

17  
29.



# Universidad Nacional Autónoma de México

FACULTAD DE DERECHO

## ANALISIS DE LOS INSTRUMENTOS INTERNACIONALES MAS SIGNIFICATIVOS, EMITIDOS POR LA ORGANIZACION INTERNACIONAL DEL TRABAJO, DE 1919 A 1984, SOBRE LOS TRABAJADORES DEL MAR



FACULTAD DE DERECHO  
SECRETARIA DE EDUCACION PUBLICA  
EXAMENES PROFESIONALES

# T E S I S

Que para obtener el título de:

LICENCIADO EN DERECHO

P R E S E N T A:

JESUS ALATORRE MENDIETA



## **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.

## INDICE GENERAL.

INTRODUCCION..... 1.

### CAPITULO PRIMERO

#### ----- ANTECEDENTES HISTORICOS.

GENERALIDADES..... 1.

FENICIA..... 4.

GRECIA..... 8.

ROMA..... 14.

ESPAÑA..... 31.

INGLATERRA..... 47.

MEXICO..... 50.

## CAPITULO SEGUNDO

---

PARTICIPACION DE MEXICO COMO SUJETO DE DERECHO INTERNACIONAL  
EN LOS DIVERSOS INSTRUMENTOS EXISTENTES SOBRE LOS  
TRABAJADORES DEL MAR.

ANTECEDENTES.....	56.
CONCEPTOS GENERALES.....	58.
CLASIFICACION DE LOS TRATADOS.....	60.
ELEMENTOS QUE EL ESTADO COMO SUJETO DEL DERECHO INTERNACIONAL, DEBE OBSERVAR PARA LA RATIFICACION DE TRATADOS INTERNACIONALES.....	61.
RECOMENDACION 8. LIMITACION DE LAS HORAS DE TRABAJO EN LA NAVEGACION INTERIOR.....	63.
RECOMENDACION 9. ADOPCION DE ESTATUTOS NACIONALES DE LA GENTE DE MAR.....	64.
CONVENIO 7. EDAD MINIMA PARA LA ADMISION DE NIÑOS AL TRABAJO MARITIMO.....	67.
RECOMENDACION 10. SEGURO CONTRA EL DESEMPLEO DE LA GENTE DE MAR.....	69.

CONVENIO 8. INDEMNIZACION POR DESEMPLEO, EN CASO DE NAUFRAGIO.....	70.
CONVENIO 9. COLOCACION DE LA GENTE DE MAR.....	73.
CONVENIO 22. CONTRATO DE ENROLAMIENTO PARA LA GENTE DE MAR.....	75.
CONVENIO 23. LA REPATRIACION DE LA GENTE DE MAR.....	78.
RECOMENDACION 27. REPATRIACION DE LOS CAPITANES Y APRENDICES.....	82.
RECOMENDACION 28. PRINCIPIOS DE LA INSPECCION DEL TRABAJO DE LA GENTE DE MAR.....	84.
CONVENIO 53. MINIMO DE CAPACIDAD PROFESIONAL DE LOS CAPITANES Y OFICIALES DE LA MARINA MERCANTE.....	85.
CONVENIO 54. VACACIONES PARA LA GENTE DE MAR.....	88.
CONVENIO 55. OBLIGACIONES DEL ARMADOR EN CASO DE ENFERMEDAD, ACCIDENTE O MUERTE DE LA GENTE DE MAR.....	91.
RECOMENDACION 49. PROVISIONES DE BOCA.....	94.
CONVENIO 56. SEGURO DE ENFERMEDAD DE LA GENTE DE MAR....	95.
CONVENIO 68. ALIMENTACION Y SERVICIO DE FONDA A BORDO DEL BUQUE.....	98.
CONVENIO 69. CERTIFICADO DE APTITUD DE LOS COCINEROS DE BUQUE.....	99.

CONVENIO 70. SEGURIDAD SOCIAL DE LA GENTE DE MAR.....	102.
CONVENIO 71. PENSIONES DE LA GENTE DE MAR.....	104.
RECOMENDACION 75. ACUERDOS RELATIVOS A LA SEGURIDAD SOCIAL DE LA GENTE DE MAR.....	106.
RECOMENDACION 76. ASISTENCIA MEDICA PARA LAS PERSONAS A CARGO DE LA GENTE DE MAR.....	109.
CONVENIO 73. EXAMEN MEDICO DE LA GENTE DE MAR.....	110.
CONVENIO 74. CERTIFICADO DE MARINO PREFERENTE.....	112.
RECOMENDACION 77. ORGANIZACION DE LA FORMACION PROFESIONAL PARA EL SERVICIO EN EL MAR.....	115.
CONVENIO 75. ALOJAMIENTO DE LA TRIPULACION A BORDO.....	116.
RECOMENDACION 78. SOBRE EL SUMINISTRO DE ROPA DE CAMA, VAJILLA Y OTROS ARTICULOS POR PARTE DEL ARMADOR, PARA LA GENTE DE MAR.....	118.
CONVENIO 108. DOCUMENTOS NACIONALES, SOBRE LA IDENTIDAD DE LA GENTE DE MAR.....	120.
RECOMENDACION 105. CONTENIDO DE LOS BOTIQUINES MEDICOS A BORDO DE LOS BUQUES.....	121.
RECOMENDACION 108. CONDICIONES SOCIALES Y DE SEGURIDAD DE LA GENTE DE MAR, EN RELACION A LA MATRICULACION DEL BUQUE..	124.

CONVENIO 134. PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRABAJO DE LA GENTE DE MAR.....	126.
RECOMENDACION 137. FORMACION PROFESIONAL DE LA GENTE DE MAR.....	127.
RECOMENDACION 138. BIENESTAR DE LA GENTE DE MAR, EN EL PUERTO Y EN EL MAR.....	129.
RECOMENDACION 139. PROBLEMAS DE EMPLEO QUE PLANTEA LA EVOLUCION TECNICA DE LA MARINA MERCANTE.....	131.
RECOMENDACION 140. AIRE ACONDICIONADO EN EL ALOJAMIENTO DE LA TRIPULACION Y EN OTROS ESPACIOS A BORDO.....	133.
RECOMENDACION 141. LUCHA CONTRA RUIDOS NOCIVOS EN EL ALOJAMIENTO DE LA TRIPULACION Y LUGARES DE TRABAJO A BORDO.....	135.
RECOMENDACION 142. PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRABAJO DE LA GENTE DE MAR.....	136.
CONVENIO 145. CONTINUIDAD DEL EMPLEO DE LA GENTE DE MAR.....	137.
CONVENIO 147. NORMAS MINIMAS EN LA MARINA MERCANTE.....	139.
RECOMENDACION 153. PROTECCION PARA LOS JOVENES MARINOS.....	142.

## CAPITULO TERCERO

-----

### LEGISLACION NACIONAL APLICABLE A LOS TRABAJADORES DEL MAR.

GENERALIDADES.....144.

LEY FEDERAL DEL TRABAJO.....146.

LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMOS.....166.

LEY PARA EL DESARROLLO DE LA MARINA MERCANTE MEXICANA...171.

LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.....176.

SECRETARIA DE MARINA.....193.

### CONCLUSIONES.

SOBRE LA ADOPCION DE ESTATUTOS NACIONALES ADECUADOS DE LA  
GENTE DE MAR.....197.

RESPECTO DEL SEGURO E INDEMNIZACION POR DESEMPLEO.....201.

COLOCACION DE LA GENTE DE MAR.....209.

SOBRE LAS VACACIONES DE LA GENTE DE MAR.....211.

BIBLIOGRAFIA.....215.



## INTRODUCCION.

El mar es el futuro del hombre. A través del tiempo, el mar a sido escenario de batallas, expediciones, aventuras, pero sobre todo elemento de vida para la raza humana.

México, con más de 10 000 Km de litorales, cuenta apenas con 274 artículos que regulan el comercio marítimo, aproximadamente 30 artículos sobre la gente de mar y poco más de 500 buques mercantes mexicanos con más de 1000 toneladas de registro.

Esto es la causa que motiva principalmente, que nos abocemos a la tarea de realizar una investigación a fondo, que a la vez, nos ofrece la posibilidad de presentarla como tesis, para obtener el grado de licenciado en derecho.

Es así que de la problemática expresada en el segundo párrafo, nos circunscribimos a los trabajadores del mar, debido al resultado de una investigación preliminar sobre algunos los convenios y recomendaciones que nuestro país como miembro de la Organización Internacional del trabajo a ratificado hasta el año de 1984 y no a cumplido con incorporarlos a nuestra legislación nacional.

Más aún, analizando tanto el capítulo III del título sexto de la Ley Federal del trabajo vigente, la Ley de Navegación de comercio marítimo, Ley para el desarrollo de la Marina Mercante Mexicana, así como otras legislaciones en la materia encontramos que éstas no responden a las necesidades reales y formales de la gente de mar y en general de la industria marítima. Además de que en estricto derecho, México está violando los estatutos de la Organización Inetrnacional del Trabajo, a pesar de ser miembro desde hace más de 50 años.

No es que estemos en desacuerdo por el número de normas jurídicas aportadas por el legislador, no; es la calidad jurídica de las mismas, la que resulta problemática.

Como tendremos oportunidad de conocer, durante el transcurso de este análisis, la ineficacia de éstas normas, producen confusión e intranquilidad de todos los sectores que convergen en esta vital industria, además de que ésta situación representa un problema en potencia, que de no ser corregido a la brevedad posible, puede llevarnos a un conflicto de proporciones tal vez incontrolables.

Esta incertidumbre, dá lugar a que la costumbre, en muchas de las ocaciones, conozca de situaciones y conductas, que la norma jurídica bien podría resolver en beneficio colectivo.

Trabajaremos bajo un principio de orden muy estricto. Primero, nos remontaremos en la Historia, para conocer los orígenes de la marina en general y analizaremos en forma cronológica, aquellas culturas que aportan algo positivo a nuestra tesis. Después nos enfrentaremos con el problema de presentar en los términos más claros posibles, algo a que llamaremos " las posturas " .

Esto es, la postura internacional estará delimitada por aquellos convenios y recomendaciones emitidos por la Organización Internacional del Trabajo desde 1919 hasta 1984, y que consideramos más significativos.

Sabremos así, el punto de vista del Derecho Internacional, vía la Organización Internacional del trabajo.

Después, veremos cuál es la postura nacional, consistente en el cuerpo de leyes que regulan el trabajo del mar. Al respecto, estaremos pendientes en ofrecer las reflexiones pertinentes, a fin de estar en posición de emitir finalmente nuestras conclusiones, mismas y dicho esto con toda modestia, serán emitidas en términos claros y debidamente fundados en derecho.

Finalmente, queremos expresar que nuestra intención es sembrar la inquietud que tenemos, en el sentido de que debe reformarse y adecuarse el universo normativo que regula el trabajo de mar, no solo en bien de todos los sectores interesados, sino en beneficio de la gran nación que es nuestro México.

Jesús Alatorre Mendieta.

IV.

## GENERALIDADES.

Es difícil establecer con precisión el inicio de la marina y por ende, la de los trabajadores del mar. La historia está cubierta por numerosas lagunas a consecuencia del reducido número de fuentes de investigación, de sus contradicciones y sobre todo de lo fantásticas que resultan algunas de ellas.

Los marinos, entre los cuales consideramos a los trabajadores del mar, han sido en todo tiempo poco aficionados a las letras, de ahí que las historias que llegan hasta nuestros días conllevan un aire de fantasía y ensueño.

Como lo señalabamos en el primer párrafo, las descripciones de las bajeles de Tolomeo Filopator y de Hieron de Siracusa son para muchos historiadores algo producto de la imaginación.

¿Quién fue entonces ( surge la interrogante ) el primer hombre que se aventuró en el mar ?, ¿Qué forma tenía el flotador por el empleado ?. Según el historiador egipcio Sanchomiaton, muy anterior a la era cristiana, fue el tipo

Osons quién obligado por un incendio en el bosque se aventuró en el mar con un pedazo de tronco aún con todo y ramas.

Resulta pues, con todo respeto al historiador egipcio, difícil de creer que la marina y por se los marinos hayan tenido un inicio tan accidentado y producto de un hecho natural.

Compartimos la opinión de otros historiadores que señalan la época prehistórica, como inicio de la marina y que ésta se ha venido desarrollando paulatinamente hasta nuestros días. Existen pruebas contundentes a considerar como lo son los descubrimientos de Trondhjem y Smaalena en las largas y estrechas bahías de Suecia, o los restos de navíos encontrados en Glasgow, a las orillas del lago de Ginebra, Suiza, todos pertenecientes a la propia época prehistórica.

En confirmación a lo anterior está la opinión fundada del destacado antropólogo mexicano Arturo Romano Pacheco, en el sentido de que en el cuarto glacial cuando las aguas bajaron hasta 150 metros, se tuvo indicios en los mares del sur, de restos de marinos que abordo de navíos individuales cruzaban esas aguas.

Como lo constataremos más adelante con los pueblos del mediterráneo, cada paso de la marina hacia su mejoramiento, cada navegación que se saliera de lo normal, sería motivo suficiente para que el pueblo que lo había realizado, se juzgará con derecho a manifestarse como inventor de la navegación.

## FENICIA

Sin detrimento de lo expresado en el último párrafo del capítulo anterior, afirmamos que es Fenicia y su pueblo el punto de partida de la marina en sí y todas sus consecuencias tanto económicas como sociales. Fué el pueblo navegante por excelencia.

El pueblo fenicio se estableció en lo que hoy conocemos como Líbano, hacia 3000 años A.J.C., en una faja costera de 200 Km de largo por 40 o 50 Km de ancho. Con sus célebres bosques de cedros, los Fenicios sacaban del Líbano las maderas con que construían sus buques. De raza semítica y procedentes de los llanos de caldea, los fenicios fundaron sus ciudades escalonadas y con los ojos puestos en el mediterráneo. Entre las más importantes encontramos de norte a sur Arad, Biblos, Beirut, Sidón, Tiro y Arce.

Con base a referencias egipcias, asirias, griegas y las inscripciones en la biblia, sabemos que dichas ciudades estaban gobernadas por reyes o jefes llamados suffetas, pero llegó a ser tal su obsesión por el comercio, que dichas ciudades llegaron a ser gobernadas por oligarquías de



armadores y mercaderes entre los cuáles elegían al rey, guardando para sí el poder político de Fenicia.

Como hemos visto es tal la obsesión por el comercio y por ende la acumulación de riqueza, que conduce a Fenicia a convertirse en un emporio comercial en menos de un siglo.

En el mismo orden de ideas, podemos decir que los trabajadores del mar en aquellas épocas prestaban sus servicios bajo la ley de la oferta y la demanda. Es cierto que bajo el Imperio egipcio el código de Hamurabi se mantenía en las ciudades del delta, y sería entonces lógico pensar que si los fenicios como trabajadores se alquilaban para la construcción de bajeles a los egipcios y los israelitas entre otros, les era aplicable dicho código. Nada más falso que esto, ya que retomando la idea de que se manejaban bajo la ley de la oferta y la demanda, encontramos que no eran propiamente los trabajadores quienes se alquilaban ni tampoco los dueños de las navieras sino propiamente el pueblo fenicio entendido como nación.

Fenicios eran en efecto, los bajeles con que Tantems III se lanzó al Golfo arábigo, los que empleó Ramsés II en sus expediciones y Ramsés III en contra de los piratas que asolaban su reino. Fueron bajeles construídas por manos fenicias los bajeles persas en todas las guerras médicas.

