

2ij  
324

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE DERECHO



PROTECCION DEL RIESGO PROFESIONAL DE  
LOS TRIPULANTES DE LOS BUQUES  
MERCANTES

T E S I S

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

MARIA EUGENIA DEL CARMEN GUEVARA HUBERT



Universidad Nacional  
Autónoma de México



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

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

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

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

## I N D I C E

### Introducción

1. Marco Teórico de Referencia
  - 1.1 Objetivo
  - 1.2 Método seguido en el trabajo
  - 1.3 Antecedentes
  - 1.4 Situación Actual
  - 1.5 El Riesgo Profesional en los Buques Mercantes y el Derecho a la Seguridad Social Internacional Marítima
  
2. Régimen Jurídico Interno
  - 2.1 Bases Jurídicas Constitucionales
  - 2.2 Bases Jurídicas en otros Ordenamientos
    - 2.2.1 Ley Federal del Trabajo
    - 2.2.2 Ley del Seguro Social
    - 2.2.3 Ley de Navegación y Comercio Marítimo
    - 2.2.4 Ley General de Vías de Comunicación
    - 2.2.5 Código de Comercio
    - 2.2.6 Código Penal
    - 2.2.7 Ley General de Población
    - 2.2.8 Ley General de Salud

- 2.3 Los Seguros Privados, Las Mutualidades y los Sistemas de Protección Social en los Buques Mercantes
- 2.4 Plan de Capacitación y Adiestramiento del Personal de la Marina Mercante

3. La Seguridad Social en los Buques Mercantes a la Luz de los Organismos Internacionales

- 3.1 Organización de las Naciones Unidas
- 3.2 Organización Internacional del Trabajo
- 3.3 Organización Marítima Internacional
- 3.4 Organización Mundial de la Salud
- 3.5 Otros Organismos Internacionales que contribuyen en la Seguridad Social de la Gente de Mar
- 3.6 Convenios de la Organización Internacional del Trabajo ratificados por México

4. El Derecho y la Seguridad Social de las tripulaciones mercantes en el Mundo

Conclusiones

Bibliografía

## Introducción

Un tema importante del desarrollo social y económico mundial, es la evolución del trabajo en buques mercantes; considerando a los "riesgos del mar" o "riesgos profesionales en buques mercantes", motivando la creación de instituciones técnicas y jurídicas, hasta el surgimiento de la Previsión Social, paralelamente al Derecho del Trabajo, como contribución de los ideales perseguidos en la Revolución Francesa; y más tarde, a raíz de los seguros privados en Alemania en la época de Bismarck, nace el Derecho de la Seguridad Social. Sin embargo, en el trabajo marítimo surgieron una serie de sindicatos a principios de siglo, a causa de la corriente ideológica del momento, dando como resultado sobreprotección laboral, y en consecuencia desequilibrio empresarial para las navieras, arrojando a la miseria a los trabajadores marítimos. Para el año de 1937 el tráfico mercante sufre un espléndido cambio tecnológico incrementando las necesidades comerciales marítimas, estructurando buques ya no sólo de un enorme calado, sino también de mayor tonelaje, se diversificaron los tipos de buques, y para 1973, se enmarca la urgente necesidad de unificar internacionalmente las disposiciones y normas al respecto, a consecuencia de la crisis económica que se su

fría, acelerando el desempleo y con una mínima garantía de seguridad social. Los esfuerzos realizados, para subsanar sus necesidades en colaboración supranacional mútua y común en la búsqueda de mejorar las condiciones de vida de todos los individuos, para alcanzar su bienestar y su felicidad como principio básico de los Derechos Universales del hombre; y por último, se analizan los enunciados de "riesgo profesional en los buques mercantes" y "derecho a la seguridad social internacional marítima", para poder dar una definición coherente de cada uno de tales enunciados.

Se expresan, además disposiciones jurídicas en materia de trabajo marítimo y de seguridad social marítima, con el fin de mostrar que no prevé en múltiples casos los "riesgos del mar", sino que se contemplan dentro de un marco jurídico laboral especial, pero que no reúne específicamente tales normas, partiendo de una clasificación detallada de cada tipo de buque mercante, y en base a esta clasificación se debe calificar la especificidad del trabajo marítimo, que a su vez se divide en trabajo portuario, y el trabajo de estiba y alijo: todo esto es con el fin de señalar la deficiencia normativa de la regulación mexicana, y la urgente necesidad de legislar conforme a las técnicas -

navales y con la afluencia de el tráfico marítimo actuales.

Se trata de explicar el Plan de Capacitación y Adiestramiento del Personal de la Marina Mercante Nacional, que tiene como finalidad, marcar los lineamientos necesarios para capacitar al elemento humano, como ejecutar de la actividad sustantiva para impulsar la responsabilidad del trabajo marítimo, la valoración de la ética profesional y el sentido del deber con dignidad y seguridad que permita el desarrollo integral de nuestra flota mercante. (1)

La colaboración que han brindado los Organismos Internacionales a los países que necesitan ayuda por medio de sus recomendaciones y normas, celebrando convenios y tratados internacionales, pugnando que sean ratificados por cada uno de los Estos miembros y tratando de que los países que no son miembros los reconozcan, con el propósito de unificar el derecho al trabajo marítimo, y sobre todo preservar la armonía a toda la comunidad internacional, desde luego, sin dejar de considerar a la legislación internacional de cada país, pero que dentro del ámbito de su jurisdicción se reconozcan los derechos humanos universales.

Se pretende comparar la Seguridad Social de la Gente de

(1) Subsecretaría de Puertos de la Marina Mercante. Plan de Capacitación de la Marina Mercante Nacional, Secretaría de Comunicaciones Transportes, México, D. F., 1979. Pág. 2

Mar, por considerar que es el medio del cual se pueden intercambiar experiencias, juicios, regulaciones con el fin de tomar de unos y otros países lo mejor de cada uno, para coadyuvar a integrar una solución conveniente, observando las costumbres, lenguajes, contextos, y disposiciones que imperan en las diferentes naciones: Para realizar este estudio comparativo, fue necesario tomar como punto de referencia a los países más avanzados en seguridad social, como en su tecnología, en su economía, además por poseer las flotas mercantes más importantes del mundo; así como, por sus diferentes sistemas sociales y de derecho.

La orientación metodológica que se ha procurado mantener en este documento, está diseñado con la intención de demostrar que el derecho marítimo se encuentra en un momento clave para fecundar el fértil campo del crecimiento y el desarrollo nacional e internacional.

## 1. Marco Teórico de Referencia

### 1.1 Obietivo

El objetivo principal de este análisis es la seguridad social marítima internacional de los tripulantes de los buques mercantes, que tiene como finalidad la de reparar los daños que representan, y en especial, el estudio técnico y jurídico de los riesgos profesionales a bordo de un buque mercante; porque todo asalariado tiene derecho a su seguridad íntegra como así se declara como principio esencial de la seguridad y el derecho al trabajo digno, porque "al privar al hombre de su capacidad de trabajo y de ganancia, lo arrojan a la miseria" (2).

De tal manera, que la genta de mar pueda accinar las contingencias y necesidades previsibles con motivo de los trabajos especiales, además de las asociaciones y comunidades marítimas de todos los pueblos de las naciones del mundo y del universo; para que puedan disfrutar de una seguridad social digna, ya sea en el momento, o a futuro, que pueda garantizar un mínimo de seguridad a la comunidad internacional, que se encuentra consagrada en la Declara--

(2) De la Cueva, Mario. El Nuevo Derecho Mexicano del Trabajo, Tomo II, Ed. Porrúa, México 1984. Pág. 75.

ción de Filadelfia del día 10 de mayo de 1944, surgida del seno de la XXVI Reunión de la Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo; poniendo de manifiesto que era necesario subdividir a la previsión social en:

a) Previsión Social Individual

Este sistema se encuentra representado por el ahorro, unido a la concepción individualista de la vida social, responsabilizando al hombre de su presente y de su futuro; "el ahorro es el más simple de los procedimientos utilizados para la cobertura de los riesgos y consiste en la renuncia a un consumo actual con vista a una necesidad futura." (3)

b) Previsión Social Colectiva

Los sistemas colectivos de previsión, son aquéllos en que " los métodos empleados por asociaciones o comunidades humanas o por fundaciones o instituciones públicas o privadas, que se proponen contribuir a la solución del problema de la necesidad, presente o futura de sus miembros o de los seres que no son autosuficientes económicamente". (4)

(3) Duran, Paul. La Politique Contemporaine de Sécurité Sociale, Dalloz, París, 1953. Pág. 28

(4) Ob. Cit. De la Cueva, Mario. Pág. 14

Para conocer la problemática del riesgo profesional o de los accidentes y enfermedades con motivo del trabajo a bordo de los buques mercantes, ha sido necesario analizar los conceptos de previsión social y el de seguridad social.

1.1.1 Para el fin de este trabajo se propone estudiar las normas técnicas que operan los tripulantes de los buques mercantes, con el propósito de clasificar a los accidentes y a las enfermedades del trabajo a bordo, tratando de definir políticas, objetivos y funciones de cada uno de los tripulantes de acuerdo a la destreza que desarrollan, a su categoría, y considerando el tipo de buque mercante, ya sea buque tanque, de carga blanca, de abastecedor, remolcador, u otro tipo de buque que el trabajo a bordo resulte "menos penoso" tratando de que los riesgos de la actividad marítima mercante sean más complejos y menos injustos para su calificación, porque los riesgos del trabajo se encuentran contemplados en la legislación en forma genérica y no específicamente relacionados cada tipo de buque mercante, y sólo dispone, que en caso de sufrirlos van por cuenta del armador o empresario, desprotegiendo a los tripulantes que se encuentran en constante peligro de sufrir un accidente o enfermedad, con motivo de su trabajo marítimo mercante.

Por otro lado, el principio de "exclusividad" pone constantemente en tela de juicio la garantía de seguridad de la gente de mar; además, el problema de la bandera de los buques mercantes, así como el de la nacionalidad de los tripulantes, denuncian la evidente necesidad de unificar las leyes en materia marítima, así como los reglamentos y normas relativas a garantizar la estabilidad en el trabajo de la gente de mar; la preocupación por unificar las disposiciones relativas, ha motivado que los Organismos Internacionales elaboraran tenazmente, creando normas y disposiciones, además de las convenciones y tratados en materia, tratando de ser más justos.

Es necesario comparar a los países desarrollados que más han destacado en el ámbito de la seguridad social marítima internacional, ya que éstos han logrado un avanzado, espléndido sistema de seguridad y estabilidad en el trabajo marítimo y portuario.

1.1.2 El presente análisis se justifica, porque en México y en los demás países del mundo se estrujan desigualdades, violaciones e injusticias tales que causan graves conflictos y ponen en peligro el derecho al trabajo digno de las -

tripulaciones de los buques mercantes, además de causar descontrol y afectar a los capitales de las empresas marítimas así como a la economía de las naciones en general, haciéndose cada vez más urgente la unificación de las disposiciones y leyes relativas a esta materia; puesto que las fuentes de trabajo no solo de los tripulantes de los buques mercantes; son afectadas, sino también la de los trabajadores industriales, los agricultores, etc., dependen del éxito del ejercicio comercial de las mercancías, que en un elevado porcentaje son transportadas por buques mercantes, y de esta manera los ingresos fluyen aumentando los capitales, estabilizando la economía internacional, dando origen a los lineamientos de políticas y programas de desarrollo social y económico, propios de la comunidad internacional, salvaguardando el poder adquisitivo de los individuos, garantizando la redistribución de la riqueza, haciendo posible el ahorro y mediante este proceso, económico-político-social concebir la previsión social internacional, otorgando una mejor seguridad social internacional.

1.1.3 Se pretende aportar con este estudio, un análisis de las necesidades técnicas y jurídicas que se requieren específicamente en la protección contra los accidentes y en

fermedades profesionales que se suscitan en los "trabajos especiales" que se desarrollan en los buques mercantes.

## 1.2 Métodos seguidos en el Trabajo

El método científico que se ha seguido en este análisis es el deductivo, ya que se tratan de explicar las consecuencias del supuesto de que los "trabajos especiales" de las tripulaciones de los buques mercantes requieren de un especial tratamiento, estudiando concreta y detenidamente las diferentes categorías, disposiciones, leyes, normas técnicas, organismos e instituciones relativas para cristalizar el proceso y acercarse lo más posible a la realidad, convirtiéndose en instrumentos más precisos para conocer el desarrollo posterior y de tal manera llegar con precisión al objetivo propuesto.

### 1.3 Antecedentes

Se podría pensar que la iniciación de la historia del comercio marítimo se remonta hacia el Siglo XXIV a. de J. C. en Cartágo, que fue fundada por los fenicios de origen semítico, construyeron grandes puertos y poderosas flotas que traficaban por el Mediterráneo, el Mar Rojo, el Atlántico e incluso el Báltico; parece ser que se establecieron en la Península Ibérica antes del Siglo XV a. de J.C.; hacia los Siglos VIII y VII a. de J.C., habían colonizado parte de Algeciras, Málaga, Adra, Sevilla y sobre todo Cádiz, mostrando y enseñando el arte del comercio a todos los pueblos conquistados, en especial a los del Mediterráneo; además de la navegación y la industria, propagaron una escritura de la cual se derivaron la mayoría de los alfabetos del mundo antiguo.

Los griegos o pelasgos fueron los primeros pobladores de Grecia y más tarde en el Siglo XV a. de J.C., llegaron los Arqueos procedentes de Europa Central y luego los Dorios, los Colios y los Jonios; alcanzando la cultura griega del mar Egeo y el Helesponto. Grecia venció a Persia en las Guerras Médicas durante el Siglo V a. de J.C.; Pericles construyó en Atenas infinidad de monumentos e -

hizo que fuera el centro de la civilización helénica, pero la guerra del Peloponeso (431-404 a. de J.C.), provocada por la rivalidad con Esparta, la arruinó. En el Siglo IV a. de J.C. se enfrenta Tebas a Esparta y debilitada - Grecia por sus guerras, Filipo II aprovecha esta coyuntura para expandirse e imponer la supremacía de Macedonia --- (338 a. de J.C.). Más tarde se convierte en provincia romana (146 a. de J.C.) y es sometida al Imperio de Oriente durante la Edad Media. Los griegos no desarrollaron el comercio marítimo tanto como los fenicios, aunque sí lo ejercieron en menor escala. Para ellos fue más significativa tener una flota de guerra por su naturaleza conquistadora.

Roma, después de haber sido gobernada por siete reyes hasta (510 a. de J.C.), adoptó un gobierno republicano en el que el poder se encontraba dividido entre los cónsules y el senado; efectuada la conquista del resto de Italia, la República se enfrentó a Cártago (Victorias de las Guerras Púnicas), intervino en Oriente y convirtió a Grecia en provincia romana. Las rivalidades interiores disminuyeron la autoridad de los diferentes gobiernos como Marco y Sila, Pompeyo y Julio César, Octavio y Marco Antonio. Más tarde, César se apoderó de las Galias y España y su -

sobrino Octavio, con el nombre de "Augusto" se proclamó -- emperador (27 d. de J.C.) "era de seguridad y de expansión"; el Bajo Imperio (233 d.de J.C.) reformó el Estado en sentido burocrático y oriental con Diocleciano (284-305 d. de J.C.), emperador que concedió la igualdad de derechos políticos a los cristianos. Más tarde, en (395 d.de J.C.) a la muerte de Teodosio I., el Imperio se dividió en dos: el Imperio de Occidente, siendo derribado por la invasión de los Bárbaros (746 d.de J.C.); y el Imperio de Oriente, que duró hasta 1453. Durante su evolución y desarrollo - los romanos dieron origen a una flota importantísima que traficaba en los mares expandiendo su imperio.

Se cree que los vikingos fueron piratas escandinavos, y no precisamente comerciantes, que existieron del Siglo XI al Siglo XII haciendo incursiones por Europa (se supone que fueron los primeros en llegar a América); sin embargo, desarrollaron una excelente flota con técnicas específicas nunca antes vistas.

Del mundo antiguo se consideran los más importantes a los fenicios y a los romanos porque son los primeros que mostraron al mundo la importancia de tener una flota, además del comercio marítimo y la navegación, para expandirse y

conquistar nuevos pueblos; éstas aportaciones de gran riqueza para la Humanidad. Los que se encuentran en segundo -- término, son los vikingos por las técnicas navieras y su -- afañ de conquista un tanto aventurera. Los romanos para nuestro estudio son también importantes porque desde la -- fundación de Roma a la muerte de Flavio Pedro Justiniano nos legaron incuestionables y trasdentales conocimientos sobre el Derecho, considerando la influencia decisiva que tuvieron al integrar las instituciones jurídicas de los -- pueblos del centro de Europa, desde su recepción en el -- Siglo XVI. (5)

El constante tráfico y el auge comercial marítimo durante la Edad Media, influyeron para crear disposiciones relati -- vas, dando origen a una importantísima colección de reglas que fueron aplicadas a las relaciones de carácter marfi -- mo mercantil, las que habrían de constituirse con el tiem -- po y tomando el nombre del "Libro del Consulado del Mar", aunque parece ser que su nombre primitivo fue el de "Libro de Costumbres del Mar", pero que por el sistema y régimen de su aplicación privativo del consulado, así se le deno -- minó. (6)

(5) Lemus García, Raúl. Derecho Romano, Compendio, Ed. Limsa, 4o. Ed., México 1979. Pág. 16.

