Nacional, 1946.
De la Cueva Mario.- Derecho Mexicano del Trabajo 1963.
Fariña Francisco.- Derecho Comercial Marítimo 1942.
Guerrero Equerio.- Manual de Derecho del Trabajo 1962.
Herrera Gutierrez Alfonso.- Ley Mexicana del Seguro Social 1943.
Ley de Vías Generales de Comunicación, 1943.
Ley Federal del Trabajo 18 agosto 1931, Edición 61a. 1969.
Ley de Navegación y Comercio Marítimo, 1963.
Ordenanza de la Marina Española Tomo I, 1802.
Proyecto de la Nueva Ley Federal del Trabajo, 1968.
Seara Vázquez Modesto.- El Derecho Internacional Público 1964.
-

I N D I C E

CAPITULO I.

ANTECEDENTES HISTORICOS.

	Página.
Población griega.....	1
Derecho Marítimo de los Rodios.....	1
Derecho Romano.....	1
Colecciones de costumbres.....	2
Usos y costumbres del mar.....	2
Los roles de clerón.....	2
Ordenanza marítima de Colbert.....	3
Inscripción marítima.....	3
Clases de alistamiento.....	3
Valín y Pothier.....	3
El rol de tripulación.....	3
Estatutos capitulares siglos XI a XIV.....	3
Consulado del mar.....	3
Epoca colonial.....	3
Estatuto imperial.....	3
Ordenanza de 1802.....	3
Clases de matrícula.....	9
Contratos de navegación.....	10

CAPITULO II.

FORMALIDADES DEL CONTRATO DE TRABAJO MARITIMO.

Forma escrita.....	12
Número de ejemplares.....	12
Depósito antes las autoridades.....	13

CAPITULO III.

CONTENIDO, DURACION Y TERMINACION DEL CONTRATO DE TRABAJO MARITIMO.

Contenido del contrato.....	15
Jornada.....	17
Salario.....	17
Descansos y vacaciones.....	19
Indemnizaciones.....	20
Duración del contrato.....	21
Terminación del contrato.....	21
Modificación del contrato.....	22
Suspensión del contrato.....	22
Rescisión del contrato.....	23

CAPITULO IV.

REGULACION DEL TRABAJO MARITIMO, POR LA ORGANIZACION INTERNACIONAL, DEL TRABAJO, A TRAVES DE RECOMENDACIONES Y CONVENIOS

Organización internacional del trabajo.....	24
Convenios internacionales.....	24
Recomendaciones internacionales.....	25
Consejo de administración.....	25
Oficina internacional del trabajo.....	25

	Página.
Convenio núm. 70 Seguridad social de los marinos.....	27
Recomendación núm. 75 Acuerdos seguridad social.....	29
Recomendación núm. 76 Asistencia Médica.....	30
Convenio núm. 71 Pensión de marinos.....	30
Convenio núm. 72 Vacaciones pagadas.....	31
Convenio núm. 73 Examen médico.....	31
Convenio núm. 76 Salarios y duración trabajo a bordo.	31
Proyecto Convención de Ginebra de 1926.....	31
Otras Convenciones.....	39

CAPITULO V.

OBSERVACIONES AL TRABAJO MARITIMO
EN LA LEY FEDERAL DEL TRABAJO.

Obsolescencia de la ley.....	42
Ineficacia y perjuicios por su aplicación.....	43
El proyecto comparado con la ley federal del trabajo.	45
Del trabajo en el mar.....	46
Del contrato de trabajo.....	48
Del reglamento de trabajo.....	57
Duración del trabajo a bordo y del salario.....	58
De las vacaciones.....	63
De los riesgos profesionales.....	65
Responsabilidad del naviero por naufragio.....	69

CAPITULO VI.

NECESIDAD DE UNA LEY ESPECIAL,
QUE REGULE EL TRABAJO EN EL MAR.

Menor jornada.....	75
Mayor salario.....	76
Tiempo extraordinario.....	77
Descansos y vacaciones.....	77
Indemnizaciones por accidentes.....	77
Seguro de vida.....	77
Mejores condiciones para prestar el servicio.....	78
Mayor protección a trabajadores y familiares.....	78
Tripulaciones incorporadas al Instituto Mexicano del Seguro Social.....	79

CAPITULO VII.

PROYECTO DE LA NUEVA LEY FEDERAL DEL TRABAJO.

Exposición de motivos.....	81
Principios generales.....	82
Trabajo de los tripulantes.....	83
 C o n c l u s i o n e s.....	 85
 B i b l i o g r a f í a.....	 88

FACULTAD DE DERECHO
SEMINARIO
DE DERECHO INTERNACIONAL