Por lo anteriormente expuesto, es de afirmarse que para el pueblo fenicio, los trabajadores del mar prestaban sus servicios al mejor postor, sin importar de quién se tratase. No existió pues para ellos prestación alguna que no fuera el pago del salario contratado por el trabajo realizado, el cual a pesar de haber sido obtenido enfrentando los peligros que representa la navegación en sí, en tierra firme despilfarraban a veces, lo que era fruto de prolongados sacrificios.

Fueron indudablemente estos trabajadores del mar los que sentaron el concepto aunque sea primitivo de relación de trabajo, entendiéndose por ésta última, la prestación de un servicio personal y subordinado en cambio de un salario.

No sería justo cerrar el análisis de los fenicios sin comentar algunos de sus grandes éxitos como marinos y que mucho tienen que ver con esta modesta elaboración de tésis.

Sus naves cortaban en todas direcciones las aguas mediterráneas, conocida es la expedición fenicia que concluyó con la fundación de Gádes ( Cádiz ) 1000 años A.J.C., y la expedición a Taresatos ( Andalucía ) dónde descubrieron grandes yacimientos de plata que al explotarla tan salvajemente hicieron bajar su cotización en los mercados internacionales frente al oro en relación de 1 a 2 a 1 a 13. Sabido es el gran número de los puertos meridionales de dicha península y dentro del mediterráneo son de origen fenicio. Difícil es precisar cuál fué el límite de sus correrías de estos navegantes, se dice que llegaron a las islas británicas, a las Canarias y que a impulsos de vientos contrarios fueron empujados hasta el mar de los Sargazos. Según Herodoto, llevaron a feliz término un viaje de circunavegación del Africa, desde el mar rojo hasta el estrecho de Gibraltar.

## GRECIA

Algo posterior al desarrollo de la marina fenicia es la griega, casi seguramente nacida de la primera. La famosa expedición de los argonautas y el paso del Dédalo a través de la flota de Minos, son dos hechos que prueban que la marina griega era de antiguo establecida. Pero al mismo tiempo dejan entrever que los griegos de los tiempos heroicos eran gente de escasos conocimientos náuticos y poco adelantados en la arquitectura naval. Lo indica así Homero al considerar el viaje de Africa a Esparta cómo una hazaña del atrevimiento. Lo corrobora el hecho de que las bajeles que bloquearon Troya no llevaban anclas para fondear y que las de mayores dimensiones sólo podían conducir 20 hombres.

Es preciso llegar a los tiempos de Temístocles para encontrar a la marina griega organizada, para hallarla con la eficiencia necesaria para destruir los planes del organizador Jerjes, rey de los Persas, en la sangrienta jornada de Salamina. Esta fué sin lugar a dudas el más

grande combate naval de la antigüedad, el Lepanto de aquéllos lejanos tiempos.

El hecho de que los griegos no fueran en la época heroica grandes navegantes como lo fueron los fenicios, tiene su razón de ser. Grecia o Heléade como se le conocía era una península dividida en dos partes por el estrecho de Corinto. La porción de tierra sur se llamaba en la antigüedad el Peloponeso, las montañas separaban los valles y los habitantes de los mismos entre sí jónicos, dorios y eolios compartían un terreno accidentado, rocoso, que si bien en verano absorbía el escaso caudal de los ríos, en invierno se cubría con un gran manto de nieve. Es decir que la circunscripción geográfica de Grecia, numerosa en islas cercanas, permitió a los griegos transportarse por mar a cada una de ellas, pero debido a ésta facilidad y no encontrándose en un principio con las inclemencias de la naturaleza, no desarrollaron la arquitectura naval a la par de los fenicios.

Esto no quiere decir que afirmamos que en términos generales los griegos no contarán con una marina eficaz, la tuvieron sí, pero en la época primaria ( si así le podemos llamar

desde el punto de vista náutico), Grecia no estuvo obligada por las circunstancias naturales a construir bajeles que hasta cierto punto pudieran haber sido ineficientes para los cortos viajes que realizaban. Para concluir la idea expresamos que éste pueblo, el más brillante en cultura de todos los que habitaban el mediterráneo, evolucionó en su tiempo una marina eficaz y productiva tanto mercante como de guerra como lo veremos a continuación.

Efectivamente, los griegos con el tiempo desarrollaron su marina en forma notable, ya que en esos tiempos la construcción de bajeles era sumamente económica. Las flotas surgían con suma rapidez. Cientos de barcos se fabricaban en unos meses. Entendiéndose así la famosa batalla de Salamina y sus antecedentes cuando Darío I padre de Jerjes ( al quién ya hemos citado anteriormente ) envió contra Grecia una flota de 300 navíos y 20 000 hombres, que se hundieron en los abismos del mar o se estrellaron contra la costa al tratar de doblar el monte Athos. Como si los dioses griegos encabezados por Zeus dios del trueno, parecieran querer destruirlos. Los elementos, conjurados contra esa flota la derrotaron antes de entrar en acción. Poco después se repite la intentona y cae sobre la costa griega, una flota persa de 600 bajeles que ponen en tierra

un ejército que vencido en los campos de Marathon, se reembarca precipitadamente. Tales fueron los preliminares de Salamina.

El heredero Darío I con el trono heredó la primera derrota del poderoso imperio asiático y Jerjes organizó la ya citada guerra de Salamina, una de las más grandes expediciones que conoce la historia, un millón setecientos mil hombres, según Herodoto ( 1 ) y 1 200 bajeles lanzaron los persas contra Grecia. Los primeros sucesivamente disminuidos por el mal tiempo que había provocado serios hundimientos sobre el cabo Sepias y por la flota griega en la batalla preliminar de Artemisum, fueron derrotados en el capítulo de Salamina.

1. RAMIREZ TREJO, ARTURO. Herodoto Historias. Tomo III. Universidad Nacional Autónoma de México. México 1976. pp. 105 y 114.

El mejor armamento de los griegos, la poca homogeneidad de sus contrarios y la confianza de la victoria de los primeros fueron puntos determinantes. Sólo así se pueden comprender los desesperados esfuerzos de la reina de Halicarnaso, ( Artemisa ) que con arrojo varonil mandaba personalmente los bajeles de su país y otros análogos, que no fueron suficientes para vencer al Nelson de los griegos, Temístocles.

Este personaje como lo hemos afirmado, organizó y confirmó a la marina de guerra griega y especialmente a la de Atenas. Esto tuvo como consecuencia que la marina comercial no se desarrollara a la par de la primera. Ciertamente, el comercio marítimo de los griegos llegó a competir fuerte con el de los Fenicios, sus ciudades portuarias como Cartago, lucharon con Sidón y Tiro ( fenicias ) por la supremacía comercial del mediterráneo y de hecho a la larga vencieron, debido fundamentalmente a la invasión asiria a Fenicia y el sitio de Nabuconodosor a la ciudad de Tiro.

Pero la diferencia estriba en que si bien es cierto para los fenicios, el mar, el comercio y el trabajo del mar era toda una forma de vida, aportando para nuestro análisis el concepto primitivo de relación de trabajo ( desde el punto



de vista de trabajo de mar ) para los griegos el trabajo del mar consistía propiamente en eso; trabajo, y por consecuencia, somos de la idea que es éste concepto el que aportan los griegos para nuestro estudio. Trabajo como una actividad productiva y no cómo una forma de vida en sí.

Para concluir con los griegos expresamos que conjuntamente con el desarrollo naval dictaron leyes para el régimen de los bajeles de guerra, sin descuidar las necesidades del comercio. Estrictamente para los trabajadores del mar existía únicamente la obligación de cubrir el salario pactado sin que existiera, alguna otra prestación, aunque es de justicia mencionar que los griegos no desdeñaron ningún trabajo que les permitiera mejorar su estado económico. Aguzaron su inteligencia y se enfrentaron con optimismo a todos los problemas de su época.

## ROMA

Hablar de Roma es hablar del derecho en sí. Es señalar el punto de partida del derecho como ciencia. Cualquier civilización moderna que se jacte de tener una organización jurídico-política estable, tiene forzosamente sus orígenes en Roma. Los romanos aportan conceptos, juicios y razonamientos jurídicos que prevalecen, muchos de ellos, vigentes hasta nuestros días.

Pero sería imprudente tratar de hacer una investigación en términos generales sobre los tres períodos en que la historia divide el estudio del pueblo romano; Monarquía ( desde la fundación de Roma el 21 de Abril de 754 a.c.), República ( desde 510 a.c. ) e Imperio ( de 30 a.c. ) en razón de que no estaríamos cumpliendo cabalmente con el objetivo fundamental de ésta tesis; los trabajadores del mar. Así es que mencionaremos lo que tenga relación con dicho tema.

Roma fué fundada él por Rómulo. Los datos históricos sobre el origen de roma son escasos. En base a la tradición latina, el Lacio había sido gobernado por Jano, fundador de una ciudad sobre la colina llamada Janículo. Cuando el dios Zeus arrojó a Saturno del monte Olimpo, éste busco a Jano, quien le brindó hospitalidad en su reino. Saturno, agradecido, enseñó a los súbditos de Jano la domesticación de los animales y la agricultura entre otras cosas.

Enéas ( príncipe troyano ) huyó con su familia al Africa, después de la caída de Troya y tiempo después se casó con Lavina hija de Latino, rey de Lacio. Al regresar y detenerse en la desembocadura del río Tíber, su hijo Ascanio se separó de su padre Eneas y fundó la ciudad de Albalonga

Una vez fundada Albalonga y siendo rey Numitor, su hermano Amulio le arrebató el trono, encerrando a su hija Rea Silvia en el templo de las Vestales. Pero Marte se enamoró de la sobrina del nuevo rey y se casó con ella, teniendo como fruto de dicha unión a los mellizos Rómulo y Remo. Amulio lleno de ira, mandó enterrar viva a Rea Silvia y arrojó a los niños al río Tiber. Estos, fueron rescatados por una loba y en el momento en que los amamantaba, fueron vistos por Fáustulo, humilde pastor que los educó y quien les

contó su historia cuando cumplieron 20 años de edad. Al saber los hermanos sus orígenes, atacaron la ciudad dando muerte a su tío Ascanio y liberaron a su abuelo Numitor quién en agradecimiento les dió las tierras de las 7 colinas.

Quisieron entonces fundar una ciudad y Rómulo tomó el arado y abrió un surco cuadrado dentro del cual se levantaría la ciudad. "- Nadie -" dijo debía brincar el surco sino el rey. Remo en un alarde de bravata lo brincó y su hermano lo mató. Así pues Romulo funda la ciudad con el nombre de Roma que en lengua etrusca quiere decir " río " .( ya que estaba junto al río Tíber ).

Roma pertenece hoy a Italia y fué en ésta península recorrida de norte a sur por la cordillera de los Apeninos donde tuvo su principal asiento la nación romana.

Aunque los primeros pobladores de Italia fueron los Latinos, Volscos, Sabinos, Umbrios y Samanitas. Fueron los etruscos y principalmente los griegos los que iniciaron a los pueblos Italoitas en la civilización.

Aunque en las tres grandes etapas de Roma se expidieron leyes y sobre todo conceptos y juicios que marcaron el inicio del derecho como ciencia, nos abocaremos al período republicano en el cual tuvieron lugar las guerras púnicas y por ende el desarrollo marítimo de Roma tanto militar como comercial.

Volviendo un momento solamente al período monárquico para poder entender así las llamadas guerras púnicas, los patricios (clase social dominante) abusaron de los plebeyos en el sentido de prometerles tierras a cambio de su ayuda en la guerra contra los Etruscos. Una vez conseguida la victoria romana, los patricios no cumplen con su palabra y los plebeyos abandonan la ciudad para formar a distancia otra independiente. Son convencidos de regresar pero no es sino hasta la época de la república por medio de la "Ager publicus" cuando consiguen obtener en posesión la tierra ganada durante la conquista romana.

Es importante señalarlo, ya que son los plebeyos los que juegan un papel decisivo en todas las victorias romanas obtenidas durante su expansión.

Así pues Roma, después de vencer a los etruscos y griegos, volvió sus ojos a los cartagineses a quienes consideraba verdaderos amos del mar. A su vez, éstos recelaban de Roma por su auge tan repentino. Romanos y cartagineses estaban separados únicamente por la isla de Sicilia y fue ésta el pretexto para declararse la guerra. Roma con sus aliados mamertinos y cartagineses con los siracusanos se enfrentaron venciendo los primeros hacia el año ( 260 a.c. ). Fue entonces cuando Roma sintió la necesidad de construir un poderío naval. Para esto, tomaron como modelo la " tirreme" griega y construyeron sus quinquirremes con la novedad de agregar espolones de hierro en la proa para abrir los flancos de las naves enemigas.

La segunda guerra púnica ( 218 a 202 años antes de cristo ) fué sostenida propiamente en tierra. Desde la invasión de Aníbal jefe del ejército, Cartaginés en la península ibérica hasta su derrota en Escipión y su suicidio más tarde en Macedonia.

En la tercera y última guerra púnica Cartago es sitiada por las fuerzas navales romanas y aniquilada totalmente después de tres años de cruentas luchas.

Vencida Cartago, pronto olvidó Roma que la marina había sido instrumento de su triunfo, de su engrandecimiento. Una vez que se convenció que la célebre colonia cartaginesa Lixia no podía hacerle más sombra, amarró sus naves, abandonó sus arsenales y olvidó por completo que existía el mar.

Resurgue la marina Romana con Cneo Pompeyo quién juzgando sin duda poco honroso para el buen mar mediterráneo que sus costas fueran surcadas por piratas, lógica consecuencia del descuido naval, se propuso exterminar dicha plaga si así le pudiéramos llamar. Esta, la piratería, se había desarrollado de tal forma, que su poder y descaro había llegado a tal punto que los mismos puertos de Ostia y Gaeta fueron saqueados. Más de 1000 naves cruzaban el mediterráneo robando a los bajeles comerciales y asolando las costas sin que nadie pudiera hacerles frente.

Pompeyo regenerando la marina, pudo en poco tiempo destruir la piratería, dando así la tranquilidad necesaria a la navegación mediterránea. Pero fué ésta, la piratería, la que le dió una lección a Roma, puesto que desde ese momento no volvió a ser descuidada, llegando inclusive a ser permanente en tiempos de Octavio ( Cesar Augusto ).

Llegamos así, sin que sucediera nada importante que mencionar para nuestro estudio, hasta la lucha entre César y Pompeyo. En ella la marina jugó un papel interesante, pues ambos contrincantes disponían de excelentes flotas; César la del occidente y Pompeyo la del oriente. Venciendo el primero en todos los encuentros al segundo, derrotando en la batalla de Ponto a los Egipcios y dominando al fin el mar.

Con la paz Octaviana la marina mediterránea adquiere una importancia naval hasta entonces desconocida, a Roma enlaban los demás pueblos toda clase de mercancías por vía marítima. Fue por ésta época cuando la marina de Cádiz empezó a decaer yendo en poco tiempo a su ruina total.

Para sintetizar y ajustarnos al ritmo de trabajo hasta ahora seguido pronunciaremos lo que el pueblo romano aporta a nuestro análisis.

Roma aporta lo más grande y valioso para cualquier estudioso del derecho; el nacimiento de ésta como ciencia, su ubicación histórica, social, filosófica, etc. Nos entrega lo más importante, el porqué del derecho, su razón de ser y de



existir. Y no solamente ésto, sino que lo desarrolla a tal grado, que en las civilizaciones contemporáneas simplemente siguen un patrón determinado maravillosamente por el pueblo romano.