(6) Vilches Alcázar, Ricardo. Libro del Consulado del Mar, Asegura -- dora Mexicana, S.A., México 1983. Pág. 5

La Institución de los Consulados del Mar se desarrolló en Europa durante el Siglo XII; al principio se limitaban a atender conflictos entre asociados comerciantes, más tarde su jurisdicción se extendió hasta llegar a España, - siendo reconocida por los Reyes Católicos en 1492, hasta 1829, en que los consulados fueron reemplazados por los tribunales establecidos en el Código Mercantil de ese año, pudiéndose afirmar que la Institución del Consulado es la base del Moderno Derecho Mercantil, además de observarse que este libro contempla al Derecho del Trabajo Marítimo en sus disposiciones de origen.

El Abate Emmanuel Joseph Siéyes en el año de 1789 lanzó una pregunta: ¿ Qué es el Tercer Estado ? Esta pregunta habría de contribuir a la formación de la doctrina de - la Revolución Francesa, porque el Tercer Estado significaba todo; pero en el orden político no ha sido nada, - por lo que ahora quiero llegar a ser algo; y de verdad no ha sido nada, y de verdad el tercer estado no había sido nada, porque la nobleza lo era todo. La pregunta y la respuesta tuvieron un gran valor político, sin embargo, era engañosas, porque Siéyes identificó a la -- burguesía con la Nación.

La previsión social nace con los principios de la Revolución Francesa al lado del Derecho del Trabajo, por lo que ambos son antecedentes de la seguridad social que se apoyan en la igualdad, la libertad que garantizan un mínimo de seguridad a los derechos del hombre, que por el simple hecho de haber nacido se les deben respetar. El Libro - del Consulado del Mar como se observó, ya expresaba estos principios y deberes de los hombres como marineros y como empresarios, aunque no con la amplitud como se trataron - las disposiciones de Derecho Laboral en Francia. En la - Declaración de 1789, como proyecto, Romme clasificó los de - rechos del hombre en forma tripartita, usándose por prime - ra vez el término de "Derechos Sociales", al lado de los - "Derechos Individuales del Hombre en la Sociedad" y de los "Derechos Políticos", en relación a los primeros, colocó - Romme dos preceptos valiosísimos, que contienen algunos de los preceptos básicos del Derecho al Trabajo y del Derecho a la Seguridad Social. (7)

En 1793, Jaques Godeschot sostuvo que la transacción entre las dos tendencias de los derechos naturales defendidos - por la concepción individualista, y la otra, la --

libertad que defendía los derechos del hombre y del ciudadano "negaba la tesis romana de la propiedad privada como un derecho natural absoluto y defendía al proyecto de la Declaración de Robespierre."

Esta Declaración de 1793 creó tres deberes sociales, como proporcionar a todos los hombres un trabajo digno, subsistencia para todos aquéllos que no estuvieran en condiciones de trabajar y hacer efectiva la instrucción.

Simón Bolívar presentó el 15 de febrero de 1819 un proyecto de constitución, en su célebre Discurso de la Angostura, que decía : -El Sistema de Gobierno Perfecto, es --- aquél que produce mayor suma de felicidad posible, mayor seguridad y mayor estabilidad política-.

Se denota que la seguridad social correctamente dirigida al trabajador marítimo, no se manifestó, sólo en sentido amplio, sino hasta que en Alemania se perfiló el concepto de "Seguros Sociales", con la idea de garantizar una vida decorosa a todos los nacionales. George Ripert, decía :

-El hombre contemporáneo expulsa la fraternidad en la medida que recuerda la caridad; y rechaza también la -- idea del deber como concepto ético y la sustituye con -- la noción de derecho. Siendo estas bases de la Seguridad Social del Siglo XX-.<sup>(9)</sup>

Los antecedentes de la Marina Mercante Nacional tienen sus inicios al arribo de los primeros barcos colonizados españoles a nuestras costas en 1502 y 1506, dando origen a las primeras ordenanzas dictadas sobre el comercio marítimo en el Nuevo Mundo. Indicando que sólo los españoles podían dedicarse al comercio en América.<sup>(10)</sup>

Posteriormente se fundó la Casa de Contratación de Sevilla por Cédula Real del 15 de enero de 1521, haciendo el registro obligatorio de todos los buques que viajaran a América y que partieran del Puerto de Sevilla, este último no se efectuó porque existía autorización para otros puertos españoles para zarpar, iniciando las travesías; de esta manera se estableció el comercio marítimo entre la Nueva España y el Viejo Mundo, inspirándose en el Libro del Consulado del Mar: además existía

(9) Idem. Pág. 38

(10) Esquivel Obregón, Toribio. Historia del Derecho en México, Ed. Porrúa, México 1976. Pág. 76.

muy poca libertad comercial, como que todos los barcos fabricados en la Habana, Campeche, Santo Domingo, Puerto Rico y Jamaica eran considerados como construidos en Castilla. (11)

En 1532 se construyeron los primeros barcos en México - por orden de Cortés, el "San Miguel" y el "San Marcos", en 1533 el "San Lázaro"; y en 1535 el "Santa Aqueda" y el "Santo Tomás" y varios más.

La primera nave dedicada al comercio marítimo que desembarcó en México fue comandada por Don Diego Contreras y su hijo en 1535; y para 1564, se estableció la primera ruta de comercio de la Nueva España y el Medio Oriente, por López de Legaspi y Fray Andrés de Urdaneta; siendo el Galeón Filipinas uno de los primeros barcos en tener ruta fija, y como puerto base Acapulco. Significaba un gran acontecimiento la llegada de la "Nao de China" al Puerto de Acapulco, celebrándose con magníficas fiestas y ferias en toda la Nueva España.

La piratería azotó los mares y los barcos españoles no fueron la excepción durante los fines del Siglo XVIII,

(11) Velasco Ortíz, Gustavo A. La Tripulación de la Marina Mercante Nacional, UNAM, México 1979. Pág. 1

haciéndose necesario crear la primera fuerza naval con el nombre de la Armada de Barlovento, con quienes los piratas tuvieron innumerables combates. No obstante la flota debido al gran auge de la piratería, los barcos mercantes se reunían para ser escoltados, por lo que únicamente hacían cuatro viajes al año. (12) En tal virtud, nace la primera sociedad de seguros marítimos en 1789.

Durante la época de Independencia se abrieron los puertos mexicanos al comercio marítimo con todas las naciones del mundo, puesto que la situación de la marina mercante era desalentadora, ya que había pocos navíos, porque la mayoría habían sido hundidos por los españoles; no obstante, la Ciudad de Campeche se volvió el primer centro naviero de México.

La Secretaría de Guerra y Marina se encargó de los asuntos de la Marina Mercante Nacional, que se encontraba - atravesando una situación difícil. Don Antonio López de Santa Anna en 1854 decretó el Acta de Navegación para - el comercio, donde se fijaron las bases para el cobro de derechos de exportación e importación, las reglas para -

(12) De Dios Bonilla, Juan. Historia Marítima de México, Ed. Litolales, México 1963. Pág.182.

reconocer la nacionalidad de los buques y otras disposiciones de importancia, que sirvieron para la aplicación de los aranceles en el comercio marítimo. Durante la época del Imperio de Maximiliano se desarrolló en México una de las mejores Marinas Mercantes en cuanto a su reglamentación. (13)

Los buques mercantes que ostentaron el pabellón nacional hasta mediados del Siglo XVIII fueron los siguientes : -- "Margarita", "Flecha", y "Mexicano"; el bergantín "Argos" y el vapor "Neptuno" que fue el primero en México. (14) - Con la intervención americana la marina mercante se ve seriamente dañada por los barcos que destruyeron y los que capturaron, y posteriormente aparecen los vapores "Tabasco" y "Pasquel" permitiendo que resurgiera el comercio marítimo.

Durante los años de 1878 y hasta 1882, México contrató con diversas compañías extranjeras, obteniendo líneas de comercio con Nueva York y Nueva Orleans, y con otros puertos de importancia.

(13) Idem. Pág. 187

(14) Idem. Pág. 401

En 1882 aparece la primera naviera con residencia en ---- México, pero de capital extranjero que se llamó Trasatlántica Mexicana, pero desgraciadamente a causa de una mala - administración sólo duró cuatro años, suspendiendo sus -- operaciones en 1886. Por esta fecha, aparecen las compa-- ñas navieras "Romana" y "Berreteaga" que posteriormente - cambia su nombre a Compañía Mexicana de Navegación, con -- dos vapores de gran tonelaje, el "Veracruz" y el "Tabasco" cobrando auge, y estableciéndose en el Puerto de Veracruz; más tarde adquirió buques como el "Ibero" y el "Campeche", pudiendo realizar tráfico de altura y cabotaje. Estos --- vapores quedaron imposibilitados en el uso y el tiempo, -- siendo sustituidos por los vapores "Hidalgo" y el "José -- Romano", el "Yucatán", el "Puebla", el "Sinaloa", el ---- "Oaxaca", el "Tehuantepec", el "Tamaulipas", y el "México"; y después dos magníficos vapores, el "Jalisco" y el "Coahuila". Ante el progreso marítimo el gobierno de México- empieza a preocuparse por adiestrar a las tripulaciones, - en el año de 1891 fue ordenada la construcción del caño-- nero "Zaragoza", dándosele la categoría de corbeta-escue-- la, en los astilleros de La Forges Et Chantiera de la -- Mediterrané del Havre, Francia, a la que asistieron varias comisiones de la marina mexicana, renovando

En esta misma época empieza a funcionar en el Pacífico -- La Nivera del Pacífico, que la integraban los vapores -- " J.I. Limantur", el "Benito Juárez", el "Hidalgo", el -- "Herrerías" y el "Unión". (15)

En 1916 podemos ya encontrar una tripulación integrada -- por el Capitán, el piloto, un sobrecargo para el servicio o para el puente de cubierta, un primer maquinista y un -- segundo maquinista, un contraamaestre, tres timoneles, dos cavos de proa, un mayordomo, cocinero, un marmitón, un ca marero, tres engrasadores y tres fogoneros; la seguridad social aún no se conseguía, sólo los principios revolucionarios de 1917 que aparecían como un Derecho Social, y se refería a todos los trabajadores del territorio nacional, y además todos los capitanes y oficiales eran de origen -- español o extranjero en su generalidad.

La Marina Mercante debe al General Don Cándido Aguilar la conquista que dió a marinos mexicanos la oportunidad de -- ocupar el puesto que les correspondía por derecho a bordo de una embarcación mexicana. (16)

(15) Idem. Pág. 417

(16) Idem. Págs. 473 y 474

Al triunfo de la Revolución Mexicana quedaron la Marina -- Mercante Mexicana los buques el "Coahuila, el "Jalisco", el "México", el "Tabasco", el "Tamaulipas", y el "Tehuantepec", de la Compañía Mexicana de Navegación; los vapores "Libertad" y el "Papantla" de la Compañía Zamorensense y el vapor "Gobernador", así como los buques tanques el -- "San Antonio", el "San Bernardo", el "San Ricardo", el -- "San Cristobál"; y el de la Compañía Mexicana del Petróleo el "Aguila", de la Compañía Naviera del Pacífico los vapores el "Herrería" , el "Ramón Corral" y el "Pesque-- ría".

Hechos importantes que originaron la reinstalación de la Escuela Naval Militar y la reorganización del servicio de practica, expidiéndose un reglamento para lograr ese -- fin.

El primer buque que toda su tripulación fue mexicana por nacimiento fue el "Tabasco" de la Compañía Naviera del -- Golfo, y zarpó el 4 de julio de 1917.

Posteriormente la Compañía Mexicana de Navegación se convierte en la Compañía de Navegación del Sureste, que llegó a tener un tráfico de altura hasta Nueva York festejan

do de esta manera el centenario de la consumación de la Independencia; en 1921 son adquiridos tres buques mercantes, el "Washington", el "Bolívar", y el "Moctezuma", integrando la flota nacional de navegación que dependía de la Marina Nacional; esta situación dió un gran impulso a la Marina Mercante Nacional y se adquirió el "~~Nueva~~ China", que fue bautizado con el nombre de el "Anahuac".

La búsqueda por proteger a los empresarios y el enfrentamiento que se suscitó por la defensa de los derechos sociales e individuales de los trabajadores de los buques mercantes se remonta hacia el año de 1905, iniciándose la sindicalización de las tripulaciones con la Fundación de la Liga de Oficiales Navales del Golfo y del Pacífico, integrado por capitanes, maquinistas, contadores, sobrecargos de la marina mercante y de la armada; no tenían gran fuerza por su naturaleza social, económica y política de la época, y no se les reconocía como asociación resultando ilegales, pero sirvió de estímulo para reunir a la tripulación para discutir sus condiciones de trabajo y los grandes riesgos profesionales a los que estaban expuestos, así como de sus estatutos y reglamentos que los regía.

Ya se conocía la cuota mensual que tenían asignadas las - asociaciones para cubrir sus necesidades de agrupación; - además se estableció para cubrir la defunción, la cuota - eventual, como cooperación a los familiares de los tripulantes desaparecidos.

En la Constitución de 1917 se establecieron las bases y condiciones legales entre el capital y el trabajo, dando como resultado la Liga de Oficiales Aduanales del Golfo - del Pacífico, y se les nombraron los siguientes sindicatos:

- Sindicato de Patrones de Costá;
- Sindicato de Marinero, Fogoneros y Camareros;
- Sindicato de Carpinteros y Calafates;
- Sindicato de Pescadores Marítimos;
- Sindicato de Patrones de Río;
- Orden de Pilotos Navales Mexicanos; y
- Sindicato de Maquinistas y Electricistas Mexicanos.

Los Sindicatos de la Gente de Mar han sufrido modificaciones de acuerdo a los avances sociales y políticos del ---

país, además de considerar los avances tecnológicos puesto que el número de tripulantes aumentó considerablemente, la calidad del trabajo debía ser mejor, el manejo de diversas mercancías que antes no existían, etc.; y durante el año de 1920 se establece la Compañía Naviera de los Estados de México de capital inglés, obteniendo los vapores el "Sinaloa", el "Guerrero", el "Oaxaca", el "Nayarit" el "Chiapas" y el "Colima".

Otro hecho de importancia fue la adquisición del vapor el "Calmex", siendo el primer buque fabricado en México, y que se dedicaba al enlatado de sardina, más tarde se le sacó la maquinaria y fue convertido en barco de carga con el nombre de el "Marmex".

Durante la Expropiación Petrolera en 1938, llevada a cabo por el Presidente Don Lázaro Cárdenas, aparece Petróleos Mexicanos con una flota de buques tanque, el "Amolco" que fue construido en Cuba y bautizado con el nombre de el "Cuauhtémoc"; en 1939 se adquiere el "San Ricardo" recibiendo el nombre de el "18 de Marzo", y tres buques cisterna que fueron el "Poza Rica", el "Minatitlán" y el "Pánuco", que nunca llegaron a México porque los incautó

el gobierno Italiano a causa de la Segunda Guerra Mundial y por esta razón se adquieren los buques de altura el --- "Tampico" y el "Cerro Azul"; en 1940 se adquiere el buque alemán bautizado con el nombre de el " Juan Casiano".

Petróleos Mexicanos adquiere más tarde seis buques tanque el "Tolteca", el "Veracruz", el "Cacalilao", el "Fubero", el "Azteca" y el "Tamaulipas"; el Presidente Don Manuel Avila Camacho, decretó el día 8 de abril de 1941 la posesión de nueve barcos más. (17)

El hundimiento ocasionado por un submarino alemán en -- 1942, de los buques tanque el "Potrero del Llano", el -- "Faja de Oro" y el "Fubero" los cuales habían sido aún -- abanderados mexicanos, ocasiona que México declare la guerra a las potencias del Eje.

Se puede afirmar que para el año de 1943, México cuenta - con una Marina Mercante íntegra, porque reúne los elementos esenciales como son Petróleos Mexicanos, Compañías -- Navieras y Caminos y Puentes Federales de Ingreso.

Para 1951, se compró el buque tanque llamado "Miguel ---- Alemán", y en 1954 se adquiere el buque tanque "Miguel -- Hidalgo"; durante los años de 1958 y 1959 se compraron va- rios buques tanque; para los años 60's México contaba ya- con una marina mercante rica y variada de barcos mercan- tes.

El 19 de septiembre de 1959, se formó Transportación - Marítima Mexicana, S.A., con el "Constitución" de 10,200 - toneladas, que se dedicó a dar servicio entre los puertos nacionales del noroeste del litoral del Pacífico y los del Golfo de México a través del Canal de Panamá. (18) Trans- portación Marítima Mexicana adquiere en 1968 la línea de intereses noruegos, más adelante transporta a Norteaméri- ca y poco a poco se fue extendiendo a Europa y a los paí- ses de Oriente; más tarde logra dos filiales que son Ser- vicios Marítimos Mexicanos, S.A. y Naviera del Pacífico, -- S.A., que dan servicio a Latinoamérica; actualmente Tran- portación Marítima Mexicana transporta aproximadamente el 14 por ciento de las mercancías.

(18) Transportación Marítima Mexicana. Organó Informativo, México 1982. Págs.1-25.

Caminos y Puentes Federales de Ingreso y Servicios Conexos instala transbordadores para dar servicio de comunicación entre los puertos internos del país debido al necesario impulso de la actividad nacional en 1964.

De esta manera surgió el Derecho Marítimo Internacional, cada día más complejo debido a los avances tecnológicos, sociales, políticos y económicos que sufre la humanidad.

#### 1.4 Situación Actual

La sistemática que ha seguido el Derecho a la Seguridad Social Internacional en la práctica, ha apuntado a todo ser humano y en lo que se refiere a la cuestión que nos preocupa, como lo son los accidentes y enfermedades con motivo del trabajo a bordo, acarrear tales desigualdades que la pérdida del ingreso y la miseria se hacen presentes no sólo para el marino que las sufre, sino también para su familia los estados deben instalar sistemas de seguridad de todas las ramas de la actividad laboral, -- que ofrezcan un mínimo de seguridad como así lo consagra nuestra Constitución Política y la Declaración de los Derechos del Hombre; actualmente la Organización Internacional del Trabajo ha tratado de unir a las instituciones --

centrales y a las uniones nacionales de seguridad social de cooperativas y de mutualidades de un centenar de países. (19)

### 1.5 El Riesgo Profesional en los Buques Mercantes y el Derecho a la Seguridad Social Internacional Marítima

La responsabilidad por los accidentes y enfermedades de la gente de mar tiene su justificación en sí misma, porque no toman su fuente ni en el provecho, ni en la actividad del empresario, sino en la persona del trabajador, la que tiene el derecho a la existencia que debe asegurarle su trabajo. (20)

Las enfermedades profesionales y los accidentes del trabajo marítimo ponen en constante peligro a los tripulantes, debido a la naturaleza de la propia actividad y operación de un buque mercante, creándose condiciones específicas y peligrosas, denominadas "riesgos del mar", requiriendo de su especial tratamiento técnico y jurídico de las disposiciones relativas, garantizando un mínimo de seguridad a los tripulantes, además de mejorar la operación de las --

(19) Oficina Internacional del Trabajo. La Organización Internacional del Trabajo y el Mundo del Trabajo, Weber, S.A., ----- Biennel (Suiza), 1977. Pág. 30.

(20) Ob. Cit. De la Cueva, Mario. Pág. 121

flotas mercantes de todos los países del mundo, y facilitando el tráfico marítimo.

Podemos definir a los "riesgos del mar" como, todos aquellos accidentes y enfermedades a que están expuestos los trabajadores marítimos en ejercicio o con motivo de su -- trabajo en el mar.

Al sistema de la "Seguridad Social Internacional", la podemos conceptuar como, la organización de una redistribución financiera destinada a garantizar la seguridad económica de la comunidad marítima internacional; en consecuencia, se entiende por "Derecho a la Seguridad Social - Marítima" como, a la designación de la sistematización de las normas que operan esa redistribución, siempre y cuando dicha redistribución obedeciera a mecanismos específicos que permitieran identificar ciertas normas como "de - seguridad social" viniendo éstas a constituir la forma -- por la cual dicha redistribución se opera. Almansa ---- Pastor admite también este uso: Si entendemos por sistema el conjunto de materias vinculadas recíprocamente entre -- sí, ordenado por y para un determinado objetivo, y si las materias aludidas se encuentran integradas por relaciones jurídicas, podemos concebir el ordenamiento de previsión o seguridad social como sistema jurídico.

## 2. Regimen Jurídico Interno

### 2.1 Bases Jurídicas Constitucionales

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos - como Ley Suprema tiende a proteger la existencia, la igualdad, la libertad, la seguridad, la dignidad y la integridad físico o moral del ser humano.<sup>(21)</sup> Regula fundamentalmente los derechos del hombre y la organización del Estado, siendo el primero fundamentalmente para hacer posible la convivencia de todos los individuos en una sociedad regida por el Derecho, quedando lógicamente comprendidos dentro de este marco de referencia de la gente de mar; tanto los derechos del hombre como la organización del Estado tienen como función la de establecer un sistema y la forma de gobierno que se elija para el desenvolvimiento de la nación, señalando las facultades de cada uno de los poderes legislativo, ejecutivo y judicial; se considera en el presente estudio sobre la protección del riesgo profesional de las tripulaciones de los buques mercantes, los artículos constitucionales relativos a la materia.

(21) Carpizo, Jorge. Introducción al Derecho Mexicano, Tomo I, UNAM, México 1981. Pág. 112.

La Constitución establece en su artículo 1o., que todo individuo gozará de las garantías que la misma le confiere, y que sólo podrán ser restringidas o suspendidas cuando -- así se requiera de acuerdo a los casos y en las condiciones que la misma dispone.

El artículo 4o., tercer párrafo, expresa la igualdad del -- hombre y la de la mujer, que en relación al trabajo en buques mercantes, la condición natural de la mujer resulta -- compleja ocasionando mayores riesgos del mar para ella misma y a los de su misma calidad de trabajo marítimo.

Se concede la libertad de profesión en el artículo 5o., -- siempre y cuando la actividad sea lícita, y el ejercicio de esta libertad se encuentra controlada de acuerdo a las condiciones y limitaciones de interés general que la propia Constitución establece; además la Constitución determina concretamente los órganos estatales competentes para conocer de estos asuntos, las formalidades que deben cumplirse y las condiciones de temporalidad, espacialidad y generalidad que deben tomarse en cuenta para poder decretar válidamente la suspensión de garantías que se encuentran consignadas en el artículo 29. (22)

(22) Idem. Pág. 123

El artículo 9o., dispone las garantías de la persona social, como es la libertad de asociación o reunión. (23)

Se establecen las limitaciones a los extranjeros, siendo --- preferidos los mexicanos en igualdad de circunstancias, para toda clase de concesiones y empleos, cargos o comisiones del gobierno en que no sea indispensable la calidad de ciudadano; se advierte que el principio de igualdad jurídica --- ha sufrido una modalidad de diferenciación entre sus nacionales y los que poseen la calidad de extranjeros; pero esto se debe a las experiencias sobre la injerencia que los extranjeros han mostrado en nuestro país, desde la época colonial hasta mediados del presente siglo.

La historia de la humanidad puede afirmarse, en que ha sido una lucha constante por alcanzar la libertad y el respeto a la dignidad del hombre, que se consigna en el Derecho del Trabajo, sino que se establece en el artículo 123, que en su fracción XXIX establece que la seguridad social, legislada por el constitucionalista de 1917 a 1919, plasmó a la prevención social consignando los principios básicos que rigen cualquier contrato de trabajo y los derechos fundamentales de los trabajadores en general; la Teoría Integral divulga el contenido de este artículo, cuya grandiosi-

(23) Idem. Pág. 124

dad hasta hoy, ha identificado al Derecho del Trabajo con el Derecho Social. (24)

El contenido del artículo 123, ha sufrido algunos cambios, variaciones, adiciones en sus principios fundamentales, -- comprendiendo las materias que nos preocupan en relación con la gente del mar.

a) La jornada de trabajo y los descansos, motivo de especulaciones iniciales en torno a los citados artículos 4 y 5 de la Constitución.

b) El salario y las medidas de protección del salario, en particular "el salario mínimo", que desde entonces se definió como la cantidad que baste al trabajador para cubrir sus necesidades básicas, y las de su familia, incluyendo la educación de sus hijos y los placeres honestos;

c) Los riesgos del trabajo los accidentes o enfermedades con motivo del trabajo, o como consecuencia de la responsabilidad patronal para otorgar atención médica a los --

(24) Trueba Urbina, Alberto. Nuevo Derecho del Trabajo, Ed. Porrúa México 1980. Pág. 103.

trabajadores que los sufrieron durante el ejercicio de sus funciones, así como pagar las indemnizaciones provenientes de alguna incapacidad física o de otra naturaleza, que impida el desempeño normal del trabajo;

d) La relativa a las autoridades del trabajo: Las Juntas de Conciliación y Arbitraje; en sus Órganos, los Únicos tribunales encargados de dirimir y solucionar los conflictos que llegaren a presentarse entre los trabajadores y los patrones, individualmente considerados o constituidos en organizaciones de resistencia;

e) El trabajo de mexicanos en el extranjero;

f) La protección del patrimonio familiar; y

g) La seguridad social, considerada entonces como una proyección a futuro. (25)

(25) Barajas, Santiago. Introducción al Derecho Mexicano, Tomo II UNAM, México 1981. Págs. 1064 y 1065.

## 2.2. Bases Jurídicas en otros ordenamientos

Actualmente no se puede concebir el derecho a un trabajo digno, sin la seguridad social, es oportuno crear un capítulo dentro del código laboral que contenga normas específicas que habrá de dictar el Estado para fomentar, coordinar una amplia política de seguridad social en forma integral<sup>(26)</sup>; desde luego con una codificación específica para la gente de mar.

### 2.2.1 Ley Federal del Trabajo

Algunas notas preliminares se refieren a que el derecho al trabajo significa que toda actividad intelectual o material independientemente del grado de preparación técnica, requerida para cada profesionista u oficio; su naturaleza y sus fines dentro del estatuto laboral no permiten distinción alguna en el trabajo, y si así fuera, no solamente se violaría el espíritu de la Declaración de los Derechos Humanos, sino que también se quebrantaría la unidad del estatuto y se rompería el principio de igualdad.

(26) González Díaz Lombardo, Francisco. El Derecho Social y la Seguridad Social Integral, 2a. Edición, UNAM, México 1978. Pág. 166.

Los trabajadores de los buques sujetos en el Título Sexto, Capítulo III, dentro de los "trabajos especiales", con justificada razón se encuentran codificados los derechos y -- obligaciones de los tripulantes de los buques, porque debido a la complejidad de la actividad naval, así como de la destreza que se desempeña en la operación de los buques mercantes, deberán ser protegidos específicamente de los riesgos del mar.

Es de observarse que el término de "tripulaciones de embarcaciones" los legisladores lo substituyeron por el de "trabajadores de los buques", con el fin de evitar confusiones, porque de esta manera se podría excluir del ejercicio de -- estas disposiciones a los trabajadores de cocina, aseo, etc. que también realizan un trabajo específico a bordo.

Por otro lado, los trabajos especiales contemplan caracteres fundamentales de la relación de trabajo, sin embargo en los buques mercantes, es muy complicado clasificar quienes realizan realmente un trabajo especial fuera de los que fundamentalmente se requieran para la capacitación especial, como lo son el Capitán, los oficiales, el ingeniero electricista o el ingeniero electrónico (cuando el barco es de gases),

y aunque el resto de los trabajadores de un buque mercante sufren los mismos riesgos durante la carga y descarga de - las mercancías, así como durante la travesía; riesgos espe- cíficos que no se encuentran ampliamente considerados en este Título, sino en forma genérica.

De acuerdo con el artículo 187, de la Ley Federal del Tra- bajo, en convenio internacional, todos los buques deben os- tentar para su identificación la bandera nacional respecti- va; porque al enunciar "Bandera Mexicana" debemos entender que se trata de un buque mexicano, que debe hacer patente la insignia patria, materializada en un lienzo de tela con los colores verde, blanco y rojo y en medio del color blan- co el Escudo Nacional; quedando sujeta por sus caracterís- ticas a la Ley y Uso del Escudo, de la Bandera y del Himno Nacional.

Los sujetos que constituyen la tripulación, los cuales es- tarán bajo las disposiciones y leyes sobre Comunicación por Agua, y a todas aquellas personas que desempeñen un trabajo a bordo por cuenta del armador, naviero o fletador, como lo expresa el artículo 188, de la Ley; las últimas tres denomi- naciones quieren decir:

1. Armador, es el que cuenta, arma o avía una embarcación; en otras palabras, es una persona mercantil individual o social dedicada a la explotación de un buque mercante propio o arrendado, con aptitudes calificadas;

2. Naviero, es el dueño de un navío u otra embarcación, con aptitudes calificadas;

3. Fletador, es la persona que fleta, es decir, es el que toma en arrendamiento una nave; también es considerado parte en el contrato de fletamiento, entrega la carga que ha de ser transportada.

Los legisladores decidieron que para evitar confusiones, ambas denominaciones deberían ser interpretadas para mayor protección de los trabajadores será la "persona que explota el buque", por lo tanto, las tres denominaciones anteriores significan "patrono" o "empresario".

La protección del trabajo de los menores se encuentra contemplada en el artículo 191, de la Ley; porque la ciencia médica afirma que el trabajo en los buques es especialmente penoso para los jóvenes en vías de desarrollo, esto justifica las prohibiciones de la disposición expresa: "... para -

los menores de quince años y los menores de dieciocho en -  
 calidad de pañoleros o fogoneros". Como es de notarse, es-  
 ta disposición no viola el artículo 4o. Constitucional, por-  
 que es una situación transitoria por la formación natural -  
 del cuerpo humano, y en consecuencia sería terrible para -  
 el desarrollo, causando deformaciones corporales definiti--  
 vas, tal vez no muy útil para la sociedad. <sup>(27)</sup>

La especificidad de la relación del trabajo se encuentra con-  
 templada en el artículo 192 de la Ley, que regula a todos -  
 aquellos problemas ocasionados por las viejas costumbres,  
 más la experiencia de los últimos años nos han enseñado la  
 conveniencia de precisar y complementar los requisitos para  
 considerar un verdadero contrato de trabajo en los buques  
 mercantes; existen dos excepciones:

1. La persona introducida a bordo con objeto de devengar -  
 con servicios personales el importe del pasaje, son consi-  
 derados "polizones"; y
2. Continuamente se encuentran en el extranjero mexicanos  
 que acuden al consulado a solicitar ayuda para repatriarse;  
 la ayuda la brinda con base a lo dispuesto en el segundo

(27) Ob. Cit. Trueba Urbina, Jorge. Pág. 320

párrafo del artículo en cuestión, se interpreta que: ---  
"... no debe considerarse relación de trabajo el convenio que se celebre a solicitud del cónsul para la persona interesada y pague con trabajo el importe de su pasaje".

La excepción con respecto de la calidad del trabajador se encuentra codificada en el artículo 193, que se refiere a las personas que prestan su trabajo a bordo por el tiempo en que el buque se encuentra en puerto; la segunda parte de este artículo se relaciona con las personas que se en encuentran trabajando en el buque, mientras se encuentra en travesía, y que sin embargo, no tenían ninguna intención de hacerse a la mar; el párrafo expresa: "... que serán - considerados trabajadores hasta que se restituya a su -- lugar de origen".

La comisión pensó en cambiar el precepto por: -se les proporcionará alojamiento, alimentación y se les pagarán los daños y los perjuicios-; no fue posible dicha modificación porque viola el principio del derecho de "hacerse a la mar", sin las precauciones debidas, además de ser un acto culposo que puede dañar los intereses de los trabajadores y del armador, y se podría incurrir en la violación del artículo 50. Constitucional.

En lo que se refiere a las condiciones de trabajo, se encuentran consignadas dentro del artículo 194, de la Ley, -- constando:

1. Por medio del contrato colectivo de trabajo, que debería ser por escrito, conteniendo los nombres o denominación social de la organización, naviera, etc., a la que pertenecen los tripulantes;

2. El contrato individual deberá ser también por escrito, aún cuando no pertenezcan a ninguna organización, siempre y cuando las condiciones que se enmarquen no sean inferiores a las establecidas por la Ley Federal del Trabajo; y

3. La Capitanía del Puerto que es la que representa la Suprema Autoridad Marítima, y al Ejecutivo Federal, dependen de la Secretaría de Marina y tienen a sus órdenes al personal portuario, siendo sus funciones las de organizar la -- actividad de los puertos, inspeccionar los buques mercantes y demás embarcaciones en general; además tiene todas -- las atribuciones que correspondan a su calidad de Primera Autoridad Portuaria dentro del ámbito de su competencia y de su jurisdicción; se encuentran reglamentadas en el --- artículo 19 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo.

Los elementos o requisitos que debería contener la forma - escrita se encuentran en el artículo 195 de la Ley.

En cuanto al descanso semanal, se deberá otorgar cuando el buque se encuentre en puerto y debe concederse a fin de que el trabajador pueda irse a tierra firme para esparcir su - mente y su cuerpo físico fuera del ambiente del trabajo; y sólo cuando el buque está en la mar y por la naturaleza de sus funciones, no le permita el descanso, se le pagará el salario adicional con cada día de descanso correspondiente como estímulo; así se establece en el artículo 198 de la - Ley.

La excepción de igualdad del salario se encuentra tipifica da en el artículo 200, de la Ley, que establece que no es violatoria del principio de "igualdad de salario, para -- trabajo igual"; la disposición expresa "salarios distin- tos para trabajo igual", siempre y cuando se presten en - buques de diferentes categorías de acuerdo a su funciona- miento y operatividad en la destreza que se requiere desa- rrollar en cada tipo de buque mercante, puesto que no se - refiere a trabajo de una misma unidad, sino de distintas unidades; van estrechamente ligadas a las diferentes con- diciones y riesgos del trabajo y del lugar, así como diver

gencia del costo de la vida, el nivel económico, la calidad y especificidad del trabajo, higiene ocupacional, etc.; razón que justifica que los distintos buques mercantes de acuerdo a su categoría, el trabajo resulta de distinta calidad, representando riesgos específicos del trabajo en buques mercantes.

Otra excepción respecto al carácter sinalagmático del salario, la encontramos en el artículo 202 de la Ley, que es el doble principio del salario por prolongación o disminución del tiempo del viaje o de la travesía. Se justifica el principio del riesgo de la naviera, porque es posible fijar el salario por viaje, para determinar el monto considerado por la duración del mismo y la prolongación que implica al trabajador la jornada diaria y continúa, engendrando para ambas partes derechos y obligaciones; los salarios no son susceptibles de reducción y porque el trabajador al regresar a tierra se encontraría frecuentemente sin trabajo durante varios días.

La preferencia en el crédito que se encuentra expresada en el artículo 203 de la Ley, que establece "... que -- cuando ocurran créditos de trabajo procedentes de diferentes viajes, tendrán preferencia los del último"; este --

principio se refiere a la concurrencia del crédito del trabajo, en otras palabras, a la competencia de créditos de trabajo.

Las obligaciones especiales de los patrones, se encuentran en el artículo 204, de la Ley, que se refiere a los esfuerzos que se realizan para imponer obligaciones que contribuyan a hacer agradable hasta donde sea posible la permanencia a bordo, como son "los trabajadores que tienen derecho a alojamiento cómodo e higiénico, a una alimentación sana, saludable y nutritiva, sin costo adicional por parte del trabajador, proporcionar a la mayor seguridad en la ejecución del trabajo para prevenir riesgos, así como del tratamiento médico, los medicamentos y la atención preventiva en casos de accidentes o enfermedades del trabajo, - deberá considerarse el examen médico periódico que establezcan las leyes relativas; esta última disposición se encuentra reglamentada en las Leyes y Disposiciones sobre Comunicaciones por Agua, en el artículo 132.