Justicia, Nación, territorio, en fin podemos anotar sin ser temerarios que todo derecho en su parte fundamental es romano, por lo que sería injusto hacer un estudio a detalle de todo el derecho romano, porque simplemente ( hablando en sentido figurado ) ésta tésis es un pequeño grano de sal, en un planeta que conforma el gran universo jurídico creado por los romanos.

La tésis al respecto, es que los romanos ofrecen a todos los pueblos civilizados de la tierra, el concepto de norma entendida ésta como toda regla de conducta y de ahí, todo un contexto, una ciencia que regulará la conducta externa de los hombres y que servirá como instrumento para establecer un orden universal aceptado unánimemente y a lo que todos conoceríamos como derecho.

Pero sin menoscabo de lo expresado anteriormente, es necesario presentar las leyes más significativas en cuanto

al derecho marítimo y que además de tener una plena aplicación en su momento, se nos ofrecen como una fuente de antecedente vital para nuestra investigación.

En el Digesto 14,2 correspondiente al Digesto de Justiniano encontramos la ley de Rodia de la echazón ( 2 ).

Toda vez que ésta se refiere únicamente a los casos en que la mercancía tiene que ser lanzada al mar por necesidad de salvar la embarcación, transcribimos textualmente el resumen

2. JUSTINIANO. Digesto 14,2. Editorial Azanzadi. Pamplona 1968. p. 543.

de las mismas, encontradas en la obra señalada anteriormente ( haciendo la aclaración en el sentido de qué aunque no se refiere estrictamente a los trabajadores del mar, nos sirve como un elemento indirecto, para estar en posición de expresar una tésis más objetiva en cuanto al tema que nos ocupa ).

" 1.- Dispone la ley de Rodia que sí para aligerar la nave se hubiesen echado al mar unas mercancías, se resarcera con la contribución de todos.

2.- Sí peligrando la nave, se hizo la echazón de las mercancías, los propietarios de las mercancías perdidas, si arrendaron su transporte, deben ejercitar contra el patrón de la nave la acción de locación y despues puede éste ejercitar contra aquéllos cuyas mercancías se salvaron la acción de la conducción, para que se reparta proporcionalmente el perjuicio.....

3.- Cuando se arrojó al mar el mástil u otro instrumento de la nave para evitar un peligro común, se debe la contribución de todos.

4.- Si para aligerar una nave cargada que no había podido entrar con la carga en el río o en el puerto, se transbordaron algunas mercancías a una lancha para que no peligrase la nave fuera del río o incluso en la entrada o en el puerto y aquella lancha se sumergió debe hacerse una cuenta entre los que salvaron sus mercancías en la nave y los que las perdieron en la lancha, como si se hubiese hecho la echazón.

5.- El daño de la nave que naufragó no se resarce con la aportación común de los que salvaron del naufragio sus mercancías pues se estimó conveniente la justicia de ésta solución, tan sólo cuando, en el peligro común, se miró por todos, con el remedio de la echazón, pero se salvó la nave. Cuando se corta el mástil para que pueda salvarse la nave con las mercancías, se aplicará la solución justa de la contribución.....

6.- Sorprendida una nave por la tempestad y destruidos por un rayo los aparejos, el mástil y al antena fue conducida a Hipona y comprados allí, como se pudo unos aparejos provicionales, navegó hasta Ostia y transportó íntegra la carga debían indemnizar al navegante por el daño sufrido.

Respondió que no debían, porque el gasto se hizo más reparar la nave que para conservar las mercancías.....

7.- Cuando se hubiese hundido o estrellado una nave ( Alfeno ) respondió que cada uno conserva lo suyo que hubiese salvado de la nave, en el caso de incendio.....

8.- Los que para aligerar la nave arrojan algunas cosas, no tienen la intención de darlas por abandonadas; en efecto, si después las hubieren encontrado, las podrán recoger y si hubieren sospechado en qué lugar fueron arrojados al mar, las pueden ir a buscar, del mismo modo que si alguien, agobiado por una carga hubiese dejado alguna cosa en el camino para después volver con otros y llevársela.....

9.- .....Petición de Eudemón de Nicodema al emperador Antonino ( Pío ) Señor emperador Antonino: habiendo naufragado en ( Icaria ) fuimos despojados por los publicanos que habitan las islas ciclades Antonino respondió a Eudemon " - yo soy señor del orbe, pero la ley de Rodia es señora del mar; júztese ésta cuestión por la ley Rodia marítima en cuanto a ello no se oponga alguna de nuestras

leyes - " Esto mismo decidió el emperador Augusto de consagrada memoria.....

10.- Si tomaste en arriendo el transporte de esclavos, no se te debe el porte del esclavo que murió en la nave... " ( 3 )

Ahora bien, independientemente de la ley de Rodhia, existían instituciones romanas que regulaban la actividad de los trabajadores del mar y que mencionaremos en específico.

### FOENUS NAUTICUS

Según el maestro Floris Margadant, en su libro El Derecho Privado Romano, ésta institución era un préstamo por el cuál el deudor únicamente se obligaba a reembolsar el dinero, si el barco o la mercancía en que lo había invertido regresaba indemne de algún viaje. Para estos préstamos, tan peligrosos el rédito podía exceder del 12% anual.

3. Ibidem, p. 543.

Cabe hacer la aclaración que la regla general consistía en que los prestamos entre los particulares no podía fijarse un interés anual mayor al 12%. Solamente en los casos extraordinarios como en la *foenus nauticus*, se podía pactar un interés mas alto.

#### ACTIO EXERCITORIA

Apuntando la idea del maestro Floris Margadant, de la cuál somos partícipes, ésta era la figura de el mandato remunerado es decir, " el mandato que se otorgaba al capitán por parte del armador para que actuara en nombre de éste y se reconocía una relación jurídica entre el mandante, por una parte y los terceros que hubieren contratado al mandatario por otra. En términos generales el mandato en el derecho romano se consideraba gratuito, pero debido a los abogados y médicos que no se querían considerar como locatores sobre la misma base que los simples obreros. De éste modo surgió la anomalía del mandato remunerado, cuyos litigios fueron tramitados por el pretor mediante un procedimiento extraordinario..." ( 4 ).

4. MARGADANT S, GUILLERMO FLORIS. El Derecho Privado Romano. Editorial Esfinge. México 1968. p. 403.

## LOCATIO- CONDUCTIO OPERARUM

En base al maestro Margadant, " ésta figura correpondería al moderno contrato de trabajo. Pero a causa del fenómeno de la esclavitud, el contrato de trabajo no era muy frecuente en la antigua roma, por lo cual el Digesto nos presenta pocos problemas en relación a el..." ( 5 ).

Esto es cierto, ya que debido a la esclavitud que se practicaba en Roma, la fuerza laboral se constituía propiamente por los esclavos, por que basta recordar que para los romanos y en específico los patricios, consideraban al trabajo en el campo o en las fábricas por ejemplo como algo vergonzoso y de gente de la plebe.



Por lo que hace a los trabajadores del mar es indispensable mencionarlo, si bien éstos se contrataban con los dueños de las embarcaciones o capitanes a través de ésta última figura jurídica, las tripulaciones se componían también con esclavos quienes realizaban las labores más elementales del bajel, como la limpieza.

Para dejar bien definida nuestra posición, señalmos también bajo los conceptos del maestro Margadant, que los romanos excluían los servicios liberales, artísticos o científicos ya que en éstos no inciden los elementos de dependencia económica y sujeción a la dirección del trabajo." El derecho romano incluía la prestación de tales servicios en el contrato de mandato, creando para ellos dentro de éste la categoría ligeramente anómala del mandato remunerado. Pero si el trabajo no podía llevarse a cabo por dolo, culpa grave del patrón, éste o sus herederos, debían pagar el salario por todo el tiempo convenido..." ( 6 ).

6. Ibidem.

## PRAETOR PEREGRINUS.

Al respecto mencionamos únicamente que era el administrador de justicia entre romanos y extranjeros o extranjeros entre sí. Haciendo también el comentario en el sentido de que según el Digesto, la impartición de justicia dentro de esta figura era la mayoría de las veces, más expedita que la que se impartía en los tribunales del orden común.

Es necesario anotar, ya que además de que las transacciones que se hacían por la transportación de mercancías, se daban en algunas ocasiones con extranjeros, dentro de la tripulación de bajeles romanos cuando contrataban a marinos que no eran romanos, por lo que dicho Praetor podía conocer de un litigio laboral que pudiera suscitarse en éstos términos.

## ESPAÑA

Así cómo hemos mencionado que Fenicia fué la marina por excelencia en la antigüedad, España es la maestra desde finales de la edad media hasta su derrota en la batalla de Trafalgar a manos de Inglaterra. Fué a fines de ésta edad cuando el espíritu aventurero de la marina española se desarrollo iniciando una serie de viajes de exploración que duplicaron el mundo conocido.

Afirmamos lo anterior ya que si bien es cierto en la propia edad media España ya había participado en la guerra de los cien años al lado de Francia en contra de Inglaterra, iniciada ésta por Eduardo III y Felipe VI respectivamente, había venido desarrollando una marina mercante que ya era conocida a nivel internacional, que no fué, sino gracias al descubrimiento del continente americano cuando llega a convertirse en una potencia naval.

El 3 de Agosto de 1492 cruzaban las carabelas de Cristóbal Colón, la barra de Saltes y comenzaba la grandiosa epopeya del descubrimiento de un nuevo mundo que hizo de España el imperio donde el sol jamás se ponía.

Ahora bien ya en la época moderna, la marina española con su pujanza como elemento de guerra y su audacia como elemento de exploración y conquista, llena los primeros siglos de esta edad. Casi no hay hecho marítimo de algún relieve en dichos siglos en que no intervengan las naves españolas. Colón llevando sus tres carabelas en busca de las Indias, navegando hacia el poniente abre una era de esplendor para España. Era en que las naves españolas constituyeran los vehículos de la civilización hacia occidente, la cual, no obstante de ser duramente criticada por muchos, dejó de ser grandiosa.

Colón, Pinzón, Solís, Ojeda, Vespucio, Magallanes, Balboa, Cortés, Pizarro, El Cano y otros con sus epicos viajes, exploraciones y conquistas llenan el mapa del globo de tierras y mares hasta entonces no conocidos. Enseñan a la vieja Europa el camino del Nuevo Mundo mientras que a sus marineros a no temer a las largas travesías oceánicas. Pero es también a partir del siglo XVII cuando empiezan los enfrentamientos con nuevas potencias navales que surgen como es el caso de Francia, Holanda y la propia Inglaterra por la supremacía del mar. Para no desviar nuestra atención atenderemos este punto cuando analicemos Inglaterra.

Existe algo muy digno de mencionarse, antes de él descubrimiento de América, los españoles como marinos y trabajadores del mar tenían el espíritu de la aventura, de sentirse en un momento dado como parte integrante de la historia a través de algún descubrimiento notable y prevalecía en general un acuerdo de voluntades en cuanto a la contratación de trabajadores del mar, en el sentido de que los salarios que se pactaban no eran ni por mucho realmente remuneradores. El ansia de la exploración representaba una buena paga para ellos, en esto tuvieron mucho que ver las travesías realizadas por los viajeros mencionados en el párrafo anterior.

Ahora bien, con el descubrimiento cambian radicalmente las cosas. Los trabajadores españoles demandan el que se les asigne tierras como pago e inclusive se les proporcione indígenas para poder cultivarla. Es cierto que en un principio el gobierno monárquico español fué el que ofreció al trabajador a cambio de su servicio éste tipo de pago en especie, pero esto se convirtió en una exigencia por parte de los trabajadores y más tarde se llegó a convertir en una costumbre que no fué posible suprimir sino con el correr de muchos años.

En cuanto a la legislación aplicable a los trabajadores del mar, fueron las ordenanzas de Bilbao, las que tuvieron plena vigencia en el derecho español. Haciendo una pequeña reflexión sobre los principios y conceptos aportados para nuestro análisis, a través de dicho código transcribiremos textualmente los artículos correspondientes a éste cuerpo de leyes.

Como primer punto, encontramos algo que ahora en nuestros tiempos se conoce como perfil del puesto, es decir las necesidades que requiere el patrón para el desempeño del trabajo y por otra parte, las cualidades del aspirante.

" CAPITULO XXIV.- DE LOS CAPITANES, MAESTRES, O PATRON DE NAVIO, SUS PILOTOS CONTRAMAESTRES Y MARINEROS Y OBLIGACIONES DE CADA UNO.

I.- Capitán, Maestre o patrón de navío es aquélla persona que siendo dueño o propietario de él, le manda y gobierna en los viajes que se le ofrecen; o que no siendo tal dueño, otros, que lo son del casco y aparejos, le eligen y nombran por tal maestre, Capitán o patrón, para que en su nombre gobierne y mande el navío, con la facultad de disponer de el

y sus aparejos, como si realmente fuese tal dueño en propiedad.

II.- De que se sigue , que el Maestre, Capitán o patrón debe ser hombre conocido prudente y práctico en la navegación, leal, de buenos procedimientos, que sepa leer y escribir y contar, para dar puntualmente cuenta y razón así del navío y sus aparejos, como de las mercaderías que se cargen en el y gobernarse con prudencia en los casos y cosas que pudieren ofrecérsele en sus viajes, así en los tiempos de paz como de guerra.

III.- Ninguno podrá ser recibido en adelante por tal Capitán, Maestre o patrón sin que haya navegado antes seis años, los cuatro de marinería y los dos de piloto y que antes de empezar a mandar navío sea examinado con comisión de Prior y cónsules por las personas prácticas que para ello nombraren y hallándoles hábiles y capaces se les podrá dar el título de tales por dichos Prior y cónsules, pena de que cualquiera, que sin preceder el referido exámen y tener las calidades y circunstancias que van expresadas, se pusiere a mandar navío; será condenado, además de su excusión, en cien pesos escudos de plata, por vía de multa, aplicados a

beneficio de la Ría, y barra de este puerto, no, comprendiéndose en ésto los que actualmente son tales capitanes.

IV.- Pudiendo acontecer, que un marinero se haya dedicado a estudiar y a practicar el arte de pilotage, sin el título de tal, sino de mero marinero, se ordena que, los de ésta calidad como hagan constar por certificación de capitanes y pilotos, haber llevado algunos viajes su punto diario y formal de los rumbos, durante dos años y navegando en todo seis, podrán ser admitidos a dicho empleo de capitán, precedido el exámen además, que va prevenido en el número antecedente..." ( 7 ).

Como segundo dato importante se expresan ideas y conceptos tales como; expediente personal de los trabajadores, nómina, anticipos sobre pago de salarios y algo que en ninguna legislación moderna encontramos.

7. Códigos Espanoles. Tomo XII. Imprenta de la Publicidad. Madrid 1851. p 500.



Pensamos firmemente que ésta disposición aunque se entienda elemental, es positiva ya que la obligación de capitán de llevar una copia de la ley en vigor, ( en este caso las ordenanzas de Bilbao ) es indispensable, para que esté en aptitud de acudir a ella en caso necesario.

" VIII.- Todo capitán o Maestre de navío, deberá tener a bordo un libro encuadernado y foliado, en que ponga la cuenta y razón de la carga que recibiere, con sus marcas y números, nombre de los cargadores y consignatarios, como también los nombres y vecindad de sus oficiales y marineros, razón de sus sueldos, anticipaciones que les hiciere y gastos que tuviere en el apresto y viajes, con más de lo abaxo se dirá, pena de privación de oficio.