En el artículo 205 de la Ley, se expresa la delegación de funciones que deberá el trabajador respetar y realizar - de acuerdo a las instrucciones y prácticas destinadas a prevenir los riesgos del mar; en segundo término, las -

Instrucciones y prácticas mencionadas deberán efectuarse - expresamente a lo dispuesto en las Leyes y Disposiciones - sobre Comunicaciones por Agua, cuando no sean instrucciones o prácticas derivadas de la Ley Federal del Trabajo, siendo el fin la seguridad del buque, y cuando se advierte que los capitanes y oficiales obrarán como representantes de la autoridad y no como patrones, siendo causal de rescisión del contrato, la desobediencia de las órdenes del Capitán.

La modalidad del amarre temporal se encuentra regulada en el artículo 207 de la Ley, (amarre, significa la acción - de detener un buque con cuerdas y cadenas a un muelle); es en torno al principio de la "estabilidad en el trabajo" es decir, la suspensión de los efectos de las relaciones de trabajo hasta que el buque vuelva al servicio, con previa autorización de la Junta de Conciliación y Arbitraje. Las causas pueden ser por mantenimiento o reparación de la nave, constituyendo medidas de conservación para el - mejor funcionamiento y seguridad del mismo, y así evitar riesgos graves; además, es una consecuencia adicional de la nueva doctrina de la responsabilidad por el riesgo de la empresa.

Otra modalidad en torno al principio de la estabilidad en el trabajo, son las causas especiales de la rescisión de las relaciones del trabajo; el trabajo de los buques mercantes implica un gran riesgo para las personas que tripulan, para los pasajeros y para todas aquellas personas que en un momento dado tengan que ver con la nave permitiendo al Capitán ser el representante del patrono para estar facultado en llevar a cabo la rescisión de las relaciones - de trabajo, o el despido de un trabajador, siendo las si guientes causales:

1. El uso de drogas o narcóticos o de cualquier otra sustancia tóxica;
2. La falta de asistencia del trabajador a bordo a la hora convenida para la salida, o que desembarque y no haga el viaje;
3. Embriaguez en horas de servicio;
4. La insubordinación y la desobediencia de las órdenes del Capitán;

5. La cancelación y la revocación definitiva de los certificados de aptitud, o libretas de mar exigidas por las leyes y reglamentos relativos;
6. La violación de las leyes en materia de importación y exportación de mercancías en el desempeño de sus servicios; y
7. El acto o la omisión intencional o negligencia que pueda poner en peligro la seguridad de la nave, de los tripulantes, o de los pasajeros, o que dañe o perjudique los bienes del empresario o de terceros.

Como puede verse, la Ley es muy estricta en las modalidades de rescisión del contrato de trabajo, por la razón de que el trabajo en los buques mercantes es esencialmente delicado, requiriendo especial cuidado y capacidad adecuada para cada uno de los tripulantes puesto que cada uno desempeña una actividad específica y diferente a la de sus colaboradores a bordo, y cualquier error puede causar un accidente de tal magnitud que represente la pérdida parcial o total de la nave, pudiendo causar los riesgos específicos del mar, como son los accidentes o enfermedades del trabajo y hasta la muerte del tripulante o de los ---

tripulantes, incluyendo pasajeros y terceros; así como la pérdida de las mercancías transportadas; siendo contempladas en las acciones internacionales para la seguridad de todas las personas abordo incluyendo la nave.

Las libretas de mar son importantísimas en lo que se refiere a la prevención de riesgos del mar, porque se les otorga a aquellos trabajadores que han sido capacitados para el desempeño del trabajo en buques mercantes, ya que estas significan la identificación de los marineros o de los trabajadores.

Otras modalidades de la terminación de las relaciones de trabajo, se encuentran en el artículo 209 de la Ley, como son:

#### Fracción I.

Si es por tiempo determinado y faltan diez días o menos para su vencimiento, y si pretende hacer otro viaje que exceda de ese lapso, deben avisar a los trabajadores con tres días de anticipación a la salida del buque, y si no lo hicieron y se separan del trabajo incurrir en responsabilidad; esto tiene por objeto que no falte ningún elemento de la tripulación, porque en el caso contrario, la nave no

puede zarpar de acuerdo a las Leyes y Disposiciones sobre Comunicaciones por Agua;

#### Fracción II

Las relaciones de trabajo no pueden darse por terminadas cuando el buque esté en el mar o cuando estando en puerto se intente la terminación dentro de las 24 horas anteriores a la salida, a menos que en este último caso se cambie el destino final del buque; se justifica que el trabajador no está obligado a correr ningún riesgo;

#### Fracción III

Se refiere a la defensa del trabajador contra daños y riesgos cuando el buque se encuentra en el extranjero o lugares despoblados;

#### Fracción IV

En la relación de trabajo por tiempo indeterminado, el -- trabajador se encuentra obligado a dar aviso de termina-- ción con setenta y dos horas de anticipación;

#### Fracción V

Cuando el buque se pierda por apresamiento o siniestro, se darán por terminadas las relaciones de trabajo, quedando

obligado el armador, naviero, fletador o empresario, a restituir a los trabajadores a sus puertos de origen y cubrir las prestaciones susceptibles. El legislador pensó en suprimir la palabra apresamiento, porque significa el apoderamiento ilegítimo de la nave, más no ofrece ningún problema de interpretación; y

#### Fracción VI

Dispone que el cambio de nacionalidad de un buque mexicano es causal de terminación de las relaciones laborales quedando obligado el empresario a repatriar a los trabajadores, cubriendo el importe de los salarios.

Las disposiciones anteriores constituyen un régimen que - debe aplicarse en los casos de la terminación de las relaciones de trabajo. Estas reglas deben aplicarse inclusive por encima de cualquier disposición general; pero siempre que no violen los principios que se derivan del artículo 123 Constitucional.

En el Título Noveno de la Ley Federal del Trabajo, se regulan los riesgos de trabajo, como se expresa en el artículo 472 que se señala : "... las disposiciones de este título se aplican a todas las relaciones de trabajo,

incluidos los trabajos especiales, con la limitación consignada o con motivo del trabajo".

También se define accidente del trabajo en el artículo 473 de la Ley, como: "... los accidentes y enfermedades a que están expuestos los trabajadores en ejercicio o con motivo del trabajo".

Se define accidente de trabajo en el artículo 474, de la Ley, como: "... toda lesión orgánica o perturbación funcional, inmediata o posterior a la muerte, producida repentinamente en ejercicio o con motivo del trabajo, cualesquiera que sea el lugar y el tiempo en que se preste; quedan incluidos los accidentes que se susciten al trasladarse al lugar o domicilio de trabajo, o de éste a aquél".

En el artículo 475 de la Ley, se determina que enfermedad de trabajo es "todo estado patológico derivado de la acción continuada de una causa que tenga origen o motivo del trabajo o en el medio en que el trabajador se vea obligado a prestar sus servicios".

Se consideran enfermedades de trabajo las tipificadas en el artículo 513, siempre y cuando exista la presunción --

jurídica de que se trata de una enfermedad de trabajo, sin que se admita prueba en contrario <sup>(28)</sup>.

Los riesgos pueden producir la incapacidad temporal, permanente parcial, permanente total, o la muerte; artículo 477 de la Ley, resumiendo, todo este Título se refiere al riesgo del trabajo, del artículo 472 al 515 de la Ley, estableciendo indemnizaciones, obligaciones y derechos, tanto para el trabajador como para el patrono, tablas de evaluación de incapacidades permanentes de acuerdo a la gravedad del accidente o enfermedad del trabajo, además clasifica los riesgos con motivo del trabajo.

Sin embargo, el riesgo profesional no se trata como un seguro social, porque sólo indemniza a los trabajadores, no asegurándoles el futuro, y se reduce a una obligación puramente civil o a la responsabilidad del empresario.

### 2.2.2 Ley del Seguro Social

En 1942 se promulgó esta Ley la cual es de observancia general en toda la República. En la exposición de motivos del nuevo ordenamiento de 1973, se reconoce que aunque

(28) Idem. Pág. 211

el régimen instituido por la fracción XXIX del artículo - 123 Constitucional, tiene por objeto primordial establecer la protección al trabajador, su meta es alcanzar a todos - los sectores e individuos que componen nuestra sociedad<sup>(29)</sup>. El Seguro Social es un instrumento básico para la realización de la seguridad social, los riesgos del trabajo - se encuentran postulados en el artículo 48 de la Ley, así como sus causales en el artículo 53; en el artículo 62, - se establecen los riesgos que se pueden producir en concordancia con los relativos a la Ley Federal del Trabajo.

Cuando se refiere al goce de las prestaciones en especie por riesgos, el trabajador o asegurado que ha sufrido un riesgo, dispone de asistencia médica, quirúrgica y farmacéutica, del servicio de hospitalización, de aparatos de prótesis y ortopedia, además de rehabilitación hasta su recuperación.

Las prestaciones en dinero se encuentran tabuladas de -- acuerdo al grupo al que pertenezcan; se han mejorado las pensiones por riesgo del trabajo del 36 al 40 por ciento, por incapacidad permanente o total.

(29) Carrillo Prieto, Ignacio. Introducción al Derecho Mexicano, Tomo II. UNAM, México 1981. Pág.1163

La constitucionalidad del riesgo de trabajo podría estar en tela de juicio por un principio jurídico, sin embargo, la conciencia social ha hecho posible incluir dentro de la seguridad social a los accidentes y a las enfermedades con motivo del trabajo.

### 2.2.3 Ley de Navegación y Comercio Marítimo

Esta Ley establece la obligación especial del Capitán de enarbolar el pabellón mexicano, así como se ve la forma en que se hace su designación, el requisito específico para separarlo de su puesto debido a su investidura y a todo lo que representa el buque.

Se define a los trabajadores de un buque en el artículo 145 de esta Ley, como: "... todas las personas embarcadas para laborar en la dirección, maniobras y servicios de un buque nacional, deberán ser mexicanos por nacimiento y hacer constar su pericia, capacidad técnica o práctica en el desempeño de sus funciones a bordo y no estar inhabilitados para el cargo o servicio que presten, de acuerdo con lo que determinen las leyes y reglamentos respectivos".

#### 2.2.4 Ley de Vías Generales de Comunicación

En el artículo 286 se establece que: "... el personal de la Marina Mercante Nacional comprende de ingenieros navales, capitanes de altura, capitanes de marino, pilotos, pilotines, patrones de costa, contra maestres, timoneles, marineros, dragaberos técnicos, dragaderos prácticos, jefes de máquinas, aspirantes de maquinistas, maquinistas prácticos, motoristas, ayudantes de motoristas, engrasadores, fogoneros, patrones de pesca, pescadores, patrones de río, patrones marineros, patrones motoristas, armadores, cocineros, carreteros, mayordomos, radiotelegrafistas, cantadores, sobrecargos y en general, todo el que - tenga un cargo de planta en una embarcación

El personal indicado para prestar sus servicios a bordo de las embarcaciones, no deberá padecer enfermedades graves o defectos físicos que lo incapaciten.

En términos generales, la tripulación de un barco depende del tipo de navegación que realice, como de altura, costera, interior o de puerto; así como también depende del - tonelaje del buque.

Se expresa el mínimo de dotación de las tripulaciones en el Artículo 289, de la Ley, fijado por los certificados de cubierta y máquinas; y en el Artículo 290 de la Ley, se fija el número de tripulantes por medio de los certificados de cubierta y máquinas; y el título certificado o autorización que cada individuo debe tener para desempeñar su cargo de acuerdo a la navegación y al tráfico de la embarcación, en concordancia con el Reglamento de Inspección de la Marina, en el Artículo 81 del Reglamento, Fracción I; también se establece la delegación de funciones, de la responsabilidad que contrae cada uno de los tripulantes, de los avisos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes cuando exista sospecha de amarre o de siniestro, de conformidad con los contratos colectivos de trabajo, con las uniones o con los sindicatos, respetando siempre el escalafón.

Se prevé el posible fallecimiento del Capitán por caso fortuito o de fuerza mayor, deberá quedar al mando de la nave el tripulante o trabajador que le siga en jerarquía, así hasta en casos extremos pudiendo llegar hasta el con-tramaestre o al timonel; y sólo cuando hubiera a bordo una persona de mayor capacidad que no siendo de la tripulación podrá tomar el cargo.

### 2.2.5 Código de Comercio

Sólo se refiere a disposiciones sobre el buque en sí mismo, no existe expresamente nada que se relacione a los riesgos profesionales de los trabajadores de los buques.

Anteriormente en el Código de 1887, Libro Tercero, del Comercio Marítimo, del artículo 641 al 944 quedaron derogados por el artículo 2, Transitorio de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, pero se referían al trato específico de la actividad del comercio marítimo, sin deducir específicamente riesgos del trabajo a las tripulantes; en el artículo 684, se facultaba al Capitán para contratar o nombrar a la tripulación en ausencia del naviero y hacer la propuesta estando presente, pero sin que el naviero pueda imponerle ningún individuo contra su expresa negativa; el Capitán tenía una marcada autoridad sobre la tripulación, en la actualidad esta facultad casi ha desaparecido; además el Capitán estaba facultado también para contratar el fletamiento del buque en ausencia del naviero o su consignatario, obrando conforme a las instrucciones recibidas y procurando la diligencia de los intereses del propietario; esto quería decir que el Capitán podía contratar y distribuir la carga; estas facultades han desaparecido, debido a la delegación de funciones por causa del crecimiento

desarrollo de grandes navieras y de buques cada día mas completos para operar, dejando sólo al Capitán la representación de empresario, la dirección y la vigilancia de la nave, en concordancia con la Ley Federal del Trabajo que dispone que el Capitán es la máxima autoridad del buque y el representante del armador, fletador o naviero, considerando que el Capitán como representante del empresario tiene funciones como administrador pero sin poder presentarse ante la Asamblea y deliberar y resolver, impidiéndole cualquier participación de decisiones; la excepción a esta regla se encuentra en el artículo 197, de la Ley General de Sociedades Mercantiles, que se refiere a que los administradores no podrán votar, pero si participar en las deliberaciones relativas a la aprobación de los informes financieros; estos preceptos obligan al Capitán a no poder tomar decisiones obvias en relación a los riesgos del trabajo, porque lo reduce a administrador; sin embargo, la titularidad de la acción de responsabilidad actualmente trata de comprender todas las situaciones generales de responsabilidad y no sólo la civil, sino también casos especiales de responsabilidad en la que pueden incurrir los administradores.

La realidad es que la Ley otorga a los administradores de los buques mercantes, a los capitanes, un número mayor de facultades para conducir la empresa como él desee conveniente, incurriendo constantemente a realizar conductas culposas que afectan directamente a las sociedades navieras y a los trabajadores de los buques.

#### 2.2.6 Código Penal

Es necesario establecer una legislación adecuada y específica sobre los delitos que se cometen a bordo, ya que se encuentran tipificados en este ordenamiento sin considerar el lugar de los hechos, pudiendo representar una atenuante, o bien agravante del delito representando un riesgo del mar.

Solamente se encuentra un delito marítimo debidamente regulado en el artículo 146, del Código de Justicia Militar, y los delitos corresponden a los artículos 210 y 213, del Código Penal.

#### 2.2.7 Ley General de Población

Dispone que ningún pasajero o tripulante marítimo podrá desembarcar sin previa autorización de migración, sino hasta

que se efectúe la inspección correspondiente, artículo 24.

Además, prevé que los capitanes de buques deberán presentar a las autoridades de migración en el momento de efectuar la inspección de entrada o salida, una lista de los pasajeros y/o de los tripulantes, conteniendo todos los datos de identidad, proporcionando un mínimo de seguridad - tanto a los pasajeros como a los trabajadores de la nave, evitando de esta forma los riesgos del mar.

#### 2.2.8 Ley General de Salud

La publicación en el Diario Oficial de la Federación, derogó al Código Sanitario.

Establece en el Título Séptimo, Capítulo IV, que los efectos del ambiente en la salud, las autoridades sanitarias - podrán establecer normas, tomar medidas, realizar actividades para protección de la salud humana ante los riesgos y daños que representa el medio en que se desenvuelven; en el Capítulo V del mismo Título, dispone normas en materia de salud ocupacional, esto quiere decir que el trabajo o las actividades comerciales, incluyendo las industriales, profesionales y demás, se ajustarán a esta Ley, de acuerdo a las normas que al efecto dicten las autoridades sanitarias.

En el Título Octavo, Capítulo I, se dictan las atribuciones de la Secretaría de Salud en materia de prevención y control de enfermedades y accidentes.

En los servicios de sanidad internacional, la Secretaría de Salud llevará la vigilancia sanitaria en los puertos marítimos y en las poblaciones de los puertos, incluyendo las fronteras, pudiendo restringir la salida de cualquier barco, personas, tripulaciones, objetos, mercancías o substancias que representen un riesgo para la seguridad de la salud; la Secretaría de Salud notificará a la Organización Mundial de la Salud las medidas que haya adoptado de modo temporal o permanente en materia de sanidad internacional; así como se establece en el Título Décimo Quinto, Capítulo I.

Sanidad Marítima se regula en el mismo Título Décimo Quinto, Capítulo III, expresando que la autoridad sanitaria de los puertos exigirá al arribo de cualquier barco en la inspección correspondiente; la Secretaría de Salud determinará el tipo de servicios médicos y el equipo indispensable que deberán tener todas las embarcaciones para evitar y prevenir cualquier tipo de enfermedad dando atención médica a los pasajeros, a los trabajadores marítimos, y a los polisones además los buques deberán estar provistos de documentación sanitaria exigida por los tratados y convenios internacionales.

De acuerdo al Título Noveno, Capítulo Único, las actividades básicas de asistencia social son aquellas que prevén la protección por parte de las autoridades sanitarias y - educativas en colaboración para proporcionar atención rehabilitatoria.

2.3. Los Seguros Privados, las Mutualidades y los Sistemas de Protección Social en los Buques Mercante

La Ley General de Instituciones de Seguros establece que deben existir instituciones de seguros, instituciones nacionales de seguros, sociedades mexicanas privadas autorizadas para practicar operaciones de seguros, las sucursales o compañías extranjeras de seguros autorizadas.

Las instituciones nacionales de seguros son constituidas con la intervención del Estado Federal, o bien que éste - suscriba la mayoría del capital.

Las instituciones auxiliares, que son consorcios constituidos o formados por instituciones de seguros autorizados con el objeto de prestar a un sector de la actividad económica un servicio de seguros a nombre y por cuenta de esas instituciones aseguradoras, o celebrar en representación de ellas

los contratos, el reaseguro o coaseguro necesarios para la mejor distribución de los riesgos.

Las cajas y uniones de seguros, la Ley prevé en el artículo 4 , que no se consideran de seguros sujetos a la Ley, en caso de sufrir riesgos, sin expedir póliza o contratos que se sujetarán al reglamento que expedirá la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

La autorización y organización que el Gobierno Federal por conducto de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, otorga oyendo la opinión de la Comisión Nacional de Seguros, llenando los requisitos de acuerdo al Título Primero de la Ley, Capítulo I, 2da. Sección, para el pago de riesgos del trabajo, a sus asociados.

Las sociedades mutualistas de seguros, de acuerdo a las instituciones de seguros se organizan en sociedades mutualistas, señala el artículo 18 que el contrato deberá otorgarse ante notario público ajustándose a lo dispuesto, conteniendo la cuantía del fondo social exhibido y la formación de amortizaciones, nombres, apellidos, domicilios y demás generales de los mutualizados, indicando los valores; el máximo destinado a gastos de funcionamiento, inicial a la

operación y la proporción de las cuotas anuales; condiciones generales; monto según lo estimen los valores asegurados; la forma y las condiciones de la declaración que deben hacer los mutualizados; por último, la facultad de la sociedad para rescindir el contrato presentado.

El cooperativismo en México data de 1973, y tiene sus bases legales en la Ley General de Sociedades Cooperativas de 1938, siendo creada por el Banco de Fomento Cooperativo de 1941, así como el Código Civil, artículo 25, que establece que son personas morales las sociedades cooperativas y mutualistas; se tipifica a las sociedades cooperativas como una especie de sociedades mercantiles, mismas que se encuentran integradas por individuos de la clase trabajadora; en México, desde 1983 se ha fomentado en forma constante y veraz el cooperativismo entre la gente del mar, teniendo como característica que cuando se trata de cooperativas de productores o se aprisionan a través de la sociedad o utilizan los servicios que ésta distribuye cuando se trata de consumidores; funciona sobre principios de igualdad de derechos y obligaciones de sus miembros, y funciona con número variable de socios, nunca inferior de diez; debe tener capital variable de socios y duración indenfinida; conceder a cada socio un voto; no perseguir fines de lucro, procurar el mejoramiento económico y social de sus asociados, mediante la acción

conjunta de éstos en una obra colectiva; y repartir sus -  
rendimientos a prorrata.

Debe tener capital social conteniendo un fondo de reserva;  
un fondo de previsión social, que son irrepartibles en  
caso de liquidación porque el sobrante paso al Fondo  
Nacional de Crédito Cooperativo. (25)

Las cooperativas que existen en México han sido de gran  
éxito en el trabajo marítimo, porque han fomentado la pro-  
ducción pesquera, desarrollando la prevención social y la  
seguridad marítima de los tripulantes, así como el resguar-  
do contra los riesgos específicos del mar.

El control de inversiones de acuerdo a los artículos 93 , y  
103 , que se refieren a esta materia, el efectivo, los títu-  
los o valores que se mencionan en las fracciones primera y  
segunda del artículo 85 , señala al artículo 93 , que se  
desitarán en Nacional Financiera, S.A., con la expresión,  
"las operaciones, ramas que correspondan a dichas inversio-  
nes". Tal depósito quedará efecto al cumplimiento de las

(25) Cfr. De la Cueva, Mario. Ob. Cit. Pág. 121

obligaciones de las instituciones podrán retirar, en cualquier tiempo, alguno o algunos de los títulos de los valores depositados reemplazándolos por otros de igual valor, previa aprobación de la Comisión Nacional de Seguros. (26)

#### 2.4. Plan de Capacitación y Adiestramiento del Personal de la Marina Mercante.

El constante desarrollo y evolución tecnológico, social, económico y político de la actividad marítima mercante, requiere de la urgente necesidad de disponer de los lineamientos necesarios para capacitar el elemento humano, para impulsar la responsabilidad del trabajo marítimo, la valoración de la ética profesional y el sentido del deber, necesarios en el ejercicio del trabajo y el sentido del deber, necesarios en el ejercicio del trabajo en los buques mercantes. Este Plan de Capacitación permitirá un desarrollo integral de ser humano para transmitir correctamente sus condiciones, sus conocimientos mejorarlos, elevando la habilidad y la destreza en el trabajo, permitiendo la superación individual y en colectividad, previniendo todo riesgo del mar.

(26) González Díaz Lombardo, Francisco. El Derecho Social y la Seguridad Social Integral, UNAM, México 1978. Pág. 429.

Se establece una serie de normas relativas a la seguridad marítima, primeros auxilios y supervivencia en el mar, seguridad e higiene marítma, dispositivos para prevenir la contaminación ambiental, convenios internacionales relativos a la seguridad marítima, zafarranchos a bordo, detección y análisis de gases en la nave, control de corrosión como es efectuar, ordenar y supervisar labores de prevención antitoxicorrosiva y recubrimientos adecuados, prevé la legislación marítima relativa a libros de consulta a bordo de los buques y de las atenciones, atribuciones y documentación correspondiente a los inspectores de las sociedades de seguros y clasificación para la protección del buque, levantar actas que cubran los requisitos legales y de forma, ante las autoridades marítimas, de la administración de como formular programas y organizar el trabajo marítimo, el manejo de personal y principios básicos de administración en general; por último, establece una serie de normas técnicas específicas para la ejecución del trabajo a bordo, previniendo de esta manera los "riesgos del mar". (27)

(27) Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante. Plan de Capacitación y Adiestramiento de la Marina Mercante Nacional, S.C.T., México 1978. Pág. 10

3. La Seguridad Social en los Buques Mercantes a la Luz de los Organismos Internacionales

El Derecho del Mar es considerado una rama del Derecho Internacional, teniendo como objetivos principales normar y regular las diferentes conductas de los sujetos que gozan de reconocida personalidad jurídica internacional, que se dan en un lugar determinado en el ámbito espacial de validez de las mismas normas, y que se encuentran comprendidas por las zonas marinas que se encuentran dentro de un régimen de jurisdicción internacional. (28)

Debiéndose cumplir las normas de Derecho Internacional del Mar, estableciendo lineamientos o pautas jurídicas generales; sin embargo, es la legislación nacional, la que dentro de su territorio establece los límites, regula específicamente las actividades de cualquier sujeto dentro del ámbito de su jurisdicción, pero no siempre de su competencia, ocasionando grandes conflictos internacionales; este problema tiene como base la nacionalidad de cada individuo que presta sus servicios a bordo de un buque mercante, de la bandera del puerto de origen, así como la de su matrícula, además las aguas territoriales que pertenecen a un Estado con diferente

(28) Szekely Alberto. Introducción al Derecho Mexicano, Tomo II, UNAM, México 1981. Pág. 1479.

nexo político y jurídico; la nacionalidad ha sido definida de acuerdo a los tres elementos principales que son el Estado soberano, el individuo capaz de recibirla y el nexo, que la pertenencia jurídica de una persona a la población constituida del Estado rector; incluyendo la naturaleza jurídica, obedeciendo principalmente a las necesidades del Estado y a las necesidades de la comunidad internacional. (29)

Los riesgos específicos del trabajo a bordo de los buques - mercantes se encuentran estrechamente relacionados con el problema de la nacionalidad, causando una serie de conflictos de leyes, haciéndose necesaria la inscripción de un orden jurídico superior a la del Estado; en otras palabras, al carácter supranacional; existen dos tendencias, la internista y la autónoma, ésta última trata de analizar situaciones concretas que se derivan de ciertas características particulares, con el fin de determinar normas jurídicas que les son aplicables, en relación con el ámbito de aplicación de las mismas y tomando en consideración los puntos de conexión, como son el domicilio para las personas, la voluntad de las partes o el lugar de ejecución para las obligaciones convencionales.

(29) Pérez Nieto, Leonel. Derecho Internacional Privado, Ed. Harla México 1981. Págs. 32 - 33.

Para definir en un momento dado el accidente o enfermedad - del trabajo a bordo de los buques, es necesario establecer la responsabilidad en el trabajo, así como la responsabilidad del empresario, aunado al complicado problema de la nacionalidad, prevaleciendo la aplicación de las normas internas, concretándose a un procedimiento de la técnica conflictual conforme a la manera directa de solucionar un problema derivado del tráfico marítimo internacional o interestatal con la aplicación del Derecho Positivo que dará la solución objetiva.

### 3.1. Organización de las Naciones Unidas

Para resolver problemas conflictuales que puedan implicar - un peligro para la seguridad internacional y a la paz universal, el Derecho Administrativo Internacional se encuentra representado fundamentalmente por la Organización de las Naciones Unidas, que tiene sus inicios en el año de 1945, sustituyendo a la Sociedad de las Naciones, teniendo por objeto principal, la misión de salvaguardar la paz mundial y fomentar la cooperación económica, social, política y cultural entre todas las naciones.

La Organización de las Naciones Unidas, por diversas necesidades y acciones ha creado los organismos especializados para satisfacer los diferentes requerimientos de la comunidad internacional; dentro del tema que nos preocupa, se tocarán mas adelante, a aquellos organismos que consideren a la - "protección de los riesgos del mar".

La seguridad Social Internacional ha sido definida como el conjunto de instituciones que tienen a su cargo la complicada tarea de hacer realidad los postulados y principios relacionados con la seguridad y la paz internacionales. (30)

En base a los principios universales de los derechos del - hombre, también la gente de mar ha sido preocupación de los organismos internacionales, especialmente capacitados para proveer de normas y para prevenir a los trabajadores de los riesgos específicos del mar, considerando los conflictos de leyes que constantemente se presentan a bordo los buques - mercantes a causa de la diferencia de nacionalidad entre - los marineros y el puerto de matrícula del buque; Además de tomarse en cuenta la naturaleza de sus funciones y objetivos de la empresa marítima; adjudicando disposiciones que

(30) Ob. Cit. González Díaz, Lombardo. Pág. 25

no impliquen el uso de la fuerza y que puedan comprender la interrupción total o parcial de las relaciones diplomáticas, marítimas, gráficas, radiotelegráficas, económicas y de -- otros medios; también, han adoptado medidas que impliquen el uso de la fuerza aérea, la naval o la terrestre en casos de peligrar o restablecer la paz y la seguridad marítima internacional. (31)

### 3.2 Organización Internacional del Trabajo

La conferencia que puso fin a la Primera Guerra Mundial, en la que flotaban las ideas de paz universal y de justicia social que se debía extender a todos los pueblos de la tierra; se determinó la creación de la Sociedad de las Naciones, y bajo la presión de la clase trabajadora, en una de las últimas sesiones de la Conferencia de la Paz se produjo el nacimiento de la Organización Internacional del Trabajo, adquiriendo el Derecho al Trabajo una nueva dimensión de carácter universal y de altura; su funcionamiento fue inmediato, porque su primera reunión se llevó a cabo en la Ciudad de --- Washington el 29 de octubre de 1919; teniendo como princi--- cipios rectores: "La justicia social en las relaciones entre - el capital y el trabajo, teniendo su fundamento en la propia

(31) Méndez Silva, Ricardo y Gómez Poblado, Alonso. Introducción al Derecho Mexicano, Tomo I, UNAM, México 1981. Pág.560

justicia y los derechos universales del hombre, que son la base de la paz universal". Se creó un ordenamiento que serviría el instrumento, mismo que todavía intenta unificar para garantizar la justicia y la igualdad; además, se elaboraron una serie de recomendaciones editadas por la Oficina Internacional del Trabajo, considerando los riesgos específicos del trabajo en buques mercantes de acuerdo a las técnicas requeridas, así como disposiciones sobre higiene y seguridad en el trabajo a bordo de los buques; se han efectuado convenios y tratados conteniendo esencialmente los principios de el Derecho al Trabajo que se trataron en Versalles, así como en la Carta de las Naciones Unidas, en la Declaración de Filadelfia, en la Declaración Universal de los Derechos del Hombre, en la Carta de la Organización de los Estados Americanos, y en consecuencia, en la Carta Internacional Americana de Garantías Sociales; por último, las resoluciones adoptadas en las Conferencias Panamericanas y las Conferencias Regionales Americanas organizadas por la Organización Internacional del Trabajo.

El principio rector del Derecho Internacional del Trabajo - consiste en que " el trabajo no debe ser considerado como mercancía de comercio"; este principio lo encontramos plas-

mado en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos de 1917, adoptando las siguientes medidas: El derecho de asociación; un mejor salario que asegure un nivel de vida conveniente; la jornada de ocho horas, o de cuarenta y ocho a la semana; descanso semanal; supresión del trabajo de los niños; medidas que faciliten la educación y el desarrollo físico de los menores; salario igual, sin distinción de sexo, para trabajo igual ; tratamiento económico conveniente para los trabajadores extranjeros; servicio de inspección del trabajo. El legislador no contempló los riesgos del trabajo.

Las Naciones Unidas reconocen a la Organización Internacional del Trabajo como un organismo especializado y competente para emprender la acción que considere apropiada, de conformidad con el instrumento constitutivo básico para el cumplimiento de los propósitos depositados en éste. <sup>(32)</sup>

Existen condiciones de trabajo que entrañan tal grado de injusticia, miseria y privaciones para un gran número de seres humanos amenazando la conservación de la paz universal, que ha sido necesario considerar en el texto de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo de 1919, a las horas de trabajo, fijación de la duración máxima de la jor-

(32) Acuerdo entre las Naciones Unidas y la Organización Internacional del Trabajo, Oficina Internacional del trabajo, Ginebra 1969. Pág.78

nada y de la semana de trabajo, contratación de la mano de -- obra, lucha contra el desempleo, garantía de un salario vital adecuado, protección del trabajador contra las enfermedades y accidentes del trabajo, protección a los niños y a los adolescentes y el trabajo de las mujeres, pensiones de vejez y de invalidez, protección de los intereses de los trabajadores - ocupados en el extranjero, reconocimiento del principio del salario igual por un trabajo de igual valor y del principio de libertad sindical, organización de la enseñanza técnica y otras medidas análogas. Es de observarse que la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo, si contempla los accidentes y enfermedades del trabajo, considerando que si en cualquier nación no se adoptará el régimen de trabajo que se recomienda, obstaculizaría los esfuerzos de -- otras naciones que deseen mejorar la suerte de sus trabajadores en sus propios países.

La Organización Internacional del Trabajo tiene como misión la de solicitar la ratificación de los tratados y convenios a los Estados Miembros en materia laboral, con la finalidad de estimular y orientar la acción nacional en determinados aspectos.

Por otro lado, la Organización Internacional del Trabajo se ha preocupado por crear recomendaciones y convenios de la gente del mar en materia de "riesgos profesionales", participando activamente en congruencia con las disposiciones internas, y ha logrado la ratificación de 22 convenios internacionales conforme a la Ley Fundamental, que forman parte de nuestro Derecho al Trabajo.

La gente de mar se encuentra expuesta constantemente a las eventualidades por la naturaleza de su trabajo a bordo de los buques mercantes, causando accidentes y enfermedades graves como consecuencia de su trabajo marítimo, alcanzando la pérdida del ingreso hasta arrojarlos a la miseria, la Organización Internacional del Trabajo se ha esforzado por instaurar sistemas de seguridad social que garanticen la protección eficaz contra los riesgos sociales, adoptado en la Conferencia de 1952, el Convenio sobre Seguridad Social, con el propósito de abarcar a toda la comunidad internacional; en 1964 inició un programa de revisiones y posteriormente se adoptó un convenio y una recomendación sobre "prestaciones en caso de accidentes del trabajo y enfermedades profesionales".

Centenares de expertos se conmovieron y participaron; las diferentes naciones de la tierra pidieron asesoría a la Organi-

zación Internacional del Trabajo sobre la materia, como Lord Beveridge que preparó un célebre plan de seguridad social para el Reino Unido, y la Comunidad Económica Europea preparó reglas relativas a la seguridad social de los trabajadores migrantes y la convención de seguridad social de la Organización de los Estados de Centroamérica.

La Organización Internacional del Trabajo tiene a su cargo la Secretaría de la Asociación Internacional de la Seguridad Social, que agrupa a los servicios internacionales, a las instituciones centrales y a las uniones nacionales de seguridad social de mutualidades de un centenar de países. (33)

### 3.2.1 El Estatuto de la Gente de Mar

La Organización Internacional del Trabajo ha elaborado un verdadero estatuto de la gente de mar, organizando reuniones que prepara la Comisión Paritaria Marítima de la misma Organización, poniéndolo al día.