IX.- También será de la obligación de cada capitán o Maestre tener a bordo estas ordenanzas, para que en los casos en que se le ofrezcan, enterado de ellas, observe y practique su contenido en lo a él tocante, pena de cuatro escudos de plata por cada vez que no se le hallaren, aplicadas también a beneficio de la ría y barra de este puerto..." ( 3 ).

Por lo que respecta al tercer punto, anotamos algunas de las obligaciones y derechos que tiene el capitán del navío, las cuales en su mayoría fueron retomadas por nuestra legislación actual y mismas que tienen plena vigencia.

" XI.- Siempre que se preparen para viaje, deberán hacer elección de oficiales y marineros con quienes haya de navegar, llevando el número necesario de ellos y hallándose en el puerto de su apresto algunos interesados de los navíos lo comunicarán y se pondrán de acuerdo y conformidad con ellos.

XIII.- Ningún capitán podrá asalarar para viaje a marinero alguno, que estuviere ya prendado o convenido con otro, pena de perder lo que hubiere dado por anticipación o en otra forma y de 10 pesos, escudos de plata de multa, aplicados asimismo a beneficio de la ría y además quedará al arbitrio del que primero le asalario, tomar o no a tal marinero.

XIV.- Asimismo será del cargo de los capitanes o Maestres poner siempre en todo cuidado en que los bastimentos que aprestaron para cada viaje por sí mismos o recibiendo de los interesados, sean suficientes y antes más que menos y de buena calidad y de lo contrario, serán castigados por todo rigor y al arbitrio judicial.

XV.- Atendiendo cada capitán o Maestre y su equipaje a la unión y conformidad con que todos deban mirar al logro más feliz del viaje a que estuvieren destinados, procurarán durante la navegación hacer observar a los marineros y muchachos grumetes que llevaren, lo que a cada uno correspondá; y para en caso de hacer de alguno de su equipaje causa de motín o sublevación, para poderlo obviar, se le permite a dichos capitanes tomen las providencias más convenientes a su remedio..." ( 9 ).

La capacitación que contempla el artículo 153, de la ley federal del trabajo, es un concepto ya conocido por la legislación española misma que lo aporta para nuestra investigación.

" XVI.- Siendo tan del real servicio y utilidad conocida en éstas costas el aumento de la marinería; se ordena y manda a todos los capitanes y maestros de navíos, cuiden particularmente de los grumetes que lleváren en sus navíos, tratándolos con amor y cariño para que se aficionen a la navegación y llegen en estar en aptitud de ganar sueldo; el que no se les dará en los dos primeros viajes sino solamente el alimento y vestuario correspondiente y acostumbrado, arreglándose en esto al estilo y práctica de la navegación..." ( 10 ) .

La ley federal del trabajo establece como una forma de terminación de las relaciones de trabajo la muerte del trabajador ( artículo 53 fracción III ), ésta figura es regulada también por la legislación española como lo veremos a continuación.

10. Ibidem.

" LXX.- De vuelta de viaje estarán los capitanes o maestros obligados a dar cuenta y razón siempre que se les pida, de todo su equipage; y en caso de faltar alguno ( por muerte u otro accidente ) a justificar con sus oficiales y marineros, si hubiere faltado en el mar; pero siendo por enfermedad y en puerto, deberán traer instrumentos que justifique su entierro y lo que hubiera dispuesto de su última voluntad ya sea ante escribano o bien si no hubiese éste práctico en su lengua, anotándolo en su libro de sobordo, con su firma y con las de su equipage, si supieran firmar, al pie, mirando por este medio a satisfacer y dar la debida noticia a quienes fueron parientes, herederos o interesados del que faltare... " ( 11 ).

Sobre los marineros, esta legislación europea aporta para nuestra tesis, las obligaciones y derechos basicos que tienen los trabajadores del mar, tales como obediencia, puntualidad en el trabajo, así como desempeñarse durante la prestación de sus servicios con responsabilidad y eficiencia.

" XCII.- Todos los marineros que estuvieren prendados para algún viaje, deberán acudir puntualmente al navío en que hubieren de navegar, el día que les fuere señalado por el capitán; y una vez convenidos y ajustados y tomada la señal de ello para el viaje, no podrán asalariarse con otro capitán por pretexto alguno, ni empezado el viaje, abandonarle hasta que se haya cumplido enteramente y según lo convenido pena de perder los sueldos devengados y de 10 ducados de multa para reparos de la ría de este puerto a cada marinero que lo contrario hiciere.

CXV.- Todos los marineros observarán a bordo una exacta obediencia, sin que de esto les excuse el trabajo necesario en que deban ocuparse, ni otro algún pretexto, ni motivo que quieran dar.

XCIX.- Ningún marinero podrá salir del navío una vez que esté cargado y corriendo su salario sin licencia expresa del capitán; pena de dos ducados por cada vez que contraviniere aplicados también en beneficio de la ría..." ( 12 ).

Ahora bien, el artículo 208 de la ley federal del trabajo establece las causas especiales de rescisión de las relaciones de trabajo para los trabajadores de buque. En el derecho español ya encontramos el concepto de rescisión de la relación de trabajo imputable al trabajador, aunque como veremos a continuación a diferencia de nuestro código laboral, en el europeo, se podía establecer incluso la pena de muerte para el propio trabajador, circunstancia que por obvias razones nuestro legislador no adoptó para la elaboración de nuestro ordenamiento legal. ( señalamos cómo ejemplo el caso del piloto ).

" LXXI.- Piloto de un navío es, el segundo oficial de él e inmediato al capitán y a quién por ausencia o enfermedad de éste toca mandarle y gobernarle en todos tiempos, en los viajes, rumbos y derrotas por donde navegare hasta conducirlo al puerto de su destino.

LXXVIII.- Quando por ignorancia, o descuido del piloto se perdiere por varamento o naufragio del navío, ha de ser por ello condenado en privación del oficio para siempre y a pagar de sus bienes todos los daños que causare; y si la pérdida o varamento se haberiguare haberse executado por pura malicia suya será castigado; con la pena capital o a proporción de su delito, según leyes y Juicio de la justicia que en ello procediere..." ( 13 ).

Para cerrar el análisis de España, mencionaremos un concepto que nos parece trascendental y es la facultad que tienen los trabajadores del mar en un momento dado, de poder embargar los bienes del patrón, si éste no cumple fielmente con el pago de salarios. Nuestra legislación contempla dicho procedimiento a partir del artículo 950 y somos de la opinión que éste es otro de los conceptos que aporta ésta legislación europea para nuestra tesis.



" XCIX.-.....

A todos los marineros concluído que hagan el viaje pactado y descargado el navío deberá pagárseles por su capitán, los sueldos que se les debieren arreglados al convenio o ajuste que sobre ellos hubiere hecho; Y pudiendo suceder que de una parte del capitán o dueños del navío haya en la paga alguna omisión ( por no haber traído flete u otro accidente ) en éste caso se ordena, que el marinero o marineros puedan pedir embargo del navío y sus aparejos y hacer se remate o embargado haya y se opongan los acreedores serán preferidos los de dicho equipage y se les deberá hacer pago enteramente alcanzando para ello su importe, que faltando algo, tendrán el recurso por ello a sólo el capitán que mandaba el navío y no a otro alguno, por serle éste el que convino sobre dichos sueldos y se obliga a su paga..." ( 14 ).

Como nota marginal al respecto señalamos, que la preferencia de el crédito de los trabajadores apenas fué introducido en nuestra ley federal del trabajo en el año de 1985. Aún cuando ésta legislación es aparentemente novedosa toda vez, que fué expedida en el año de 1970, reformada totalmente en su parte procesal en el mes de mayo de 1980, no fué sino hasta 1985 cuando se modificó y se reguló acerca de la preferencia de créditos.

Esto quiere decir que cuando el legislador mexicano modifica los artículos 979 y siguientes para establecer la preferencia del crédito de los trabajadores sobre cualquier otro, hace justicia a la parte trabajadora sobre un principio que los españoles concibieron hace más de dos siglos.

## INGLATERRA

Recordando el capítulo anterior, mencionábamos que Inglaterra junto con Francia, Portugal y Holanda, se constituyeron a mediados del siglo XVII como potencias navales capaces de enfrentarse a la gran maestra España y disputarle la supremacía marítima.

Por una parte, la marina holandesa, aprovechando el descuido que había hecho España del mar mediterráneo, así como del mar del norte ya que enfrentaba la responsabilidad de establecer todo un sistema marítimo tanto de guerra como mercante con el nuevo mundo, procuró acaparar todo el comercio marítimo de Europa. Mientras que por el otro lado, Inglaterra que habría de heredar la corona de España en lo referente a la supremacía del mar, se preparaba concienzudamente para recibir el trono.

Así las cosas, cuando Inglaterra determina que es tiempo de destronar a España, decide deshacerse primero de los Holandeses y después de Francia. Sabe que el comercio

marítimo es el factor más importante del poder naval de una nación y el descubrimiento de ésta idea es la causa directa para convertirse en el estado más poderoso en el mar.

En este orden de ideas, arrebató a los Holandeses, el comercio marítimo, que por mucho tiempo habían conservado gracias a la indiferencia española. El primer jalón de Inglaterra en este sentido, fué el acta de navegación de Cromwell, según la cuál, toda la mercancía importada en la metropoli o en sus colonias, solo podia ser conducida bajo la bandera inglesa o de la nación exportadora. Tal fué el primer cañonazo sin bala que Inglaterra disparó contra Holanda.

Para reseñar breve pero claramente esta situación, presentamos el siguiente cuadro histórico. Luis XIV en Francia gobernaba personalmente sus estados y Colbert, su ministro, regeneraba la hacienda procurando desarrollar la marina militar y comercial; Carlos II en Inglaterra recogía la herencia de sus antepasados de manos de Cromwell y España la gran señora de los mares hasta ese entonces temida aún por todo el mundo, salía de sus luchas con Inglaterra y Holanda muy lastimada, a pesar de que conservaba todavía su

enorme imperio colonial. Así era el marco histórico nada promisorio para los españoles.

Otra anotación que nos parece importante señalar, es que Holanda pudo llegar a desarrollarse gracias al apoyo de Francia y de la propia Inglaterra. Esto no es una contradicción, toda vez, que como hemos dicho, los ingleses esperaban pacientemente el momento de arrebatarle la corona a España y no fué sino a mediados del siglo XVII cuando se les presentó su oportunidad. Mientras ésto sucedía, no tuvo inconveniente en aliarse con Francia y Holanda para estar en posición de enfrentar si las circunstancias así lo determinaban, a su majestad española. Aunado al hecho de que desde el punto de vista comercial llegó a beneficiarse en mucho debido a las transacciones económicas que realizaba con los dos países europeos ya referidos en más de una vez.

Pero sostenemos que fué error de España y no acierto de éstos países que las cosas llegaran hasta ese extremo, ya que si ésta no se hubiera envelesado con el fruto de sus conquistas en el nuevo continente y la riqueza instantánea que ésto le produjo, no hubiera permitido que éstas tres naciones confabularan secretamente en su contra actuarán y podría haber salvado de la ruina a su marina, hecho que sucedería al término de pocos años.

## MEXICO

En nuestro país, la marina en términos generales es tan antigua como su propia historia. Desde la fundación de la gran Tenochtitlán, tuvieron los antiguos mexicanos que hacerse de ingenio naval, para llegar al islote donde el águila se encontraba devorando a la serpiente.

Tenochtitlán, la cuna del imperio azteca, se encontraba " en el centro de un gran lago cuando fue vista por vez primera por ojos españoles al mando de Cortés el 1 de Noviembre de 1519..." ( 15 ).

Es así que nosotros los mexicanos, desde nuestros inicios teníamos buena idea acerca del concepto de navegación.

Y aunque en ése tiempo únicamente se usaban canoas para la transportación de tierra firme hacia Tenochtitlán, también se navegaba en el mar citando a guiza de ejemplo la forma en que los nativos navegaban bordeando la costa de lo que ahora se conoce como la península de Yucatán. Sitio, donde se tuvo el primer contacto de indigenas con los españoles ( expedición de Hernández de Córdoba, 1517 ) ( 16 ).

15. LOPEZ PORTILLO Y PACHECO, JOSE. Ellos Vienen. Fernández Editores. México 1987. p 200.

16. Ibidem, p. 37.

En ese orden de ideas, en un principio la navegación se miraba como algo necesario, un medio de transporte y nada más. Util para llevar los tributos de los pueblos conquistados por los aztecas, producto de las guerras floridas al gran imperio Culúa.

Así pues, el primer enfrentamiento naval, fué durante el sitio a la gran Tenochtitlán por parte de los españoles con cuatro bergantines construídos ( con el producto de grandes pérdidas humanas y materiales por parte de los conquistadores y pueblos aliados ) a las orillas del lago, con maderas traídas y transportadas por tamemes tlaxcaltecas y construídas por carpinteros de Cortés, traídos de la ya fundada Villa Rica de la Vera Cruz, en contra de miles de canoas de los guerreros aztecas. El resultado, más de un año de sitio, arrasada la ciudad, toda la población náhuatl masacrada y la toma de la ciudad el 13 de Agosto de 1521. ( para los aztecas, el año 3-CASA. Día del calendario mágico 1 - SERPIENTE ).

Durante la época de la colonia, se desarrolló a pasos agigantados la marina debido al obligado contacto con España y por ende aparece la primera legislación para los

trabajadores del mar, la cuál, no es otra que las ordenanzas de Bilbao. Mismas que tuvieron plena aplicación en nuestro país, mientras duró la dominación española.

Ahora bien, Tanto la independendencia cómo la revolución mexicana se encuentran plasmadas de acontecimientos de guerra desde el punto de vista naval. Los cuáles aunque no son materia directa de nuestro estudio, los señalamos por obligación histórica, pues ofrecen un panorama general de México, para estar en posición de presentar un planteamiento mas objetivo de cómo se desarrollo la legislación de los trabajadores del mar a través del tiempo.

Entre los más significativos encontramos cronológicamente la toma del puerto de San Blas el 1 de Diciembre de 1810 a manos del comandante de la división del poniente José María Mercado; la ocupación Francesa en 1838 y la heroica resistencia mexicana desde el castillo de San Juan de Ulúa; La invasión yanqui en 1847 con la celebre respuesta de Juan Bautista Traconis al comodoro Perry, ( al caerse la bandera mexicana durante la Batalla por el desembarco de las fuerzas enemigas en el puerto de Veracruz ) y su epílogo en el



castillo de Chapultepec con el hecho heroico de los niños héroes el 13 de septiembre.

Por lo que respecta a la legislación para los trabajadores del mar, después de las ordenanzas de Bilbao que como ya dijimos era una legislación extranjera que tenía vigencia en nuestro país, no existió una propia formalmente hablando sino hasta nuestra constitución política de 1917, donde se deriva de su artículo 123 apartado A y de ahí la ley federal del trabajo de 1931 y la vigente de 1970, con su título sexto referente a los trabajos especiales donde se contempla la de los trabajadores de buque.

Cierto es que se dieron algunos intentos de tutelar los servicios de la gente de mar, como el reglamento para el buen orden y policía de los puertos de mar, publicada el 27 de Octubre de 1853, conocida es el acta de navegación del 30 de Enero de 1854, donde se establecen principalmente los requisitos que deben cubrir los marinos mexicanos y la igualdad de los barcos nacionales en relación con los extranjeros en el tráfico mercante. Aunque en el código de comercio de 1889 se establece una regulación a lo que podríamos llamar el incipiente derecho marítimo nacional, éste no menciona en forma importante a los trabajadores del

mar sino hasta la Ley Federal del Trabajo de 1931, en forma muy deficiente y la vigente de 1970. Teniendo otra importante raíz aparte del acta del 54, la del artículo 32 de la constitución política de 1917 en su texto original.