Algunos convenios y recomendaciones se refieren específicamente a los accidentes de trabajo y a las enfermedades profesionales a bordo de los buques mercantes, como es la edad mínima

(33) Oficina Internacional del Trabajo. La Oficina Internacional del Trabajo y el Mundo del Trabajo, Oficina Internacional del Trabajo, Ginebra 1977. Pág.30.

la formación profesional, los certificados de capacidad y el alojamiento a bordo.

### 3.2.2 Programa de la Ottawa para la Seguridad Social en América

Fue adoptado por la Octava Conferencia de los Estados de América miembros de la Organización Internacional del Trabajo, celebrado del 12 al 23 de septiembre de 1966.

Se consideraron los puntos esenciales sobre la seguridad social como instrumento del progreso social, así como proteger la salud, garantizar los medios económicos y sociales de la familia, proveer la vivienda, unificar las normas de aplicación a la seguridad internacional, la seguridad social como proceso reversible, extensión de asistencia social y médica a todos los ámbitos, protección de los riesgos del trabajo en general, financiamiento y administración de la seguridad social, coordinar los planes de acción; la Organización Internacional del Trabajo debe intensificar sus actividades - sobre la materia de seguridad social, y evitar duplicaciones o supervisiones en sus demandas de cooperación técnica.

### 3.3 Organización Marítima Internacional

En la reunión del Consejo Consultivo Marítimo Unido, celebrado en la Ciudad de Washington de 1946, se elaboró un proyecto de Convenio Constitutivo preparado por la Conferencia Marítima de las Naciones Unidas en 1948, efectuada en la Ciudad de Ginebra, dando origen a la Organización Marítima Internacional, como un organismo especializado.

La Convención entró en vigor hasta el 17 de marzo de 1958, - siendo ratificada por 21 Estados miembros de los cuales siete debían tener una marina mercante no menor de un millón de toneladas brutas. A partir de esa fecha y debido al desarrollo tecnológico para el transporte marítimo y sus respectivas necesidades; han habido cinco series de enmiendas adoptadas por medio de resoluciones del máximo órgano de la Organización - Marítima Internacional, en 1964, 1965, 1974, 1977 y en 1979, estando las tres primeras de ellas en vigor.

Anteriormente se denominaba Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, y se modificó el nombre por la actual denominación el día 22 de mayo de 1982.

Los objetivos de la Organización Marítima Internacional den-

tro del ámbito de su competencia se encuentran al establecer el sistema de colaboración entre los Estados en materia reglamentaria y prácticas relativas a cuestiones técnicas de índole concerniente a la navegación comercial internacional, fomentar la adopción en general de normas elevadas a garantizar la seguridad marítima, eficiencia de la navegación y prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques, además de ocuparse de las cuestiones jurídicas relacionadas con las finalidades; fomentar la eliminación de medidas discriminatorias y restricciones innecesarias aplicadas por los gobiernos a la navegación comercial internacional con el fin de promover la disponibilidad de los servicios marítimos del comercio mundial; tomar medidas para la consideración de la comunidad internacional sobre todas las cuestiones relativas a la navegación marítima que puedan ser cometidas y practicadas por cualquier organismo o institución especializada de las Naciones Unidas, y por último, facilitar el intercambio de informaciones entre los gobiernos en asuntos sometidos a consideración de la Organización.

El alcance de los objetivos de la Organización Marítima Internacional, es que mediante los órganos y procedimientos señalados, ofrece a sus Estados miembros un foro para el intercambio de información de experiencia acerca de todos los asuntos relativos, como :

1. Facilitar la adopción de convenios y otros ordenamientos relativos a resolver cualquier cuestión sobre seguridad marítima, mediante acuerdos internacionales protocolarios;
2. Aprobar recomendaciones, códigos, reglas, prácticas y normas generales; e
3. Iniciar el estudio de determinados problemas y poner los resultados tales a disposición de los Estados interesados.

Los convenios y disposiciones más importantes de la Organización Marítima Internacional, son :

1. El Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974; normas mínimas para la construcción, equipo y operación de buques, insertas dentro de su ámbito de aplicación, tendientes a incrementar la seguridad;
2. Un Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes; se expresan reglas de el comportamiento de los buques en relación a otras naves en el mar, además de regular luces y marcas; señales luminosas y conduc-

tas de los buques en condiciones de visibilidad reducida; reglas de rumbo y gobierno; señales acústicas para buques a la vista uno del otro; este reglamento se elaboró en 1969, en base a la tecnología de ese momento, pero en 1972 se instrumentó un nuevo convenio a este reglamento y entró en vigor en 1977, describiendo los procedimientos de maniobras y las medidas que han de tomar los buques cuya capacidad de maniobra está restringida por razón de calado;

Asistencia técnica a los Países en Desarrollo; el objetivo principal de este convenio es la formación y expansión de los países en desarrollo de sus propias flotas mercantes como uno de los medios que les permitan mejorar sus balanzas de pagos en el comercio mundial; además de tratar de uniformar la aplicación de las normas específicas de los trabajadores de los buques, para lograr;

- a) La administración de la seguridad del buque;
- b) El proyecto del buque y aspectos técnicos de la construcción naval;
- c) El transporte de las mercancías;
- d) Facilitar el tráfico marítimo;

- e) La operación portuaria; y
- f) Establecer normas aplicables a todos los buques y a la navegación.

La Organización Marítima Internacional y los organismos no gubernamentales son de carácter consultivo, como son :

- a) La Federación Naviera Arabe (AFS);
- b) La Comunidad del Caribe (CARICOM);
- c) La Conferencia Ministerial de Estados en Africa Occidental y Central sobre Transporte Marítimo;
- d) La Comisión del Báltico para la protección del Medio Marino (Comisión de Helsinki);
- e) La Organización Internacional para la Conservación de la Naturaleza Marina (IUCN);
- f) La Organización Internacional Anticontaminación de Armadores de Buques Tanque (ITOP F); y
- g) La Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite (INMARSAT).

#### 3.4. Organización Mundial de la Salud

De acuerdo con su Constitución de 1946, misma que entró en vigor hasta 1975, todas las partes de esta Organización declararon encontrarse de conformidad con la Carta de las Naciones

Unidas que contiene los siguientes principios básicos, de la felicidad, las relaciones armoniosas y la seguridad de todos los pueblos es la salud, como el Estado de completo bienestar físico, mental y social, además la ausencia de afecciones o enfermedades.

Los objetivos primordiales de la Organización Mundial de la Salud, son el alcanzar para todas las naciones el grado más alto posible de salud, y su función esencial, es representar la autoridad directiva y coordinadora en la labor sanitaria internacional, estimulando y hacer adelantar el trabajo para suprimir las enfermedades en general; promover normas internacionales respecto de productos biológicos, farmacéuticos y similares, además de unificar los procedimientos de diagnóstico; fomentar las actividades en el campo de la higiene mental, especialmente en aquellas personas que tienen que ver con la armonía.

La Organización Mundial de la Salud se ha ocupado, respecto a los riesgos profesionales de los buques mercantes, asegurando una higiene ocupacional adecuada, en medio de un ambiente propicio de sanidad marítima, creando recomendaciones y convenios relativos, así como asesorando a los países en desarrollo.

3.5. Otros Organismos Internacionales que Contribuyen en la Seguridad Social Internacional de la Gente de Mar

3.5.1. La Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura; trata de contribuir a la paz mediante la colaboración internacional brindando educación para todos. Se estableció en 1946, y los proyectos de la UNESCO abarcan campañas de alfabetización, capacitación, hombres de ciencia y técnicos, el fomento del reconocimiento de las diferentes culturas y asistencia técnica para mejorar y desarrollar los medios de comunicación; tiene su sede en París, Francia.

3.5.2. BIRF, Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento, fue fundado en la Conferencia Financiera y Monetaria de Bretton Woods, en 1945, y funcionó hasta 1946; el Banco es una organización cooperativa internacional asociado a las Naciones Unidas.

3.5.3. Asociación Internacional de Fomento, AIF; es otra filial del Banco Mundial creada en 1960, otorga créditos a los países subdesarrollados en condiciones mas favorables que las que dan los mercados de capital, tiene su sede en Washington, D.F., E. U. A.

3.5.4. Corporación Financiera Internacional, CPI; afiliada al Banco Mundial, fue establecida en 1956, con el fin de promover el desarrollo económico por medio de inversiones en empresas privadas en las zonas menos desarrolladas, y tiene su sede en Washington, D.C., E. U. A.

3.5.5. Fondo Monetario Internacional, FMI; creado en 1945, - fomenta la cooperación internacional sobre problemas monetarios, convertibilidad de divisas y cuestiones de estabilidad de la moneda. Vende divisas a sus miembros para solucionar - su déficit en la balanza de pagos, y tiene su sede en Washington, D.C., E. U. A.

3.5.6. Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación, FAO; se propone elevar el nivel de - nutrición y de vida, mejorar la eficiencia de la producción y distribución de productos agrícolas, mejorando la condición nutricional; inició la Campaña Mundial Contra el Hambre en 1960; tiene su sede en Roma, Italia.

3.5.7. Unión Internacional de Telecomunicaciones, UIT; - alienta la cooperación de todas las formas de telecomunicaciones internacionales, como llamadas telefónicas, programas y difusiones por radio y televisión, así como radiocomunicación especial; fue fundada en 1947, y reorganizada en 1947; tiene su sede en Ginebra.

3.5.8. Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio, GATT; tratado internacional que estipula normas comerciales - aceptadas por las naciones que representan la mayor parte del comercio mundial, con el fin de reducir barreras comerciales; su vigencia es a partir de 1948, y tiene su sede en Ginebra.

3.5.9. Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial, ONUDI; fue establecido en 1967 por la Asamblea General de ésta convirtiéndose en un organismo especializado de la ONU, tiene como mira fundamental el desarrollo industrial y contribuir a la industrialización de los países en vías de desarrollo; tiene su sede en Viena. (34)

### 3.6 Convenios de la Organización Internacional del Trabajo Ratificados por México

3.6.1. La colocación, titulación, enrolamiento, certificados de capacidad de la gente de mar, se encuentra frente a las exigencias de desarrollo tecnológico y a la enseñanza relativa, para hacer mas profesionales a la gente de mar, adaptándola a las exigencias reales del trabajo a bordo; la Organización Internacional del Trabajo tiene mas de 400 expertos trabajando en la creación de recomendaciones para apoyar la capa

(34) Organización de las Naciones Unidas. Organismos Internacionales de la ONU, Organización de las Naciones Unidas, México 1984. Pág. 2.

capatación profesional de la gente que trabaja en los buques mercantes, además, crea normas específicas sobre la colocación de la gente de mar, Convenio No. 9; el relativo al contrato de enrolamiento de la gente de mar, Convenio No. 22; el que se refiere al mínimo de capacidad profesional de los capitanes y oficiales de la marina mercante, Convenio No. 53; se fijan las normas relativas a los documentos nacionales de identidad de la gente de mar, Convenio No. 108; en México se ha creado un plan de capacitación y adiestramiento del personal de la marina mercante nacional, entendiéndose como un proceso que permite la capacitación y el desarrollo integral, como anteriormente se mencionó en el Capítulo II de la presente síntesis, mismo que se encuentra en concordancia con los Convenios mencionados en las siguientes disposiciones :

1. Mando medio  
De pilotos a capitanes; y segundo, de maquinistas a primeros maquinistas; en sus disposiciones generales;
2. Seguridad Marítima;
3. Seguridad e higiene marítima;
4. Dispositivos para prevenir la contaminación del agua del mar y la contaminación ambiental;

5. Convenios internacionales relacionados con la seguridad marítima;
6. Zafarranchos a bordo;
7. Detección y análisis de gases;
8. Control de corrosión;
9. Legislación marítima; y
10. La administración. (35)

3.6.2. El examen médico, la medicina preventiva y la asistencia médica de los tripulantesmercantes ha sido preocupación de la Organización Internacional del Trabajo, en absoluta concordancia con la legislación interna, así como se ha celebrado en los convenios internacionales relativos a estas materias, como lo es el examen médico obligatorio de los menores empleados a bordo de los buques, Convenio No. 16, en el Convenio No. 43, y en el Convenio No. 102.

(35) Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante. Lineamientos de Política y Programa para el Desarrollo de la Marina Mercante, S.C.T., México 1979. Pág. 17.

Debe hacerse notar que en México no existe reglamentación especial en la materia, sólo lo que se encuentra dispuesto en el artículo 1° del Reglamento de la Marina Mercante, señalando que todos los aspirantes que pretendan ingresar a la flota mercante deberán comprobar mediante un certificado médico con título registrado en la dependencia oficial respectiva; sin embargo, con el Plan de Capacitación y Adiestramiento del Personal de la Marina Mercante Nacional, se prevé capacitar al oficial para atender los casos de enfermedades y accidentes del trabajo a bordo; más no es suficiente, se requiere de un especial tratamiento para todo aquello que se relacione con la medicina preventiva.

3.6.3. El alojamiento y la alimentación a bordo de un buque mercante, debe ser dispuesta de acuerdo a las condiciones climáticas y geográficas de los lugares que se tocarán durante la travesía; así como el tipo de alojamiento debe proteger el cuerpo y el descanso de los tripulantes, puesto que el avituallamiento de cada buque debe responder a cada una de las necesidades personales de la tripulación, garantizando un mínimo de seguridad contra los riesgos del mar; tanto la alimentación como el alojamiento de cada buque responde a cada una de las necesidades de cada tripulación; considerando los puertos que se tocarán, los marineros deben estar protegidos con-

tra las enfermedades regionales o locales; la Ley Federal del Trabajo dispone que son riesgos profesionales del trabajo.

3.6.4 La Organización Internacional del Trabajo ha celebrado los convenios No.52, que se refiere a las vacaciones pagadas de la genta de mar; el No.63, sobre estadísticas de salario y horas de trabajo a bordo; el No.109 de salarios, horas de trabajo a bordo y dotación ; sobre los salarios de la gente de mar representan riesgos cuando los tripulantes pertenecen a flotas marcantes de altura, porque el tipo de cambio de la moneda les impide en un momento la solvencia oportuna para poseer un poder adquisitivo inmediato, afectando su seguridad personal en lugares y países de diferente nacionalidad.

3.6.5 El desempleo y la Repatriación de los Trabajadores de los Buques Mercantes se debe constantemente, a que las relaciones de trabajo marítimo se encuentran en conflicto de intereses, o mejor dicho constituyen un conflicto internacional de leyes, porque en primer lugar no se puede rescindir o renunciar al contrato de trabajo durante la travesía, no pudiéndose aceptar hasta llegar al puerto más próximo, por razones de seguridad de la nave, existiendo desempleo entre la gente del mar a un nivel muy elevado, en diferentes puertos, de diferentes nacionalidades, existe la indemnización por la pérdida de la nave por naufragio, Convenio No.8; sin embargo,

no soluciona el problema de desempleo; otro Convenio sobre la repatriación de la gente de mar, es el No.23.

Las ventajas que se pueden alcanzar considerando estos puntos esenciales de los riesgos del trabajo en los buques mercantes, es la de facilitar el acceso y la posibilidad de complementar la teoría con las prácticas marítimas mercantes, unificando -- las normas y disposiciones para esclarecer el complicado "riesgo del mar".

#### 4. El Derecho del Mar y la Seguridad Social de las Tripulaciones Mercantes en el Mundo

El mar constituye una frontera común para todos los estados, especialmente para 120, de entre un total de 160 estados actualmente que tienen costas en algún mar del mundo. El mar es un medio de comunicación y de transporte<sup>(36)</sup>; y sobre todo, para el tema en cuestión para el tráfico, estimulando e impulsando la actividad comercial en lo interior y lo exterior, de acuerdo a objetivos congruentes, usando todos los instrumentos, toda la experiencia, toda la habilidad y sumando -ésto es básico, es fundamental- las ricas posibili

(36) Cfr. Szekely, Alberto. Ob. Cit. Pág. 1479

dades del sector público exportador, con las equivalentes del sector privado mediante sistemas de concertación que permiten multiplicar nuestra capacidad de oferta, nuestra capacidad de demanda y, desde luego, nuestra posición negociadora en un mundo en el que la eficiencia y la combatividad son fundamentales. (37)

El tráfico marítimo, es posible gracias a los sistemas portuarios que constituyen un instrumento vital para el desarrollo económico y social, valuartes de la soberanía de cada estado, y son la puerta más grande para el comercio internacional, que puede significar fuente de dependencia o de independencia; por otro lado el intercambio de mercancías, también es posible por el gran esfuerzo que realizan los tripulantes de los buques mercantes, ya que debido al trabajo que realizan, requieren de una destreza y capacitación adecuadas que deben quedar integrados al derecho social y al derecho del mar internacionales, como una interdisciplina, y que sólo así se podrá garantizar la seguridad social internacional de la gente del mar, para que puedan gozar de reconocida personalidad jurídica internacional en su ámbito especial de validez, atendiendo a su propia naturaleza y sobre todo al respeto de los derechos universales del hombre.

(37) Reunión Nacional de Comercio Exterior, Hermosillo, Son., 20 de mayo de 1976.

Para evaluar los diferentes sistemas de seguridad social que se han desarrollado en el mundo capitalista, se hizo necesario.

Efectuar el presente análisis comparativo; los países se seleccionaron tomando en consideración que poseen flotas mercantes altamente desarrolladas, y con sistemas diferentes entre sí; en primer lugar se cita a México por ser punto de referencia en esta cuestión; en segundo lugar, Estados Unidos e Inglaterra, por ser similares y a la vez diferentes entre sí; enseguida, Alemania que representa la innovación de la seguridad social a raíz de los seguros privados en la época de Bismarck, y más adelante consagra el Derecho Social Nacional; Suecia, como país que se distingue por el alto grado de desarrollo de la seguridad social internacional; Noruega le sucede, por ser un tanto similar, pero que ha desarrollado también una excelente flota mercante, pudiendo presumir de construcciones navales de la mejor calidad, así como de capacitar y enrolar a las más notables tripulaciones; por último, sólo se menciona a Panamá, por la cercanía que tiene a nuestros puertos y por la problemática que representa para nuestro país, el que buques mercantes de capital mexicano, que ostentan la Bandera Panameña, beneficiando al tráfico por vía marítima, pero afectando gravemente las fuentes de trabajo de las tripulaciones mexicanas, arrojándoles a condiciones indignas de trabajo.