Para comprender mejor el desenvolvimiento de la legislación sobre los trabajadores del mar, tenemos forzosamente que mirar al contrato de trabajo respecto de la figura del contrato civil en general, teniendo como idea de qué el primero es la especie y el segundo el género.

Retomando las palabras del maestro Floris Margadant en éste sentido y recordando la mención que hacíamos sobre el contrato de trabajo en el derecho romano y su incorporación de la locatio-conductio y más tarde en el código de Napoleón, los diversos códigos inspirados en él, reglamentaron el trabajo de criados y obreros junto con el contrato de obra bajo el título de arrendamiento. En México la legislación del primer código civil de 1870, reconoció en su exposición de motivos que parece un atentado a la dignidad humana llamar alquiler a la prestación de servicios personales. Por lo que desde esa fecha se separó el contrato de trabajo con él de arrendamiento.

" a consecuencia de la revolución mexicana el concepto de trabajo salió, finalmente, del código civil. De éste modo se separaron en el dercho mexicano, en dos etapas tres contratos ( trabajo, obra y arrendamiento ) que, durante dos milenios, habían sido compañeros de viaje..." ( 17 )

Expresamos por último, que de la constitución política de los estados unidos mexicanos de 1917, se desarrolla la ley federal del trabajo de 1931 y de ahí la vigente de 1970 con reformas procesales del 1 de Mayo de 1980 y que cuenta en su título sexto, correspondiente a los trabajos especiales, dónde encontramos el capítulo sexto referente a los trabajadores de buque. Absteniéndonos de analizar a profundidad dicho contenido ya que eso nos incumbe cuando expresemos las conclusiones de nuestra tesis. Ya que el fin que perseguimos en éste primer capítulo fué el de ofrecer una semblanza histórica sobre la evolución de la legislación de los trabajos del mar en nuestro país.

## CAPITULO SEGUNDO.

PARTICIPACION DE MEXICO COMO SUJETO DEL DERECHO  
INTERNACIONAL EN DIVERSOS INSTRUMENTOS  
EXISTENTES SOBRE LOS TRABAJADORES DEL MAR.

## A ) ANTECEDENTES.

En éste capítulo analizaremos a los tratados como instrumentos internacionales, dónde encontraremos las figuras jurídicas de " Convenios " y " recomendaciones ".

Para efectos de nuestro estudio, conoceremos su concepto, clasificación y elementos que el estado como sujeto del dercho internacional debe observar para su ratificación ante los foros y organismos internacionales. Haciendo la necesaria anotación al calce, en el sentido de que no se pretende elaborar un estudio jurídico sobre los instrumentos internacionales, sino conocer y conseguir aquéllos principios y conceptos jurídicos que consideramos indispensables para sustentar la tesis que aquí se contiene.

Asimismo y bajo el mismo orden de ideas presentaremos los convenios y las recomendaciones que a nuestro juicio son los más importantes y significativos que la Organización Internacional del Trabajo ha emitido desde 1919 hasta 1984, en forma cronológica. Señalando el lugar, fecha y términos en que fueron dados a conocer a los países miembros entre los cuales se encuentra México. Asimismo aportaremos, aparte del resumen, un pequeño comentario de nuestra parte, sin que ésto signifique un análisis profundo, ya que tanto las diferencias como los puntos de coincidencia entre las disposiciones multinacionales y la práctica mexicana es el objetivo principal de nuestra tesis y por tanto está reservado para nuestras conclusiones. Es decir que por el momento conoceremos algo que podríamos llamar como " la postura internacional " en la legislación respecto de los trabajadores del mar, añadiendo claro está, una pequeña reflexión al calce.

Finalmente hacemos la aclaración que, para efecto de éste único capítulo, nos referiremos a los trabajadores del mar con el concepto de " gente de mar " ya que es el utilizado por la Organización Internacional del Trabajo y no tenemos la intención de entrar en controversia sobre definición de conceptos desde el punto de vista etimológico, ya que no es el objetivo que perseguimos en esta investigación.

## B ) CONCEPTOS GENERALES

En forma obligada, comenzaremos por enunciar lo que entendemos por " tratado internacional ". En la inteligencia de que nos es nuestro fin expresar como una verdad absoluta la definición que a continuación mencionamos, lo que buscamos es únicamente obtener datos y elementos valiosos desde el punto de vista jurídico, que sirvan como fuertes cimientos para sustentar la tesis que aquí se sostiene.

Una vez formulada la reflexión anterior, procedemos a definir al tratado internacional tomando el pensamiento del jurisconsulto Max Sorensen " El tratado es cualquier acuerdo internacional que celebran dos o más estados u otras personas internacionales y que está regido por el derecho internacional..." ( 1 ).

Este concepto según palabras del propio maestro Sorensen, es valioso ya que es muy moderno y tiene el mérito de ser atinadamente breve, además de resultar sumamente acertado.

1. ARELLANO GARCIA, CARLOS. Derecho Internacional Público. Tomo I. Editorial Porrúa. S. A. México 1983. p. 615.

Es por el comentario expresado anteriormente, y por la propia claridad de concepto, causales suficientes para adoptarlo para efectos del presente análisis.

## C ) CLASIFICACION DE LOS TRATADOS

Existen definitivamente varias formas en que se pueden clasificar los tratados; por la materia que regula, por su duración, desde el punto de vista normativo, por lo estipulado en ellos, etc. Pensamos en base a los comentarios formulados en el apartado B ) , que clasificarlos cómo abiertos y cerrados es lo más idóneo, para nuestras intenciones.

Abiertos.- Son aquéllos que permiten expresa o tácitamente, la adhesión futura de otros estados a lo estipulado en el tratado internacional.

Cerrados.- Los que se celebran entre dos o más estados y no permiten la adhesión futura de otros estados a lo dispuesto en el tratado o por lo menos, lo regulado en ellos sólo interesa a las altas partes contratantes.



C ) ELEMENTOS QUE EL ESTADO COMO SUJETO DEL  
DERECHO INTERNACIONAL DEBE OBSERVAR PARA  
LA RATIFICACION DE TRATADOS INTERNACIONALES.

- 1.- Qué el interés nacional esté debidamente resguardado.
- 2.- Si el plenipotenciario suscriptor no se a excedido en el ejercicio de sus atribuciones.
- 3.- El tratado no esté en oposición con las disposiciones constitucionales.
- 4.- Qué el tratado internacional no se oponga a la tradición jurídica nacional.
- 5.- Si no hay dificultades graves en el futuro cumplimiento de las obligaciones a cargo del estado que considera su ratificación.
- 6.- Si han ocurrido circunstancias que varíen las condiciones que prevealcían en el momento de la firma del tratado internacional.

7.- Si existe algún vicio de la voluntad como error, violencia o corrupción.

8.- Si las prestaciones y las contra prestaciones son equilibradas y no hay desproporción entre unas y otras.

9.- Si hay disposiciones oscuras de difícil interpretación que pudieran dar lugar a problemas futuros.

10.- Si concierne formular una o varias reservas.

Entiéndase como reserva " la declaración hecha por un estado signatario para indicar que entiende excluir una determinada disposición del tratado o que pretende modificar su alcance o atribuirle un sentido determinado..." ( Charles Rosseau )  
( 2 ).

2. Ibidem, p. 616.

D ) CONVENIOS Y RECOMENDACIONES MAS SIGNIFICATIVOS  
SOBRE LOS TRABAJADORES DEL MAR EMITIDOS POR  
LA ORGANIZACION INTERNACIONAL DEL TRABAJO  
DE 1919 AL AÑO DE 1984; CONTENIDO Y  
COMENTARIOS SOBRE LOS MISMOS.

RECOMENDACION 8.

SOBRE LA LIMITACION DE LAS HORAS DE  
TRABAJO EN LA NAVEGACION INTERIOR.

GENOVA, ITALIA; EL 15 DE JUNIO DE 1920.

Tiene por objeto limitar a 8 horas diarias y a 48 horas semanales, el número de horas de trabajo en todas las empresas industriales y especialmente en las empresas de transporte marítimo. Además señala, que cada miembro de la O.I.T. ( Organización Internacional del Trabajo ) establezca en lo que le concierna, previa consulta a las organizaciones interesadas de empleadores, de trabajadores y comunique sus

decisiones, al respecto a la oficina internacional del trabajo correspondiente.

COMENTARIO.- Nuestro legislador, desde la ley federal del trabajo de 1931 y en la ahora vigente de 1970, consecuencia las dos de nuestra actual constitución política de 1917, en su artículo 123, contempla dicho principio, tomando en consideración que éste no emana de la recomendación 8, sino de un profundo análisis de nuestro constituyente derivado en gran parte de la situación socio-política del país en ese momento histórico.

#### RECOMENDACION 9.

#### DE LA ADOPCION DE ESTATUTOS NACIONALES DE LA GENTE DE MAR.

GENOVA, ITALIA; EL 15 DE JUNIO DE 1920.

La conferencia Internacional del Trabajo, considerando que, mediante una codificación clara y sistemática de la

legalización nacional de cada país la gente de mar del mundo entero, tanto si ésta empleada a bordo de buques de su propio país como en buques extranjeros, podrá conocer mejor sus derechos y sus deberes; y considerando que dicha codificación apresurará y facilitará el establecimiento de un estatuto internacional de la gente de mar, recomienda a cada uno de los miembros de la Organización Internacional del Trabajo, que proceda a incorporar en un estatuto de la gente de mar, todas las leyes y reglamentos relativos a la gente de mar considerada como tal.

COMENTARIO.- No obstante que dicha recomendación data desde 1920, en el ordenamiento jurídico mexicano se contempla en una forma bastante discreta, la situación laboral de los trabajadores del mar. Más de 40 años tarda el legislador nacional en cumplir en forma deficiente una recomendación adoptada por nuestro país como miembro de la Organización de trabajo referida. Además es fundamental mencionar nuestra inquietud en el sentido de que es sumamente delicado que en tan sólo 27 artículos se trate de tutelar toda una actividad laboral de gran amplitud cómo lo es el trabajo en el mar.

Por lo que éste ordenamiento jurídico resulta ineficiente en muchos sentidos, dejando a la costumbre en mucha de las ocasiones, que resuelva situaciones y conductas que la norma, desde punto de vista jurídico, podría resolver para el bien de todas las partes interesadas en conflicto y del propio derecho mexicano en sí.

Es por eso el interés fundamental de la presente tesis, de que se adecúe la legislación nacional por una parte, con los compromisos internacionales que México como sujeto de derecho internacional a ratificado y por la otra, actualice con la aportación valiosísima de los jurisconsultos mexicanos, dicha materia, para que nuestro país se desarrolle en una forma mas equilibrada y se mantenga como ejemplo contemporáneo por su legislación laboral, ante la América Latina.

CONVENIO 7.

FIJA LA EDAD MINIMA DE LA ADMISION DE  
LOS NIÑOS AL TRABAJO MARITIMO.

GENOVA, ITALIA EL 15 DE JUNIO DE 1920.

CONTENIDO.- 11 ARTICULOS.

Dicho convenio establece que los niños menores de 14 años no podrán prestar sus servicios a bordo de ningún buque, con excepción de que en uno donde navegen únicamente miembros de una misma familia, cuando se trate de buques escuela con la condición de que en éste último caso la autoridad apruebe y vigile dicho trabajo.

Además se señala la obligación para el capitán de llevar un registro de inscripción dónde se mencione a todas las personas menores de 16 años que estén empleados a bordo.

COMENTARIO.- El derecho mexicano no hace distinción alguna sobre los trabajadores menores de edad, de acuerdo a lo establecido por éste convenio. En éste sentido la ley federal de trabajo es determinante al precisar en el artículo 191 que a la letra dice " Queda prohibido el trabajo a que se refiere este capítulo a los menores de quince años y el de los menores de dieciocho en calidad de pañoleros o fogoneros..." ( 3 ).

Aunque éste convenio fué ratificado por nuestro país en el año de 1951 ( diario oficial de la federación del 22 de junio ) pensamos que fué acertada la forma y términos en que nuestro código laboral estableció la edad mínima de admisión en el trabajo marítimo, en base a las reservas emitidas por nuestro país.

3. L.F.T. Art. 191.



## RECOMENDACION 10.

RESPECTO DEL SEGURO CONTRA EL DESEMPLEO  
DE LA GENTE DEL MAR.

GENOVA, ITALIA; EL 15 DE JUNIO DE 1920.

La conferencia general, con el fin de garantizar a la gente de mar, la aplicación de la parte III de la recomendación sobre el desempleo, aprobada en Washington el 28 de Noviembre de 1919, recomienda que cada miembro de la Organización Internacional del Trabajo, organice para la gente de mar, un sistema eficaz de seguro contra el desempleo resultante de un naufragio o de cualquier otra causa, ya sea mediante el régimen de un seguro gubernamental o bien mediante subvenciones concedidas por el gobierno a las organizaciones profesionales cuyos estatutos prevean el pago de las prestaciones a sus miembros desempleados.

COMENTARIO.- La legislación mexicana contempla únicamente la obligación de que se cubran los salarios y se repatríe a los trabajadores en caso de naufragio ( 209 frac V, de la Ley Federal del Trabajo ).

A pesar de que nuestro país es miembro de la Organización Internacional del trabajo desde hace más de 50 años, y que se obligó a establecer estatutos adecuados a la gente de mar ( adopción de la recomendación 9 ), no incorpora a su marco jurídico, disposiciones que, como ésta, contribuyen en forma directa en beneficio de la industria naviera.

#### CONVENIO 8.

#### INDEMNIZACION DE DESEMPLEO EN CASO DE PERDIDA POR NAUFRAGIO.

GENOVA, ITALIA; EL 15 DE JUNIO DE 1920.

CONTENIDO.- 11 ARTICULOS.

En caso de pérdida por el naufragio de un buque cualquiera, el armador o la persona con la cuál la gente de mar hubiere celebrado un contrato para servir a bordo del buque, deberá pagar a cada una de las personas empleadas en dicho buque

una indemnización que les permita hacer frente al desempleo resultante de la pérdida del buque por naufragio.

Dicha indemnización se pagará por todos los días del período efectivo de desempleo de la gente de mar con arreglo a la tasa del salario pagadero en virtud del contrato, pero el importe total de la indemnización pagadera a cada persona en virtud del presente convenio podrá limitarse a dos meses de salario.

La gente de mar podrá recurrir, para el cobro de dichas indemnizaciones a los mismos procedimientos que para el cobro de los atrasos de salarios devengados durante el servicio.

COMENTARIO.- Vemos con preocupación que el legislador nacional lejos de establecer normas que beneficien a la gente de mar, no cumple con lo dispuesto en éste convenio a pesar de que fué ratificado el 27 de Septiembre de 1937.

En éste sentido, el Código Laboral se refiere a qué, en caso de naufragio, el patrón únicamente cubrirá el pago de

salarios desde el momento del siniestro hasta la repatriación de la gente de mar.

Cabe hacer la aclaración, en el sentido de que la fracción V del artículo 209 de la ley federal del trabajo, menciona la posibilidad del pago de una indemnización, pero es en el caso de que el trabajador y el patrón no se pongan de acuerdo en la forma de repatriación del segundo. Aunque ésta circunstancia la deja al arbitrio de las partes, al poder optar por esta posición o que el patrón sufrague los gastos de la repatriación al señalar "...podrán convenir..." ( 4 ) es decir, que si bien es cierto el patrón tiene la obligación de pagar el salario hasta el momento en que el trabajador sea repatriado, no se determina que dicho pago sea por concepto de una indemnización de desempleo por naufragio, ni creemos que el espíritu de la ley en éste artículo así lo hubiera querido determinar.

Más aún, la redacción de éste artículo ocasiona problemas concretos a los que nos referiremos en las conclusiones, ya que el análisis de situaciones como ésta son las que persigue en forma principal la presente tesis.

## CONVENIO 9.

## A LA COLOCACION DE LA GENTE DE MAR.

GENOVA, ITALIA; EL 15 DE JUNIO DE 1920.

CONTENIDO.- 18 ARTICULOS.

La colocación de la gente de mar no podrá ser objeto de comercio con fines lucrativos, por una persona ya sea física o moral. Ninguna operación de colocación en un buque podrá dar lugar a que la gente de mar pague directa o indirectamente, a una persona ya sea física o moral. Salvo aquéllas que a la entrada en vigencia de el presente convenio estén operando con autorización del gobierno y que éste supervise el funcionamiento de aquélla.

Independientemente de lo anterior, el país miembro se obliga a cancelar a la mayor brevedad posible el permiso y a establecer agencias gratuitas de colocación ya sean organizadas por armadores y gente de mar bajo el control de la autoridad.

Pero la gente de mar estará siempre con el derecho de elegir buque y el armador a escoger a su tripulación.

COMENTARIO.- Este convenio fué ratificado por México en el año de 1939 ( Diario Oficial del 6 de Febrero ). Al respecto podemos mencionar que en el capítulo referente a los trabajadores de buque, como los denomina nuestra legislación, no se habla de agencias de colocación para la gente de mar en la Ley Federal del Trabajo.

Pero nuestra legislación se contradice, al regular la existencia de intermediarios ( Arts. 12, 13, 14 y 15 ) . Esto quiere decir, que existe desde el punto de vista del derecho, una grave contradicción entre el compromiso firmado ante el organismo internacional y por ende con la comunidad mundial, con respecto de lo que establece nuestro código laboral.

En ninguna parte de nuestra Ley Federal del Trabajo, se determina la prohibición de agencias de colocación para la gente de mar. Al contrario consiente y regula ésta actividad.

CONVENIO 22.

RELATIVO AL CONTRATO DE ENROLAMIENTO  
DE LA GENTE DE MAR.

GINEBRA, SUIZA EL 24 DE JUNIO DE 1926.

CONTENIDO.-23 ARTICULOS.

Este convenio se aplica a todos los buques que se dediquen a la navegacion marítima, con excepción de:

- 1.- Los buques de guerra.
- 2.- Buques del estado que no estén dedicados al comercio.
- 3.- Los yates del recreo.
- 4.- Los buques dedicados al cabotaje nacional.

5.- Los Barcos de pesca las embarcaciones cuyo desplazamiento sea inferior a 100 toneladas o a 300 metros cúbicos.

Por otro lado señala que el contrato de enrolamiento será firmado por el armador o su representante y por la gente de mar, en los términos que fije la autoridad nacional, para efecto de que se garantice la autoridad pública competente.

Asimismo anota que es obligación de éstos contratos contener las siguientes características:

1.- Nombre y apellidos de la gente de mar, la fecha de nacimiento o la edad, así como el lugar de nacimiento.

2.- El lugar y la fecha de la celebración del contrato.

3.- La designación del buque abordo del cuál o de los cuáles se compromete a servir el trabajador.

4.- El número de tripulantes a bordo del barco, si dicho dato lo exige la legislación nacional.



5.- El viaje o viajes que van a emprender, si ello puede determinarse al celebrarse el contrato.

6.- El servicio que va a desempeñar la gente de mar.

7.- Si es posible, el lugar y la fecha en que la gente de mar esté obligado a presentarse a bordo para comenzar el servicio.

8.- Los víveres que se suministrarán a la gente de mar, salvo el caso en que la legislación nacional no prevea un régimen diferente.

9.- El importe de los salarios.

10.- La forma en que se celebra el contrato ya sea; por tiempo determinado, tiempo indeterminado o por viaje.

11.- Las vacaciones anuales pagadas que se concedan a la gente de mar, después de pasar un año al servicio del mismo armador, si la legislación nacional prevé dichas vacaciones.

12.- Todos los demás datos que la legislación nacional pueda exigir.

COMENTARIO.- Este convenio, el cuál fué ratificado por nuestro país como miembro de la Organización Internacional del Trabajo ( diario oficial del del 6 de Agosto de 1935 ) se expresa casi textualmente en el artículo 195 del capítulo III del título sexto de nuestra ley federal del trabajo.

### CONVENIO 23

#### RESPECTO DE A LA REPATRIACION DE LA GENTE DE MAR.

GINEBRA, SUIZA; EL 23 DE JUNIO DE 1926.

CONTENIDO.- 14 ARTICULOS.

La gente de mar que haya sido desembarcada, mientras se encuentre vigente su contrato o cuando éste haya finalizado tendrá el derecho de ser repatriado a su propio país; ya sea al puerto donde fué contratada o al puerto de zarpa del buque, segun lo establezca la legislación nacional.

Se deberá prever las disposiciones necesarias para éstos casos y determinar a quién de las partes corresponde la carga de la repatriación. Entendiéndose por ésta, todos los gastos relacionados al transporte, alojamiento y manutención de la gente de mar hasta el momento fijado para su salida.

Se considerará que la gente de mar ha sido debidamente repatriada, cuando se le haya obtenido un empleo conveniente en un buque que se dirija a uno de los puntos señalados en el párrafo anterior. También se considerará repatriada, la que haya desembarcado en su propio país, en el puerto donde fue contratada, en un puerto vecino y/o en el puerto de zarpa del buque.

Los gastos de repatriación no estarán a cargo de la gente de mar por:

- 1.- Accidente ocurrido al servicio del buque.
- 2.- Naufragio.
- 3.- Enfermedad que no pueda imputarse a falta o acto voluntario.

4.- Despido del trabajador por cualquier causa que no le sea imputable.

COMENTARIO.- Sobre el particular, nos referiremos únicamente en lo relativo al punto número cuatro del párrafo anterior, es decir, a la repatriación a la gente de mar por despido por cualquier causa que no le sea imputable, ya que de las otras formas, nos ocuparemos al comentar otros instrumentos internacionales que se refieren en específico a estas figuras sobre la repatriación.

Cuáles son los casos que la Ley Federal del Trabajo señala como no imputables al patrón y por tanto no está a su cargo los gastos de la repatriación de la gente de mar.

La primera duda que nos asalta es el concepto de la palabra " despido " que utiliza la Organización Internacional del Trabajo, al emitir éste convenio y su aplicación en el derecho nacional.

Comencemos por enunciar lo que entendemos por Separación voluntaria y Rescisión.

Separación voluntaria, es aquél acto unilateral de la voluntad, por medio del cuál, una de las partes que conforman la relación de trabajo, rompe esta unión, sin responsabilidad alguna de las partes, por así convenir a sus intereses.

Rescisión es también un acto unilateral de la voluntad, por medio del cual, una de las partes que integran la relación de trabajo, rompe este vínculo, por causas imputables a la otra.

En tal sentido la Ley Federal del Trabajo reconoce como las figuras mas usuales que provocan el rompimiento de la relación de trabajo, las siguientes:

- 1.- Rescisión imputable al trabajador ( despido justificado ) fundamento legal Art. 47.
- 2.- Rescisión imputable al patrón. fundamento legal Art. 51.
- 3.- Mutuo consentimiento de las partes. Art 53 Frac. I.
- 4.- Muerte del trabajador. Art 53 Frac. II.

Consolidemos nuestra afirmación, con la opinión del Presidente de la Junta Especial Numero 3, de la Federal de Conciliación y Arbitraje, titular del tribunal ante quién se tramitan los juicios laborales de los trabajadores de mar. " Definitivamente " - afirma - " debemos abocarnos únicamente a aquéllas figuras que establece nuestro Código Laboral vigente ". Pero concluyamos la afirmación del Lic. José Luis Andrade Ayala, mencionando que la ley en la materia reconoce solamente a la separación voluntaria y el despido justificado como causales que liberan al patrón de los gastos de la repatriación. ( establecido en el artículo 204 Fracción V del capítulo correspondiente a los trabajadores del mar ).

Convenio ratificado el 7 de Agosto de 1935.

#### RECOMENDACION 27.

SOBRE LA REPATRIACION DE CAPITANES  
Y APRENDICES.

GINEBRA, SUIZA; EL 23 DE JUNIO DE 1926.

La conferencia recomienda que los gobiernos miembros de la organización, adopten las medidas necesarias para garantizar la repatriación de capitanes y aprendices sujetos a un contrato especial y que no estén amparados por las disposiciones del convenio relativo a la repatriación de la gente de mar, adoptado por la conferencia general en su convenio 23.

COMENTARIO.- Aquí tenemos forzosamente que referirnos a lo citado en el convenio 23. Haciendo la aclaración que para efectos de la ley federal del trabajo, los capitanes aunque tienen la calidad de representantes del patrón, son considerados también como trabajadores ( ART. 190, de la Ley Federal del Trabajo ).

Por lo que hace a los aprendices nuestra legislación no contempla ésta figura jurídica. ( diferencia sumamente notable y a nuestro punto de vista positivo, respecto de las legislaciones europeas ).

## RECOMENDACION 28.

DE LOS PRINCIPIOS DE LA INSPECCION DE  
TRABAJO DE LA GENTE DE MAR.

GINEBRA, SUIZA; EL 22 DE JUNIO DE 1926.

Las autoridades responsables en cada país, deberán tener como misión especial en el momento de practicar la inspección de trabajo, asegurar la aplicación de todas las leyes y reglamentos relativos a éstas condiciones. Así también cuando sea compatible desde el punto de vista administrativo el cumplimiento de las leyes y reglamentos, deben de depender de una sola autoridad central.

Se recomienda también que la autoridad redacte un informe anual, donde se contemplen las leyes y reglamentos nacionales así como de las condiciones en que se efectúa el trabajo de la gente de mar y las reformas a los ordenamientos jurídicos en la materia que hayan sido realizados durante ése lapso de tiempo.



COMENTARIO.- La figura de la inspección del trabajo está reglamentada en nuestra ley federal del trabajo, no solamente para los trabajadores del mar, sino para todos los centros de trabajo en general ( Art.540 al 550 ) .

CONVENIO 53

FIJA EL MINIMO DE CAPACIDAD PROFESIONAL  
DE LOS CAPITANES Y OFICIALES DE LA MARINA  
MERCANTE.

GINEBRA, SUIZA EL 24 DE OCTUBRE DE 1936.

CONTENIDO.- 14 ARTICULOS.

Nadie podrá ser contratado para ejercer a bordo de un buque salvo causas de fuerza mayor las funciones de capitán, primer capitán o maquinista si no posee un certificado que pruebe su capacidad expedido por la autoridad pública del territorio donde el buque esté matriculado.

Asimismo la legislación nacional deberá prever sanciones penales o disciplinarias para los casos de infracción a este convenio.

COMENTARIO.- En la ley federal del trabajo vigente, no se establece en ninguna de sus partes, la obligación de los capitanes de contar con un certificado de aptitud y menos aún el de establecer sanciones penales a quien infrinja dicha disposición.

Indagamos entonces en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, en sus artículos 147, 148 y 149 del Capítulo segundo, encontrando diversas obligaciones para los capitanes como la de enarbolar el pabellón nacional, etc; pero nunca la incorporación del convenio 53.

Es entonces que nos encontramos en la obligación de buscar más a fondo, hasta llegar a la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal en su artículo 36 fracción XVIII, sobre las atribuciones de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y que a la letra dice "Intervenir en la promoción y organización de la Marina Mercante..." ( 5 ).

Finalizamos nuestro comentario haciendo la anotación de que el Código Laboral menciona como una de las causas especiales de rescisión, la cancelación o la revocación definitiva de los certificados de aptitud o de las libretas de mar exigidos por las leyes y reglamentos. Sin mencionar que reglamentos y sin hacer la distinción si se refiere a los oficiales , a los trabajadores en general o ambos.

Convenio ratificado el 24 de Febrero de 1940.

5. L.O.A.P.F. Art. 36 frac. XVIII.

## CONVENIO 54.

RESPECTO DE LAS VACACIONES ANUALES PAGADAS  
A LA GENTE DE MAR.

GINEBRA, SUIZA; EL 24 DE OCTUBRE DE 1936.

CONTENIDO.- 18 ARTICULOS.

Toda persona después de un año de servicio continuo a una misma empresa, tendrá derecho al pago de vacaciones de 12 días laborales como mínimo para el capitán, oficiales y telegrafista; de 9 días laborales para los demás miembros de la tripulación.

Este convenio no es aplicable a las personas empleadas a bordo de buques que se dediquen a la pesca, incluso a la caza de ballena o actividades análogas, personas empleadas a bordo de buques cuya tripulación se componga únicamente por miembros de una sola familia, las que trabajen por su cuenta, las empleadas a bordo de barcos de madera tales como juncos, buques de guerra y a los cargadores a bordo.

Las interrupciones de corta duración que no excedan de seis semanas y que no sean imputables al trabajador no serán causa para considerar una interrupción para efecto del cómputo de esta prestación.

La legislación nacional determinará los casos especiales en que se pueda fraccionar o substituir las vacaciones.

No se computan para los efectos de vacaciones los días feriados, las interrupciones en el servicio producidas por enfermedad y las concedidas como compensación.

Las vacaciones deben concederse en el puerto de salida del buque, donde fué enrolado el trabajador o en el destino definitivo del buque. También y por mutuo acuerdo, las vacaciones podrán disfrutarse en el extranjero.

Toda persona que tome vacaciones, deberá percibir su remuneración habitual mientras duren aquéllas.

La remuneración habitual pagadera en virtud del párrafo anterior deberá comprender una asignación adecuada para

alimentos, que se calculará conforme lo determine la legislación nacional.

COMENTARIO.- Aunque este convenio fue ratificado el 20 de Febrero de 1940 por nuestro país en todas y cada una de sus partes, vuelve a existir una notable contradicción al momento de adecuarla a nuestro ordenamiento jurídico.

Simplemente y como otro punto de apoyo para nuestro capítulo cuatro, expresaremos que el artículo 76, el 199 y los 18 artículos de éste convenio no son uniformes en cuanto a sus enunciados, ya que en el primero se establece una prima adicional, en el segundo no se habla de ningún pago adicional sobre el concepto de vacaciones, mientras que en el tercero se habla de una asignación para alimentos.

CONVENIO 55.

OBLIGACIONES DEL ARMADOR EN CASO DE ENFERMEDAD  
ACCIDENTE O MUERTE DE LA GENTE DE MAR.

GINEBRA, SUIZA, EL 24 DE OCTUBRE DE 1936.

CONTENIDO.- 20 ARTICULOS.

El armador deberá cubrir los riesgos de enfermedad o accidente ocurridos en el período que transcurra entre la fecha estipulada en el contrato de enrolamiento para el comienzo del servicio y la terminación del contrato así como de la muerte que resulte de un accidente o enfermedad de trabajo.

Sin embargo, la legislación nacional podrá establecer excepciones tales como:

1.- Cuando el accidente no haya sobrevenido en el servicio del buque.

2.- Que el accidente o enfermedad sean imputables a un acto voluntario o realizado dolosamente o por mala conducta por parte de la gente de mar.

3.- Cuando la enfermedad o deficiencia física hayan sido disimuladas al efectuarse el enrolamiento.