P A I S	RIESGOS PROFESIONALES DEL MAR O DE TRABAJO	ACCIDENTES	ENFERMEDADES	CARGA DE LA PRUEBA	RESP DEL
MEXICO	Son los accidentes y las enfermedades a que están expuestos los tripulantes mercantes en ejercicio o con motivo del trabajo. Art. 473 L.F.T. y Art. 123, Frac. XIV Constitucional.	Accidente.- Es toda lesión orgánica o perturbación funcional inmediata o posterior, o la muerte producida repentinamente en ejercicio o con motivo del trabajo en buques mercantes; cualesquiera que sean el tiempo y el lugar.	Enfermedad.- Es todo estado patológico derivado de la acción continuada de una causa que tenga origen o motivo en el trabajo realizado a bordo de un buque mercante, donde se ve obligado un trabajador a prestar sus servicios.	No es el trabajador a quien corresponde probar la existencia de la relación laboral, sino al empresario cuando éste al contestar la demanda oponga excepción principal, que nunca existía relación laboral sólo prestación de servicios.	No es quien queca e el h ra, lifi a la el m conf va.
E. U. A.	Es la posibilidad de que ocurra un suceso o un siniestro, cuya probabilidad puede ser o no medible con motivo del trabajo marítimo; y descansando en el principio de igualdad de salario a igualdad de trabajo como garantía digna y constitucional, igual a salario.			Se debe comprobar la negligencia del empresario o del que resulte responsable por medio de peritaje. a) Jurisdicción in personam b) Jurisdicción in rem c) Jurisdicción quasi in rem d) Transacciones aseguradas.	a) F Este aque cipi tem negl ria timc pre sidc b) F tric mier estr mist
INGLATERRA	Son los accidentes o enfermedades, u otro tipo de infortunios causados por el trabajo marítimo, a bordo de los buques mercantes; y justo.			Se debe de probar que hubo negligencia por parte del empresario	a) I del tide de e tute y b) I en s da f tudi

DEFINICIONES	ENFERMEDADES	CARGA DE LA PRUEBA	RESPONSABILIDAD DEL EMPRESARIO	CONTRATO DE ESTIBA Y ALIJO	ASISTENCIA Y BIENESTAR SOCIAL
<p>hente.- Es tos- gión orgánica turbación fun al inmediata O rior, o la se producida tinamente en sicio o son mo- del trabajo en de un buque mercan- ys mercantes; squiera que el tiempo y el .</p>	<p>Enfermedad.- Es to- do estado pat. lógi- co derivado de la acción continuada de una causa que tenga origen o moti vo en el trabajo realizado a bordo del trabajo en de un buque mercan- te, donde se ve obligado un trabaja dor a prestar sus servicios.</p>	<p>No es el trabaja- dor quien cargó de probar la exis- tencia de la rela- ción laboral, sino al empresario cuan- do éste al contes- tar la demanda opo- ne excepción prin- cipal, que nunca existía relación laboral sólo pres- tación de servicios.</p>	<p>No se determina se- gún el estatuto, que regía en la épo- ca en que ocurrió el hecho que la gene- ra, sino que debe ca- lificarse de acuerdo a la Ley vigente en el momento en que el conflicto se resuel- va.</p>	<p>Por obra y tiempo de terminado a bordo de los buques mercantes; se presume la rela- ción de trabajo entre el que presta un ser- vicio a bordo por una obra especial y por el tiempo que dura la travesía: Contrato a Casco Desnudo.</p>	<p>Son una rama del De- recho Social, cuyas normas integran la actividad del Esta- do y la de los par- ticulares destinada a proporcionar una condición digna, de corosa y humana pa- ra aquellas perso- nas, sociedades y estados imposibili- tados para satisfa- cerse por sí mis- mas.</p>
		<p>Se debe comprobar la negligencia del empresario o del que resulte respon- sable por medio de peritaje.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Jurisdicción in personal</li> <li>Jurisdicción in rem</li> <li>Jurisdicción qua si in rem</li> <li>Transacciones aseguradas.</li> </ol>	<p>a) Responsabilidad Estatutaria, que es aquella que en prin- cipio, una causa de- terminada libera la negligencia ordina- ria del trabajo marí- timo a bordo, siem- pre y cuando no haya sido previsible. b) resp. estat. Es- tricta, es el cumpli- miento de la Ley en estricto-senso. West maste: (1265)</p>	<p>Es un documento amplia- mente especificado, disciplinado y estric- to, mediante el cual se presume relación de trabajo entre em- presarios y tripulan- tes, conteniendo tiem- po de travesía por programa, estadia y por obra.</p>	<p>Conj. de normas de Derecho Social que proporcionan bien- estar social, al desempleo, a la en- fermedad, vejez, etc. sancionadas a tra- vés del pago de un impuesto en los em- pleos que es inconsti- tucional la viola- ción al Procedimien- to parcial contenido en la 14 Enmienda de Comercio.</p>
		<p>Se debe de probar que hubo negligencia por parte del empresario</p>	<p>a) La responsabilidad del empresario en sentido estricto se da de acuerdo a los estu- tutos del Common Law; y b) la responsabilidad en sentido amplio se da por derecho consue- tudinario.</p>	<p>Se presume relación laboral cuando un tra- bajador de buque mer- cante ha sido reclu- tado disciplinadamen- te y específicamente por un tiempo y obra determinados.</p>	<p>PAY- "Pay as you earn; pague a medi- da que gana, se ga- rantiza el bien-estar social por me- dio del impuesto so- bre la renta de los tripulantes merc, recomendado por Kay nes, introducido en 1944 sin muchas ade- cuaciones; es un sistema acumulativo.</p>

DERECHO DE LA SEGURIDAD SOCIAL	DERECHO DE LA PREVISION SOCIAL	DERECHO DEL TRABAJO MARITIMO	DERECHO COOPERATIVO	DERECHO DE LAS MUTUALIDADES
<p>a) Asalariados</p> <p>ISSSTE IMSS</p> <p>b) No asalariados.</p> <p>Es una disciplina autónoma del Derecho Social, en donde se integran los esfuerzos del Estado y de los particulares entre sí, nacional o internacional, a fin de organizar sus actuaciones para el logro del mayor bienestar social.</p>	<p>Es un conjunto de normas jurídicas que se origina en el derecho social, y que tiende a anticipar las acciones y efectos convenientes para atender las necesidades previsibles que pueda sufrir la sociedad en cualquier momento.</p>	<p>Conj. de normas relativas al tráfico mercante, a tripulantes y a los que constituyen el objeto.</p>	<p>Es la rama del Derecho Social que organiza personas que adoptan su trabajo personal o se aprovisionan de servicios que de ella misma emanan, y funcionan en igualdad de derechos y obligaciones, sin perseguir normalmente fines lucrativos.</p>	<p>Es el conjunto de normas que regulan una forma de organización social basada en la reciprocidad de servicios para cada uno, mediante los que se protegen los riesgos a los que están expuestos los tripulantes mercantes, solidariamente.</p>
<p>Se encuentra plasmada en los "seguros nacionales" o "seguros sociales", y su objeto es el compartir riesgos por medio del Estado; siendo los fundamentos esenciales la enfermedad y el desempleo; se dice que los "ss" son buenos tanto para los individuos como para la sociedad, que son pagados p/trabajadores.</p>	<p>Son instituciones o sociedades jurídicas que tienden a prevenir todo riesgo social marítimo, que pueda acontecer en cualquier momento, lugar y circunstancias.</p>	<p>Conjunto de normas relativas al trabajo disciplinado y específico de los tripulantes mercantes, a razón del transporte marítimo de las mercancías.</p>	<p>Conjunto de normas jurídicas e instituciones o sociedades que sus fondos provienen de los ahorros de los marinos y del público en ocasiones; que los reinvierten en depósitos y en acciones, no transferibles, porque las acciones tienen un interés mayor debido a que son líquidas.</p>	<p>Conjunto de normas jurídicas e instituciones o sociedades que en forma interrelacionada brindan un servicio a la sociedad y a ellos mismos, profundiéndose de sinietros que puedan sufrir las tripulaciones mercantes.</p>
<p>Los seguros sociales o nacionales que al compartir riesgos por enfermedades o desempleo, se genera la paz social; existen también para la vejez, viudez, orfandad; estos son pagados por los navieros o empresarios y son de cobertura amplia. PAYE.</p>	<p>Son instituciones o sociedades jurídicas del Estado o privadas, que tienen por objeto prevenir el infortunio que puedan sufrir las tripulaciones mercantes.</p>	<p>Conjunto de disposiciones laborales marítimas.</p>	<p>Los tripulantes mercantes, tienen participación en la propiedad, el control y los beneficios de la flota mercante.</p>	<p>Los tripulantes mercantes, en propiedad mutua, se obligan a transferirse la misma fungible, en especie o en dinero, de común acuerdo, obligándose a devolverlo en misma cantidad y especie, participando, controlando y disfrutando los beneficios que esta genera.</p>

DERECHO DEL TRABAJO MARITIMO	DERECHO COOPERATIVO	DERECHO DE LAS MUTUALIDADES	SEGURO PRIVADO	ASISTENCIA PRIVADA	INDEMNIZACION POR RIESGOS
<p>Conj. de normas relativas al tráfico mercante, a tripulantes y a los que constituyen el objeto.</p>	<p>Es la rama del Derecho Social que organiza personas que adoptan su trabajo personal o se aprovisionan de servicios que de ella misma emanan, y funcionan en igualdad de derechos y obligaciones, sin perseguir normalmente fines lucrativos.</p>	<p>Es el conjunto de normas que regulan una forma de organización social basada en la reciprocidad de servicios para cada uno, mediante los que se protegen los riesgos a los que están expuestos los tripulantes mercantes, solidariamente.</p>	<p>Es aquel mediante la celebración de un contrato, una empresa aseguradora se obliga en forma global, mediante el cobro de una prima a resarcir los daños o a pagar en suma de dinero al verificarse un siniestro a bordo de un buque mercante.</p>	<p>Son instituciones o entidades jurídicas que ejecutan actos con fines humanitarios de asistencia, con bienes de propiedad particular, sin propósito de lucro.</p>	<p>Se debe fijar de acuerdo a:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>I. Incapacidad temporal;</li> <li>II. Incapacidad permanente o parcial;</li> <li>III. Incapacidad permanente o total; y</li> <li>IV. Muerte. Además de considerarse la categoría del barco; de acuerdo al rango; y de acuerdo al peritaje médico.</li> </ol>
<p>Conjunto de normas relativas al trabajo disciplinado y específico de los tripulantes mercantes, a razón del transporte marítimo de las mercancías.</p>	<p>Conjunto de normas jurídicas e instituciones o sociedades que sus fondos provienen de los ahorros de los marineros y del público en ocasiones; que los reinvierten en depósitos y en acciones, no transferibles, porque las acciones tienen un interés mayor debido a que son líquidas.</p>	<p>Conjunto de normas jurídicas e instituciones o sociedades que en forma interrelacionada brindan un servicio a la sociedad y a ellos mismos, protegiéndose de siniestros que pueden sufrir las tripulaciones mercantes.</p>	<p>Los "Blue Rights" son una especie que impera, que son el medio por el cual se comparan riesgos entre muchas personas o instituciones, de tal forma que un individuo al sufrir un siniestro mediante las cuotas de todos, quedará protegido; en conclusión: Las personas que se aseguran, aseguran tranquilidad.</p>	<p>Son instituciones o entidades que conforman a derecho ejecutan actos humanitarios, patrimonio propio y que son subsidiados por cuotas de magnates, empresarios, sociedades de beneficencia y personas en general, estimulando sus impuestos.</p>	<p>La indemnización por riesgos es entendida también como plusvalía, que es un incremento en el valor, que tiene un tripulante anatómicamente expresado, para efectos del pago de daños y perjuicios causados por el arduo trabajo a bordo de los buques mercantes, considerando se tipo de barco mercante y categoría del puesto a bordo.</p>
<p>Conjunto de disposiciones laborales marítimas.</p>	<p>Los tripulantes mercantes, tienen participación en la propiedad, el control y los beneficios de la flota mercante.</p>	<p>Los tripulantes mercantes, en propiedad mutua, se obligan a transferirse la misma función, en especie o en dinero, de común acuerdo, obligándose a devolverlo en misma calidad y especie, participando, controlando disfrutando los beneficios que esta genera.</p>	<p>Es aquel mediante una prima, se reparten riesgos entre muchas personas o instituciones que se enfrentan a los riesgos del mar, asegurando su tranquilidad.</p>	<p>Organizaciones privadas con fines humanitarios para proteger de las contingencias a los tripulantes mercantes con subsidios de empresarios, instituciones privadas, personas en general.</p>	<p>Plusvalía que es el valor anatómico de un tripulante mercante, que en caso de haber sufrido un siniestro se indemnizará de acuerdo al daño sufrido.</p>

P A I S	RIESGOS PROFESIONALES DEL MAR O DE TRABAJO	ACCIDENTES	ENFERMEDADES	CARGA DE LA PRUEBA
ALEMANIA	Son los accidentes o enfermedades como consecuencia del trabajo marítimo mercante, apoyado por una economía fuertemente orientada al comercio exterior.	Accidente, es toda lesión orgánica o perturbación funcional inmediata o posterior, o la muerte producida repentinamente en ejercicio o con motivo del trabajo en buques mercantes; cualesquiera que sean el tiempo y el lugar.	Enfermedad.- Es todo estado patológico derivado de la acción continuada de una causa que tenga origen o motivo en el trabajo realizado a bordo de un buque mercante, donde se ve obligado un trabajador o presta sus servicios.	Se prueba por medio de peritaje y por cuenta del empresario, porque deben estar previstos los riesgos.
SUECIA	Se consideran accidentes o enfermedades del trabajo marítimo, todas aquellas lesiones o intoxicaciones que causan la incapacidad total, parcial o permanente de un tripulante, sufrida a bordo o durante su traslado hacia el buque.			Se prueba por medio de peritaje por parte de la naviera.
NORUEGA	Son todas aquellas enfermedades o accidentes sufridos con motivo del trabajo marítimo a causa de la actividad económica exportadora, en grado superior industrialmente expresado.			Se prueba de acuerdo a peritaje empresarial y en relación a la capacitación que comprueba tener el tripulante lesionado.

EVENTOS	ENFERMEDADES	CARGA DE LA PRUEBA	RESPONSABILIDAD DEL EMPRESARIO	CONTRATO DE ESTIBA Y ALIJO	ASISTENCIA Y BIENESTAR SOCIAL
<p>nte, es toda <u>orgánica o</u> <u>acción fun-</u> <u>inmediata o</u> <u>mor,</u> <u>o la</u> <u>producida</u> <u>inamente en</u> <u>icio o con mo</u> <u>el trabajo</u> <u>es mercan-</u> <u>talesquiera</u> <u>an el tiempo</u> <u>ugar.</u></p>	<p>Enfermedad.- Es todo estado patológico derivado de la acción continuada de una causa que tenga origen o motivo en el trabajo realizado a bordo de un buque mercante, donde se ve obligado un trabajador o presta sus servicios.</p>	<p>Se prueba por medio de peritaje y por cuenta del empresario, porque deben estar previstos los riesgos.</p>	<p>Responsabilidad civil, social.</p>	<p>Contrato civil, contrato laboral y contrato colectivo.</p>	<p>Es la rama del Derecho social que se preocupa por otorgar asistencia financiera a todas aquellas personas que se encuentran en un estado de necesidad involuntaria.</p>
		<p>Se prueba por medio de peritaje por parte de la naviera.</p>	<p>Se extiende a un ámbito de competencia internacional cuando se trata de buques mercantes, y la legislación laboral sueca no contempla a los trabajadores de los buques; pero la legislación sobre seguros, seguridad y bienestar social sí los contempla.</p>	<p>Los contratos de las tripulaciones; se estipula el contrato colectivo o el contrato civil por obra y tiempo de travesía determinado.</p>	<p>La Asistencia y el Bienestar sueco se encuentran altamente desarrollados contribuyendo a la Seguridad Social, Política y Económica del país, preocupación del Estado y amplia conciencia de los individuos.</p>
		<p>Se prueba de acuerdo a peritaje empresarial y en relación a la capacitación que compruebe tener el tripulante lesionado.</p>	<p>Es ampliamente reconocida, y se prueba por medio de peritaje.</p>	<p>Contrato Civil, Trabajo y Colectivo.</p>	<p>La Salud Pública o Asistencia o Bienestar Social noruego se encuentra al igual que Suecia, muy desarrollada, conteniendo una serie de principios disposiciones e instituciones relativas.</p>

DERECHO DE LA SEGURIDAD SOCIAL	DERECHO DE LA PREVISION SOCIAL	DERECHO DEL TRABAJO MARITIMO	DERECHO COOPERATIVO	DERECHOS DE LAS MUTUALIDADES
Es el ámbito del derecho, es el conjunto de normas jurídicas que aseguran la asistencia financiera en casos de necesidad involuntaria (enfermedad, accidente, invalidez, ancianidad, desempleo).	Es el conjunto de normas jurídicas que previenen el aseguramiento financiero de un estado de necesidad involuntaria.	Conjunto de normas jurídicas que regulan la actividad laboral del transporte marítimo.	Comparten riesgos.	Comparten riesgos y transmiten sus derechos y obligaciones.
Es el conjunto de normas jurídicas que regulan los servicios de sanidad y asistencia médica, previsión social y diversas políticas familiares, de los trabajadores de los buques; abarca una serie de seguros en esta materia.	Es una rama jurídica del Derecho de la Seguridad Social.	El Derecho Marítimo Laboral Sueco, es considerado como una rama del Derecho Social Internacional, ampliamente ejercido y reconocido.	Es el conjunto de normas jurídicas que regula una fuerte posición, contribuyendo enormemente al desarrollo económico y social sueco, sobre todo impulsando la industria y la navegación marítima; esencialmente están integradas con economía mixta.	Es un conjunto de normas jurídicas que, al igual que el derecho cooperativo, han colaborado enormemente al desarrollo económico sueco. Comparten riesgos, obligaciones y derechos, siendo transmitidos de unos a otros.
Conjunto de normas relativas a resguardar los infortunos de los individuos en general, y en consecuencia la seguridad de los marineros mercantes.	Es una rama del Derecho de la Seguridad Social.	El Derecho del Trabajo Marítimo en Noruega, se encuentra altamente desarrollado debido a su excelente flota mercante que ha desarrollado excelentes resultados de capacitación.	Conjunto de normas jurídicas que regulan el desarrollo económico de un grupo de personas que comparten derechos y obligaciones, así como riesgos y ganancias.	Conjunto de normas jurídicas que regulan los riesgos que comparte entre sí un grupo de personas, siendo estos transmitidos.