Para los efectos de éste convenio, debe de entenderse por asistencia de parte del armador, el tratamiento médico, el suministro de medicamentos así como de los medios terapéuticos de buena calidad y en cantidad suficiente. La alimentación y el alojamiento serán conceptos que también deberán de entenderse como asistencia de parte del armador.

Si la enfermedad o el accidente ocasiona una incapacidad para trabajar, el armador estará en la obligación de cubrir la totalidad del salario mientras el herido o el enfermo permanezca a bordo y la totalidad o parte del salario ( según la legislación nacional ) desde el momento del desembarco hasta la fecha de su curación. Así también correrán a cargo del armador los gastos de repatriación cuando el enfermo o herido haya sido desembarcado durante el viaje.



En los casos de muerte de la gente de mar, el armador deberá sufragar los gastos del funeral en caso de que la muerte se suceda a bordo o en tierra si en el momento del fallecimiento el difunto ( sus beneficiarios ) hubiera podido reclamar la asistencia del armador. La legislación nacional obligará al armador o a su representante para que adopte las medidas para proteger los bienes dejados a bordo por la gente de mar.

Por último, en cualquiera de los tres casos ( accidente, enfermedad o muerte ) la legislación nacional podrá eximir de la responsabilidad de prestar la asistencia y pagar los salarios al armador si existiere un seguro obligatorio que cubra dichas hipótesis, desde el momento en que la persona tenga derecho a ésta.

COMENTARIO.- Únicamente nuestra ley federal del trabajo contempla la obligación del patrón de proporcionar asistencia médica, terapéutica y medicamentos. Esto quiere decir que la repatriación del trabajador fallecido, sus modalidades y la forma de pago de los salarios mientras dure la enfermedad así como el pago de salarios a que se refiere este convenio el cual fué ratificado por nuestro país el 30

de Enero de 1939 no existen en nuestra ley federal del trabajo.

Este convenio es otra de las causas que nos animan para sustentar la tésis, en el sentido, de que es imperiosa la necesidad de actualizar, adecuar y modernizar la legislación nacional no sólo con los compromisos internacionales contraídos, sino también en beneficio de éste sector productivo. El cuál, jamás hemos aprovechado en términos racionales y en la justa proporción ofrecida por la naturaleza.

#### RECOMENDACION 49.

#### SOBRE LAS PROVISIONES DE BOCA.

GINEBRA, SUIZA; EL 24 DE OCTUBRE DE 1936.

La conferencia recomienda que todos los miembros de la Organización Internacional del Trabajo tomen las medidas

necesarias para evitar una jornada excesiva de trabajo o una dotación insuficiente a bordo del buque.

COMENTARIO.- Nuestra legislación laboral, contempla no solamente la forma y términos en que debe prestarse el servicio, además en el artículo 204 fracción II, establece como una obligación especial por parte del patrón el proporcionar alimentación sana, abundante y nutritiva a los trabajadores del mar.

#### CONVENIO 56.

#### RELATIVO AL SEGURO DE ENFERMEDAD DE LA GENTE DE MAR.

GINEBRA, SUIZA; EL 24 DE OCTUBRE DE 1936.

CONTENIDO.- 19 ARTICULOS.

Este convenio señala, que la gente de mar que se encuentre incapacitada para trabajar y se halle privada de salario a

consecuencia de una enfermedad general, ( no profesional para mayor claridad ) tendrá derecho a una indemnización en metálico, por lo menos, durante las primeras 26 semanas o durante los 180 días de incapacidad, contados a partir del primer día en que sea indemnizado.

Asimismo se establece, que ésta indemnización podrá estar sujeta a períodos de prueba y plazos de espera de acuerdo con lo que establezca la legislación nacional.

La asistencia facultativa de un médico debidamente calificado así como el suministro de medicamentos será otro de los derechos que goze el la gente de mar, en base al artículo 3 de este instrumento internacional.

COMENTARIO.- En nuestro país, el Instituto Mexicano del Seguro Social es el organismo público descentralizado, que tutela dentro de su ordenamiento jurídico, esté seguro por enfermedad general, obviamente con prestaciones diferentes a las que establece este convenio. No obstante lo anterior sería provechoso adoptar éste instrumento internacional por los beneficios que representa para los trabajadores.

Es de justicia manifestar que éste convenio no a sido ratificado por México, a pesar de ser miembro de la Organización Internacional del Trabajo.

CONVENIO 68

LA ALIMENTACION Y EL SERVICIO DE  
FONDA A BORDO DEL BUQUE.

SEATTLE, WASHINGTON, U. S. A.; EL 27 DE JUNIO DE 1946.

CONTENIDO.- 21 ARTICULOS.

Todo miembro de la Organización Internacional del Trabajo que ratifique el presente convenio deberá establecer un sistema satisfactorio de la alimentación y servicio de fonda para la tripulación de buques mercantes o de pasajeros exclusivamente.

La legislación nacional deberá cuidar que el abastecimiento de víveres y agua potable, sea el adecuado en cuanto a la cantidad, calidad, variedad y valor nutritivo.

COMENTARIO.- Aunque el presente convenio no ha sido ratificado por nuestro país, el artículo 204 de la Ley Federal del Trabajo, en su fracción II establece como una

obligación especial del patrón, la de proporcionar alimentación sana, abundante y nutritiva a los trabajadores de buques dedicados al servicio de altura, cabotaje y dragado.

Es importante hacer mención que el presente instrumento únicamente abarca a los tripulantes de embarcaciones de pasajeros y de servicio de altura, mientras que nuestro código laboral, lo hace extensivo en forma muy positiva, al servicio cabotaje y dragado.

#### CONVENIO 69

#### CERTIFICADO DE APTITUD DE LOS COCINEROS DE BUQUE.

SEATTLE, WASHINGTON, U. S. A.; EL 27 DE JUNIO DE 1946.

CONTENIDO.- 14 ARTICULOS.

En este convenio, se establece la obligación de que todos los cocineros de buque deberán contar con un certificado de aptitud, que sea expedido por la autoridad que la legislación nacional determine. Para tal efecto, deberá entenderse por cocinero aquella persona directamente responsable de la preparación de las comidas para la tripulación del buque.

Es así que nadie podrá obtener un certificado de aptitud profesional, si no cuenta con la edad mínima que para tal efecto determine la legislación nacional por conducto de la autoridad competente. Deberá comprobarse que haya servido en el mar durante el período mínimo que para tal efecto se indique y haya aprobado el examen correspondiente.

La autoridad competente será la directamente responsable de practicar los exámenes a que se refiere éste instrumento y proporcionar bajo absoluto control los certificados correspondientes.

COMENTARIO.- Si bien es cierto, en el artículo 7 de la Ley para el desarrollo de la Marina Mercante, se determina que la Secretaría de Comunicaciones y transportes, establecerá



los sistemas de educación y expedirá los certificados de aptitud correspondientes, ésta disposición es únicamente aplicable a los oficiales, subalternos y marinos sin incluir a los cocineros.

Es de mencionarse, que si la Organización Internacional del Trabajo, se preocupa por la capacidad de las personas que fungen como cocineros de un buque, es por la importancia de sus servicios, ya que de acuerdo a la naturaleza de su trabajo, en un momento determinado, el bienestar físico de los tripulantes y por ende la del buque depende de la alimentación sana, balanceada y nutritiva que se les proporcione.

Aspectos como éste, son detalles que el legislador nacional debería incluir en la ley federal del trabajo, para responder así, a las necesidades reales de la gente de mar, que día con día desarrollan su mejor esfuerzo, para contribuir al desarrollo de la industria marítima.

CONVENIO 70

LA SEGURIDAD SOCIAL SOBRE LA GENTE DE MAR.

SEATTLE, WASHINGTON, U. S. A.; EL 28 DE JUNIO DE 1946.

CONTENIDO.- 18 ARTICULOS.

La gente de mar tendrá derecho a las prestaciones médicas por concepto de accidente o enfermedad ( ya sea producto o consecuencia del trabajo ), desempleo, vejez, incapacidad y muerte ( sus beneficiarios ) en las mismas condiciones, cuantía y duración de la que disfrutan los trabajadores industriales.

Se mantiene la obligación específica por parte del patrón de proporcionar a la gente de mar de la asistencia médica apropiada y suficiente hasta su curación o repatriación si ésta se efectúa antes, en caso de accidente profesional.

COMENTARIO.- Para encontrar la posible adecuación de éste instrumento internacional a la legislación nacional, tenemos que indagar en la Ley del Seguro Social.

Los patrones están obligados a inscribir a la gente de mar ante dicho Instituto, bajo el régimen obligatorio, de acuerdo a lo que establece el artículo 12 fracción 1.

Ahora bien, dentro de éste ordenamiento legal, el régimen de seguro obligatorio comprende:

I.- Riesgos de trabajo;

II.- Enfermedades y maternidad;

III.- Invalidez, vejez, cesantía en edad avanzada y muerte;

IV.- Guarderías para hijos de aseguradas.

Pero si bien es cierto, que el patrón queda relevado de la responsabilidad por los riesgos arriba expresados, en base al artículo 60, ésta cobertura no abarca los gastos de

repatriación, por riesgos de trabajo ( accidente o enfermedad profesional ), lo cual nos parece injusto, ya que si el patrón cumple con inscribir al trabajador y pagar las aportaciones respectivas, el seguro debería contemplar el reembolso de los gastos de repatriación, toda vez que el riesgo de trabajo, es un hecho ajeno a la voluntad de las partes que constituyen la relación laboral.

#### CONVENIO 71

##### LAS PENSIONES DE LA GENTE DE MAR.

SEATTLE, WASHINGTON, U. S. A.; EL 28 DE JUNIO DE 1946.

CONTENIDO.- 12 ARTICULOS.

El país miembro que que ratifique éste instrumento, deberá contener en su legislación, la posibilidad de obtener una pensión, ya sea por haber cumplido un período de servicio en el mar o al llegar a la edad de 55 o 60 años.

La contribución por parte de la gente de mar no podrá ser ser mayor de la mitad del costo de la pensión.

La cuantía de la pensión no podrá ser inferior, incluyendo en la misma cualquier otra pensión de seguridad social devengada simultáneamente por el pensionado, al 1.5% por cada año de servicio en el mar, de la remuneración cuya base se hayan pagado en su nombre, las cotizaciones de ese año.

COMENTARIO.- Independientemente de que éste instrumento no ha sido ratificado por nuestro país, la legislación nacional contempla dentro de la ley del Seguro Social, la posibilidad de obtener la pensión por medio del seguro de vejez o de cesantía por edad avanzada.

El seguro de Vejez se adquiere cuando el trabajador cumple con 500 semanas de cotización, tener 65 años edad cumplidos y no contar con un trabajo remunerado.

Por lo que hace al seguro de cesantía por edad avanzada, se puede solicitar cuando el trabajador haya cumplido 60 años.

de edad, quede privado de un trabajo remunerado y cotizado 500 semanas como mínimo.

Para cualquiera de los dos casos, se entiende como semana de cotización aquélla que el propio Instituto reconoce al trabajador estar inscrito.

#### RECOMENDACION 75

#### SOBRE LOS ACUERDOS RELATIVOS A LA SEGURIDAD SOCIAL DE LA GENTE DE MAR

SEATTLE, WASHINGTON, U. S. A.; EL 28 DE JUNIO DE 1946.

La conferencia recomienda:

1.- Los miembros deberán celebrar acuerdos para que todo marino perteneciente a un país, y empleado abordo o al servicio de un buque de otro país, sea amparado por los regímenes de seguro social obligatorio o de indemnización

por accidentes de trabajo de su propio país o por los regímenes correspondientes del otro país.

2.- Dichos acuerdos podrían prever, por ejemplo, para los miembros, la posibilidad de actuar como agentes recíprocos para recibir las solicitudes de prestación, para obtener las prestaciones necesarias y para entregar las prestaciones, en forma de pagos o de servicios, a la gente de mar o a las personas que estando a su cargo tengan derecho a prestaciones, en virtud de las leyes de seguros sociales de uno de los miembros, pero que se encuentren en el territorio del otro miembro, sea la de transferir las cotizaciones, sea la de aplicar las disposiciones del convenio sobre la conservación de los derechos de pensión de los migrantes.

3.- Cuando los marinos residentes en el territorio de un miembro y empleados a bordo o al servicio de un buque matriculado en el territorio de otro miembro, sufran accidentes de trabajo y no estén amparados por un régimen de indemnización de accidentes de trabajo, ni por un régimen que lo substituya, el segundo miembro deberá tomar medidas para garantizarles plena protección, ya sea celebrando acuerdos con el primer miembro o por cualquier otro medio.

4.- Cuando los armadores de un país miembro celebren contratos colectivos que prevean, para los marinos residentes en su territorio, prestaciones suplementarias a las prescritas por su legislación, y empleen marinos residentes en el territorio de otro miembro, deberán garantizar a éstos últimos de las mismas prestaciones suplementarias.

COMENTARIO.- Aunque ésta recomendación no a sido adoptada por México, encontramos en la Ley del Seguro Social en su artículo 12 fracción I establece " Son sujetos de aseguramiento al régimen obligatorio:

1.- Las personas que se encuentren vinculadas a otras por una relación de trabajo, cualquiera que sea el acto que le de origen y cualquiera que sea la personalidad jurídica o la naturaleza económica del patrón..." ( 6 ).

Es decir, el legislador nacional, no hace distinción entre trabajadores nacionales y extranjeros para el efecto de la protección a la seguridad social. Aunado al hecho de que en el artículo 189 de la Ley Federal del Trabajo, se dispone



que los trabajadores de buques de matrícula nacional, deberán ser mexicanos por nacimiento.

RECOMENDACION 76

LA ASISTENCIA MEDICA PARA LAS PERSONAS  
A CARGO DE LA GENTE DE MAR.

SEATTLE, WASHINGTON, U. S. A.; EL 28 DE JUNIO DE 1946.

La conferencia recomienda a los países miembros que se esfuercen por prestar a las personas a cargo de la gente de mar, asistencia médica apropiada y suficiente, mientras se crea un servicio de asistencia médica que incluya en su campo de aplicación a los trabajadores en general y a las personas a sus cargo.

6. L.S.S. Art. 12 frac. I.

COMENTARIO.- En nuestro país la seguridad social, es extensiva no solamente a los asegurados ( inscritos ) sino también a los pensionados y a sus parientes en primer grado en los términos que establece la Ley del Seguro Social.

CONVENIO 73

EXAMEN MEDICO DE LA GENTE DE MAR.

SEATTLE, WASHINGTON, U. S. A.; EL 29 DE JUNIO DE 1946.

CONTENIDO.- 17 ARTICULOS.

Todas las personas que presten sus servicios a bordo de cualquier barco mercante o de pasajeros deberán contar obligatoriamente con un certificado que justifique que se encuentran aptos para prestar sus servicios en el mar.

Especialmente que su oído y la vista son satisfactorios, cuando se trate de una persona que vaya a ser empleada en el puente ( excepción hecha del servicio especializado cuya aptitud para el trabajo que deba efectuar no pueda ser disminuída por el daltonismo ) que su percepción de colores es también satisfactoria.

Se establece también en forma particular que el interesado no sufra de alguna enfermedad que se pueda agravar con el servicio en el mar.

La vigencia máxima de los certificados será en términos generales de dos años, de seis años por lo que corresponde a la percepción de colores y si en el caso de que éste expira durante la travesía, el certificado mantendrá su vigencia hasta que que dé término ésta.