EL TITULO	DERECHO COOPERATIVO	DERECHOS DE LAS MUTUALIDADES	SEGURO PRIVADO	ASISTENCIA PRIVADA	INDEMNIZACION POR RIESGOS
normas de regu- lacion trans- nacio- n.	Comparten riesgos.	Comparten riesgos y transmiten sus de- chos y obligacio- nes.	Un grupo de perso- nas mediante el pa- go de una prima, comparten riesgos, aunque nunca los sufran.	Son instituciones con patrimonio pri- vado propio para asistir a la socie- dad y subsidia- das por el Estado, particulares y em- presarios.	La indemnización se paga de acuerdo al riesgo sufrido.
críti- co, no co- mo el De- vinter blia- lo y re	Es el conjunto de normas jurídicas q' regula una fuerte posición, contribu- yendo enormemente al desarrollo econó- mico y social sue- co, sobre todo im- pulsando la indus- tria y la navega- ción marítima; esen- cialmente están in- tegradas con econo- mía mixta.	Es un conjunto de nor- mas jurídicas que, al igual que el derecho cooperativo, han cola- borado enormemente al desarrollo económico sueco. Comparten ries- gos, obligaciones y derechos, siendo transmitidos de unos a otros.	Es mediante el cual se reparten ries- gos, un grupo de personas que con- tribuyen con el pa- go de una prima, para garantizar una tranquilidad, aunque el sinies- tro se sufriera.	Son instituciones o sociedades, con pa- trimonio propio que participan al bien- estar social, brin- dando un servicio humanitario y con subsídios del Estado, de empresas, personas en gene- ral.	Los tripulantes que sufren una enferme- dad o accidente de trabajo, tienen de- recho a una indemni- zación mediante el seguro de accidentes del trabajo (subsidi- o de enfermedad) como disminución permanente de la ca- pacidad de trabajo (renta vitalicia) y muerte (pensión vi- talicia a los super- vivientes); además va de acuerdo al ti- po de lugar y cate- goría.
Tra- en De- suen desa- lo a lota a de ce- n.	Conjunto de normas jurídicas que regu- lan el desarrollo económico de un gru- po de personas que comparten derechos y obligaciones, así como riesgos y ga- nancias.	Conjunto de normas ju- rídicas que regulan los riesgos que com- parte entre sí un grupo de personas, siendo estos transmi- tidos.	Es mediante el cual se comparte ries- gos un grupo de per- sonas, mediante el pago de una prima.	Instituciones o so- ciedades con patri- monio propio, que participan a con- servar y vigilar el bienestar y la seguridad social, subsidados por el Estado, empresas o personas en gene- ral.	En Noruega, la in- demnización por riesgos, es cubier- ta en relación al accidente o enfer- medad sufridas co- mo consecuencia del trabajo marítimo.

## Conclusiones

1. El Derecho al Trabajo en buques, tuvo sus orígenes paralelamente al surgimiento del Comercio Marítimo Fenicio sin embargo, no fue concebido como trabajo a bordo, si no como esclavos. No es sino hasta la Edad Media, en la que se puede afirmar que ya se considera al Derecho Marítimo Laboral, hacia el Siglo XII, dentro del libro de "El Consulado del Mar"; en el umbral de la Revolución Francesa, se asoman los principios de libertad, igualdad y de la Previsión Social, y paralelamente al Derecho al Trabajo; la Seguridad Social más adelante surge en Alemania a mediados del siglo pasado con los seguros privados, que al mezclarse con los anhelos del nacionalismo alemán surge como una demanda patriótica.
2. Actualmente México, reúne los principales caracteres o elementos de la Seguridad Social, que se encuentran -- plasmados en la Previsión Social, misma que se requiere de la atención de la sociedad y del Estado.
3. Sin embargo, no existe Seguridad Social Marítima plena en México, a causa del desconocimiento de la especial - capacitación que se requiere en la operación de un buque

mercante, así como de la destreza que debe desarrollar -  
cada uno de los tripulantes.

4. México al igual que otros países tiene grandes problemas laborales en sus flotas mercantes, porque cada tripulante pertenece a un sindicato distinto debido a la especificidad de la calidad del trabajo a bordo, causando la quiebra de la empresa, y dejando sin empleos a numerosos tripulantes día con día.
5. Se debe considerar el principio de "exclusividad" que se encuentra plasmado en el artículo 32 segundo párrafo de nuestra Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; expresa, que para obtener la calidad de tripulante de cualquier nave mexicana, se requiere ser mexicano por nacimiento.
6. Por lo anteriormente expuesto, los buques mercantes de Capital mexicano se matriculan en otros países y contratan a los marinos mexicanos "por obra y tiempo determinado", desprotegiendo a los trabajadores por un lado, pero no entorpece la operación de los buques mercantes, de vital importancia para la entrega veraz y efectiva de los embarques en el extranjero, permitiendo el tráfico de las

mercancías, y en consecuencia para garantizar el ejercicio del Comercio Exterior, pero no para los individuos.

7. La Legislación Mexicana sujeta más a los empresarios que a los tripulantes, porque trata la problemática jurídica desde un punto de vista genérico; resultando el deuso, - debido al avance tecnológico y mercantil que ha sufrido - el tráfico marítimo desde 1937; es necesario legislar, conformar a las normas técnicas.
8. Los Organismos Internacionales han tratado de ayudar a - solucionar todo este enjambre de cuestiones, que obstaculizan el tráfico marítimo y arrojan a la miseria a miles de tripulantes, creando recomendaciones, celebrando tratados y convenios internacionales, que por desgracia muchos países no ratifican, y aunque lo hubieran ratificado, no los aplican, evitando la uniformidad de las normas y no obteniendo grandes frutos.
9. La Sistemática que ha seguido el Derecho a la Seguridad Social Internacional apuntó a todo ser humano y sobre todo lo que se refiere a accidentes y enfermedades con motivo del trabajo a bordo, porque acarrearán la pérdida del ingreso y la miseria, no sólo del marinero, sino --

también a su familia; los Estados deben instaurar sistemas de seguridad de todas las ramas de la actividad laboral, no sólo en la marítima, que ofrezcan un mínimo de seguridad a la comunidad internacional; los Organismos Internacionales se han preocupado por proteger a los desamparados contra todo tipo de riesgos que causen inseguridad a los individuos, teniendo actualmente la Organización Internacional del Trabajo a su cargo la Asociación Internacional de la Seguridad Social, que agrupa, tanto a los servicios nacionales como a las instituciones centrales y a las uniones nacionales de seguridad social de cooperativas y mutualistas de un centenar de países.

10. En relación a la gente de mar, que con frecuencia se encuentra en grave peligro, la Organización Internacional del Trabajo ha elaborado un verdadero estatuto internacional del trabajo del mar, ha organizado reuniones especiales como conferencias relativas a la materia, sobre la edad mínima a bordo, la formación profesional, los certificados de capacidad y de alojamiento a bordo; en 1973 se adoptó un Convenio y una recomendación sobre las repercusiones sociales de los nuevos métodos de manipulación de carga en los puertos; y en 1976, una serie de instrumentos internacionales consagrados a

la gente de mar, como son las normas mínimas en la marina mercante, vacaciones anuales pagadas a la tripulación, continuidad en el empleo, protección a los jóvenes marinos, etc.

11. Los países desarrollados que se tomaron para elaborar el estudio comparativo, son los países más desarrollados en el ámbito de la Seguridad Social, concluyendo que aunque son similares en algunos conceptos, son diferentes en su aplicación.
12. En los casos de Estados Unidos de Norteamérica e Inglaterra, consideran a la Seguridad Social en general, como el asequ ramiento social, que debe ser pagado por los mismos trabajadores por medio de una cuota o pirma; se fundamenta a la vejez y sobre todo al desempleo como una tranquilidad que cada quien ha ganado por medio de su trabajo.
13. En Alemania la Seguridad Social se garantiza a todos sus nacionales, por el sólo hecho de haber nacido Alemán.
14. Suecia y Noruega, son similares a Alemania en cuanto al al to nivel de Seguridad Social que han desarrollado, sin embargo, la ejercen en igualdad de condiciones para todos -

aquellos individuos que la requieran, con la diferencia - de que los suecos y los noruegos no hacen distinción en - la nacionalidad, porque han creado sistemas de protección para los extranjeros en su territorio y para los países - que así lo requieran.

15. En general; la higiene y la seguridad de un buque mercante va de acuerdo al tipo de buque, los riesgos del mar - resultan más complicados y específicos de acuerdo a la categoría del barco mercante; el personal de la marina -- mercante, en su generalidad, no se encuentra capacitado, y no por falta de buques escuelas mercantes, sino por -- falta de vocación de los aspirantes, se pierde mucho dinero a causa de los problemas operativos de un buque mercante, además, las normas técnicas, las disposiciones y - recomendaciones de los organismos internacionales, deben ser consideradas, en caso contrario nunca se resolverá el complicado tratamiento que requiere el buen funcionamiento del tráfico mercante.
  
16. Con respecto a Panamá, resulta importante para México porque barcos de capital mexicano que tienen problemas laborales, solucionan sus conflictos cambiando la bandera por la de Panamá, evitando el deterioro económico

de las empresas mexicanas y facilitando la entrega puntual de las mercancías, además de tener prioridad por el paso del Canal de Panamá; esto implica que el principio de "Exclusividad" no se aplique, se contrate a cualquier marino de cualquier nacionalidad en buques mercantes nacionales por su capital, pero no se prefiere a los mexicanos en la destreza del trabajo a bordo, desconociendo toda ética de Seguridad Social.

## Bibliografía

Alfonso García, Manuel. La Autonomía de la Voluntad en el Contrato de Trabajo, Ed. Porrúa, México, D. F., 1976.

Alfonso Olea, Manuel. Introducción al Derecho del Trabajo, Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, México, D. F., 1977.

Arellano García, Carlos, Derecho Internacional Privado, Ed. Porrúa, México, D. F., 1982.

Cañenas de la Peña, Enrique. Historia Marítima de México, Ediciones Olimpia, México, 1973.

Carpizo McGregor, Jorge. Constitución de 1917, Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, 1979.

De Dios Bonilla, Juan. Historia Marítima de México, Ed. Marítima, México, 1946.

De la Cueva, Mario. Nuevo Derecho Mexicano del Trabajo, Ed. Porrúa, México, 1976.

Cervantes Ahumada, Raúl. Derecho Marítimo, Ed. Porrúa, México 1978.

Esquivel Obregón, Toribio, Historia del Derecho en México, Ed. Polis, México 1937.

Díaz, Luis Miguel, Instrumentos Administrativos Fundamentales de los Organismos Internacionales, Tomo I, UNAM, México, 1980

González Díaz Lombardo, Francisco, El Derecho Social y la Seguridad Social Integral, UNAM, México, 1978.

Carrillo Prieto, Ignacio, Derecho de la Seguridad Social, Introducción al Derecho Mexicano, Tomo II, UNAM, 1978.

Introducción al Derecho Mexicano, Tomo I y Tomo II, Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, 1982

Larios Pérez, Adolfo, Tratado Práctico del Marinero al Patrón de Costa, Ed. Porrúa, México, 1975

Lucas, Admiralty "cases and materials", University Casebook Series, United States, 1977.

Napoli, Rodolfo A. Derecho del Trabajo y Seguridad Social, Universidad de Madrid, Madrid España, 1967.

Oficina Internacional del Trabajo. La Organización Internacional del Trabajo y el Mundo del Trabajo, Oficina Internacional del Trabajo, Ginebra, 1977.

Oficina Internacional del Trabajo. Seguridad e Higiene en los Trabajos Portuarios, Oficina Internacional del Trabajo, Ginebra 1979.

Oficina Internacional del Trabajo. Seguridad e Higiene en la Construcción y Reparación de Buques, Oficina Internacional del Trabajo, Ginebra, 1975.

Olvera de Luna, Omar. Contratos Mercantiles, Ed. Porrúa, México, 1983.

Péreznieto Castro, Leonel. Derecho Internacional Privado, Ed. Harla, México, 1981.

Ripert, Georges. Compendio de Derecho Marítimo, Ed. Tipográfica, Argentina, 1974.

Seara Vázquez, Derecho Internacional, Ed. Porrúa, México 1976.

Sepúlveda, César. Derecho Internacional, Ed. Porrúa, México, 1978.

Aseguradora Mexicana, S.A. Libro del Consulado del Mar, Aseguradora Mexicana, México, D.F., 1983.

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Ed. Porrúa, México, D.F., 1985.

Ley Federal del Trabajo, Ed. Porrúa, México, D.F., 1985.

Ley del Seguro Social, Ed. Libros Económicos, México, D.F. 1985.

Ley de Navegación y Comercio Marítimo, Ed. Porrúa, México, D.F. 1985.

Ley de Vías Generales de Comunicación, Ed. Porrúa, México, D.F. 1985.

Código de Comercio. Ed. Porrúa, México, D.F. 1985.

Código Penal para el D.F., Ed. Porrúa, D.F. 1985.

Código de Justicia Militar, Secretaría de la Defensa Nacional México, D.F., 1982.

Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante. Lineamientos de Políticas y Programas para el Desarrollo de la Marina Mercante, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, D.F. 1979.

Secretaría del Trabajo y Previsión Social. Estudios y Convenios realizados en la Secretaría del Trabajo y Previsión Social, Secretaría del Trabajo y Previsión Social, México, D.F. 1979.

Organización Internacional del Trabajo. El programa de la OIT para la Seguridad Social en las Américas, Oficina Internacional del Trabajo, Ginebra, 1966.

Organización Internacional del Trabajo. Convenios y Tratados de la Organización Internacional del Trabajo, Oficina Internacional del Trabajo, Ginebra, 1980.

Organización Internacional del Trabajo. Convenios y Tratados ratificados por México, Secretaría del Trabajo y Previsión Social, México, D.F., 1981.

Organización Marítima Internacional, Conferencias y Convenios de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, Secretaría de Marina, México, D.F., 1973.

Sorensen, Max. Manual de Derecho Internacional Público, Fondo de Cultura Económica, México. 1978.

Trueba Urbina, Alberto. Nuevo Derecho del Trabajo, Ed. Porrúa, México. 1980.

Velasco Ortiz, Gustavo A. La Tripulación de la Marina Mercante Nacional, UNAM. 1979.

Walker Linares, Francisco. Esquema del Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social

Zacklin, Ralph. El Derecho del Mar en su evolución, UNAM, México, 1979.

Organización Internacional del Trabajo en México, Organización Internacional del Trabajo, Impression Coulers Weber, SA.2501 Bienne (Suiza), 1977.

Subsecretaría de Puertos de Marina Mercante. Plan de Capacitación y Adiestramiento del personal de la Marina Mercante Nacional, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, D.F. 1979

Ley General de Población, Ed. Porrúa, México, D.F., 1983.

Ley General de Salud, Secretaría de Salud, México, D.F., 1984.

Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito, Ed. Porrúa  
México, D.F., 1984.

Ley General de Sociedades Mercantiles, Ed. Porrúa, México, D.F.  
1985.

Ley de Generales de Sociedades Cooperativas, Ed. Porrúa, México  
D.F., 1983

Organización de las Naciones Unidas. Carta, Organización de las  
Naciones Unidas, Ginebra, 1979.

Constitución de la Organización de las Naciones Unidas, Orga-  
nización de las Naciones Unidas 1979.

Constitución de la Organización Internacional del Trabajo, Ofi-  
cina Internacional del Trabajo, Ginebra, 1979.

Acuerdo entre las Naciones Unidas y la Organización Internacio-  
nal del Trabajo. Oficina Internacional del Trabajo, Ginebra, 1979.

Constitución Política y Leyes complementarias de los Estados Unidos de Norteamérica, Embajada de los Estados Unidos de Norteamérica en México, E.U.A. 1985.

Constitución Política y Leyes complementarias de la Gran Bretaña, Embajada del Reino Unido en México, Londres, Inglaterra, 1984.

Constitución Política y Leyes complementarias de la República Federal Alemana, Embajada de la República Federal Alemana en México, Bonn, Alemania, 1984.

Constitución Política y leyes complementarias de Suecia, Embajada de Suecia en México, México, D.F., 1985.

Constitución Política y ley complementaria de Noruega, Embajada de Noruega en México, Noruega, 1984.