COMENTARIO.- La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, es la autoridad que practica los exámenes médicos como un requisito previo para obtener el certificado de aptitud.

El exámen que se practica es tanto físico cómo psicológico para asegurar que la gente que tripula un navío se encuentra en óptimas condiciones.

CONVENIO 74

CERTIFICADO DE MARINO PREFERENTE

SEATTLE, WASHINGTON, U. S. A.; EL 29 JUNIO DE 1946.

CONTENIDO.- 12 ARTICULOS.

Nadie podrá ser contratado como marino preferente a bordo de un buque, a menos que la legislación nacional lo considere competente para realizar cualquier trabajo que pueda exigirse de un miembro de la tripulación destinado al servicio del puente ( que no sea oficial, miembro de la maestranza o miembro especializado ).

Para obtener un certificado de marinero preferente, el interesado deberá:

- 1.- Cumplir con 36 meses de servicio como mínimo.
- 2.- Contar con la edad mínima que la legislación nacional determine. ( con la salvedad, de que por ninguna causa será menor de 18 años ) .
- 3.- Que haya prestado servicios en el puente durante el lapso de tiempo que la legislación nacional determine.

Por último la autoridad competente podrá prever el reconocimiento de los certificados de marinero preferente expedido por otro país miembro.

COMENTARIO.- La legislación mexicana no reconoce distinción alguna sobre los trabajadores del mar, en los términos en que lo expresa éste convenio. Sin embargo en su artículo 200 de la Ley Federal del trabajo, rompe con el principio de igualdad de salario, al señalar " No es violatoria del principio de igualdad de salario la disposición que estipule

salarios distintos para trabajo igual, si se presta en buques de diversas categorías..." ( 7 ).

Aquí, a nuestro juicio, el legislador al tratar de tutelar la diferencia real que existe entre una persona capacitada o con experiencia, con otra que que no la tiene, incurre en la posibilidad de destruir el principio que el mismo establece como una regla general.

Y es así como surge entonces la interrogante jurídica Que el trabajo que desempeña por ejemplo, un tornero ( en la industria en general ) en una empresa de 8 o 10 trabajadores, es diferente al que desarrolla otro en una planta de 2500 trabajadores ? .

Pensamos seriamente que nuestro legislador debería revisar y estudiar a fondo los artículos 86 y 200, ya que de contestar en forma afirmativa la pregunta arriba planteada, los trabajadores en general estarían en estado de indefensión a consecuencia de la legislación laboral, con respecto a la gente de mar.

7. L.F.T. Art. 200.

RECOMENDACION 77

LA ORGANIZACION DE LA FORMACION PROFESIONAL  
PARA EL SERVICIO EN EL MAR

SEATTLE, WASHINGTON, U. S. A.; EL 29 DE JUNIO DE 1946.

La conferencia recomienda a los países miembros, establecer actividades que se ocupen de la formación profesional para el servicio en el mar, respetando las necesidades de la industria de la navegación.

En los programas se tomarán en cuenta los intereses profesionales, las necesidades culturales y morales de la gente, necesidades de mano de obra de la industria marítima y los intereses económicos y sociales de la comunidad.

COMENTARIO.- El capítulo segundo de la Ley para el desarrollo de la Marina Mercante Mexicana, regula la

formación y capacitación del personal que integra las tripulaciones.

En el se establece que será la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la autoridad que establecerá por medio del Centro de Capacitación de la Marina Mercante, los sistemas de educación para el personal de mando, oficialidad, subalternos y marinería que requieran las embarcaciones mexicanas.

Haciendo la aclaración pertinente, que tanto de los sistemas, así como de los títulos profesionales y certificados de aptitud, dará la intervención correspondiente a la Secretaría de Educación Pública.

#### CONVENIO 75

#### EL ALOJAMIENTO DE LA TRIPULACION A BORDO

SEATTLE, WASHINGTON, U. S. A.; EL 29 DE JUNIO DE 1946.



formación y capacitación del personal que integra las tripulaciones.

En el se establece que será la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la autoridad que establecerá por medio del Centro de Capacitación de la Marina Mercante, los sistemas de educación para el personal de mando, oficialidad, subalternos y marinería que requieran las embarcaciones mexicanas.

Haciendo la aclaración pertinente, que tanto de los sistemas, así como de los títulos profesionales y certificados de aptitud, dará la intervención correspondiente a la Secretaría de Educación Pública.

#### CONVENIO 75

#### EL ALOJAMIENTO DE LA TRIPULACION A BORDO

SEATTLE, WASHINGTON, U. S. A.; EL 29 DE JUNIO DE 1946.

## CONTENIDO.- 27 ARTICULOS.

Antes de comenzar la construcción del buque mercante o de pasajeros, deberá someterse a la aprobación de la autoridad competente, el plano del buque en el que se indiquen, conforme a la escala prescrita, la ubicación y las disposiciones generales para el alojamiento de la tripulación.

La ubicación, los medios de acceso, la estructura y la disposición del alojamiento de la tripulación, en relación con las otras partes del buque, deben garantizar una seguridad adecuada y protección contra la intemperie y el mar así como el aislamiento de calor, del frío, del ruido excesivo o de las emanaciones provenientes de otras partes del buque.

Los dormitorios deberán forzosamente estar ubicados sobre la línea máxima de carga, en el centro o en la popa de buque.

COMENTARIO.- La legislación nacional, no establece en forma tan precisa, lo que determina éste instrumento internacional.

Unicamente obliga al naviero o propietario a tramitar previamente, la autorización por parte de la autoridad marítima, de los planos de construcción del buque. ( Art 99 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos ).

#### RECOMENDACION 78

#### SOBRE EL SUMINISTRO POR LOS ARMADORES A LOS TRIPULANTES, DE ROPA DE CAMA, VAJILLA Y OTROS ARTICULOS

SEATTLE, WASHINGTON, U. S. A.; EL 29 DE JUNIO DE 1946.

La conferencia recomienda que el armador proporcionar a los miembros de la tripulación sábanas, frazadas, colchas y

vajilla limpias mientras estén al servicio del buque. En caso de no devolver cualquier artículo de los mencionados, con la excepción hecha del deterioro normal, el miembro de la tripulación responsable deberá reembolsar su precio de costo.

También se establece la recomendación en el sentido, de proporcionar a los miembros de la tripulación por parte del armador, todos aquellos artículos de uso personal tales como toallas, jabón, etc.

COMENTARIO.- En ninguna de las leyes contenidas en el capítulo tercero, encontramos que el legislador nacional haya adoptado en forma particular, la recomendación que aquí se enuncia. Circunstancias inclusive tan sencillas y de primer orden, que no se establecen con precisión dentro de un ordenamiento jurídico, hablan de la falta de preocupación del legislador de ofrecer un marco legal adecuado y moderno a la gente de mar.

CONVENIO 108

LOS DOCUMENTOS NACIONALES SOBRE LA IDENTIDAD  
DE LA GENTE DE MAR.

GINEBRA, SUIZA; EL 13 DE MAYO DE 1958.

CONTENIDO.- 14 ARTICULOS.

Todo miembro para el cual esté vigente el presente convenio, deberá a petición de los interesados, otorgar a sus nacionales que ejerzan la profesión de marino un documento de identidad de la gente de mar.

El documento contendrá el nombre completo del interesado, fecha y lugar de nacimiento, nacionalidad, características físicas, fotografía y la firma o impresión del dedo pulgar cuando el titular no sepa firmar.

La legislación nacional estará en posición de otorgar a aquellos marinos extranjeros que prestan sus servicios en buques con bandera nacional, el otorgamiento del documento a que se refiere éste convenio cuando así lo estime procedente.

COMENTARIO.- Aunque éste convenio no a sido ratificado por México, la Secretaría de Comunicaciones y transportes, a través de la Dirección General de Marina Mercante, otorga la cartilla de identidad a la gente de mar, en los mismos términos y condiciones que se expresan a través de éste instrumento.

RECOMENDACION 105

EL CONTENIDO DE LOS BOTIQUINES MEDICOS  
A BORDO DE LOS BUQUES

GINEBRA, SUIZA; EL 13 DE MAYO DE 1958.

Cualquier buque que se dedique a la navegación marítima en los términos de lo establecido por los criterios seguidos por la Organización Internacional del trabajo, deberán llevar un botiquín, en los términos en que lo prescriba la autoridad competente que la legislación nacional determine, tomando en cuenta factores tales como el número de personas a bordo, la naturaleza y la duración del viaje.

Deberán tomarse las disposiciones especiales para el efecto de que el capitán o el oficial del barco guarde cuidadosamente los medicamentos cuyo uso esté reglamentado.

Los reglamentos que para los efectos se tomen deberán prever la revisión periódica, teniendo en cuenta los nuevos descubrimientos médicos y los progresos que emita la Organización Internacional de la salud.

El contenido mínimo del botiquín y la guía médica serán otra de las reglas que deberán contemplar los reglamentos a que se hace mención en el párrafo anterior.

COMENTARIO.- Al respecto únicamente encontramos la fracción VIII de el artículo 204 la ley federal del trabajo, que textualmente dice " Llevar a bordo el personal y material de curación que establezcan las leyes y disposiciones sobre comunicaciones por agua;..." ( 8 ).

Pero en forma curiosa, las comunicaciones por agua, comprendidas en la Ley de Vías Generales de Comunicación, no mencionan nada al respecto.



RECOMENDACION 108

LAS CONDICIONES SOCIALES Y DE SEGURIDAD DE LA GENTE  
DE MAR EN RELACION A LA MATRICULACION DEL BUQUE.

GINEBRA, SUIZA; EL 14 DE MAYO DE 1958.

El país de matrícula, deberá reconocer plenamente las obligaciones que se derivan de la misma y ejercer efectivamente su jurisdicción y control para proteger la seguridad y el bienestar de la gente de mar que preste servicios a bordo de los buques de su marina mercante.

Obligados estarán en forma especial, para elaborar reglamentos que garanticen las normas de seguridad aceptadas internacionalmente, acatar las disposiciones sobre el tonelaje inscrito en su registro, establecer organismos que regulen la libertad sindical y el licenciamiento de la gente de mar, asegurar la repatriación de la gente de mar y velar que se tomen las medidas pertinentes sobre los exámenes de aptitud, así como la expedición de certificados de la gente de mar.

COMENTARIO.- En forma muy discreta, la legislación nacional cumple lo referente a las normas de seguridad, de tonelaje, libertad sindical y licenciamiento de la gente de mar.

Por lo que hace a la repatriación de la gente de mar, es un problema bastante delicado que a nuestro modesto juicio, el legislador mexicano no a regulado en forma precisa y clara. Para tal efecto, nos remitimos al comentario emitido sobre el convenio número 23.

CONVENIO 134

LA PREVENCIÓN DE LOS ACCIDENTES DEL TRABAJO  
DE LA GENTE DE MAR.

GINEBRA, SUIZA; EL 30 DE OCTUBRE DE 1970.

CONTENIDO.- 18 ARTICULOS.

La autoridad competente del país miembro que ratifique el presente convenio, se compromete adoptar las medidas que juzgue necesarias para que los accidentes de trabajo se notifiquen y estudien en la forma adecuada, así como para asegurar la compilación por medio de estadísticas.

Todos los accidentes de trabajo deberán notificarse y las estadísticas no deberán limitarse a los accidentes mortales o a los accidentes que afecten al propio buque. En las estadísticas se registrará obligatoriamente el número de accidentes así como su naturaleza, causas y efectos señalando con precisión en que parte del buque ocurrió así

como el lugar donde se encontraba éste en el momento del fracaso.

COMENTARIO.- La notificación de los accidentes de trabajo está tutelada en los términos del artículo 504 fracción V de la Ley Federal del Trabajo. Por lo que hace a la obligación de asegurar su compilación en estadísticas y su estudio con el fin de prevenirlos, en la medida de lo posible; tenemos conocimiento que existe una comisión formada por la Secretaría del Trabajo y Previsión Social y el Instituto Mexicano del Seguro Social que se dedica no solamente a éstos renglones del derecho social, sino también a todo lo referente a la Seguridad e Higiene en los centros de trabajo en general.

#### RECOMENDACION 137

SOBRE LA FORMACION PROFESIONAL DE  
LA GENTE DE MAR.

GINEBRA, SUIZA; EL 28 DE OCTUBRE DE 1970.

Esta recomendación pretende mantener y mejorar la eficacia de la industria marítima así como la capacidad profesional actual y potencial de la gente de mar.

La legislación nacional buscará:

- 1.- Mantener y mejorar las normas sobre prevención de accidentes a bordo de los buques mercantes.
- 2.- Promover la carrera en marina mercante.
- 3.- Asegurar la formación profesional de aquéllos que sigan la carrera en marina mercante.
- 4.- Ofrecer la formación práctica adecuada para los diversos grados y categorías de la gente de mar.
- 5.- En la medida de las posibilidades, asegurar la colocación de la gente de mar que haya terminado el curso de formación.

COMENTARIO.- Con el objeto de no ser repetitivos, para los efectos de ésta recomendación, nos remitimos a las reflexiones formuladas en el convenio 69 y la recomendación 77.

#### RECOMENDACION 138

#### EL BIENESTAR DE LA GENTE DE MAR EN EL PUERTO Y EN EL MAR.

GINEBRA, SUIZA; EL 29 DE OCTUBRE DE 1970.

La legislación nacional establecerá juntas nacionales, regionales o portuarias que pongan en funcionamiento programas de bienestar para la gente de mar.

Se cuidará que la organización y financiación cuente con las bases adecuadas para su funcionamiento. Debiendo revisarse con frecuencia para su adaptación constante a las necesidades de la gente de mar y en función de la evolución técnica de la industria marítima.

El alojamiento en los puertos para la gente de mar se regirá bajo las siguientes bases;

1.- En todos los puertos de escala de los buques dedicados a la navegación internacional deberán existir, en la medida de las posibilidades hoteles u hogares para la gente de mar, los cuáles serán de buena clase, bien situados y no en la proximidad inmediata a los muelles.

2.- Estos hoteles u hogares estarán a la disposición de toda la gente del mar que lo solicite, sin importar su nacionalidad, raza, color o religión.

3.- Los precios de pensión y de alojamiento deberán mantenerse a un nivel razonable.

Finalmente, cuando sea posible, todos los marinos que se hallen de paso en un puerto, contarán con la oportunidad de participar en actividades deportivas y recreativas al aire libre.

COMENTARIO.- En ninguna de las legislaciones contenidas en el capítulo tercero, se contempla lo estipulado en éste instrumento.

Es ésta otra de las causas que nos obligan moralmente, para la elaboración de ésta tesis, ya que pretendemos hacer pública la necesidad de que se adecúe la legislación nacional a los compromisos internacionalmente contraídos y a la realidad en que la gente de mar presta sus servicios.

#### RECOMENDACION 139.

#### LOS PROBLEMAS DE EMPLEO QUE PLANTEA LA EVOLUCION TECNICA A BORDO.

GINEBRA, SUIZA; EL 29 DE OCTUBRE DE 1970.

La legislación nacional que adopte ésta recomendación, deberá desarrollar la planificación de la mano de obra, la formación profesional, readaptación de la gente de mar, la regularidad en el empleo, de sus ingresos y la cooperación internacional.

Sobre la planificación de la mano de obra, se establecerán planes nacionales de mano de obra para la industria



marítima, así como políticas nacionales de empleo. Estos planes deberán concebirse, de modo que los armadores, la gente de mar y la colectividad, obtengan los mayores beneficios del progreso técnico. Quedando protegida contra la penuria la gente de mar en cuyo empleo repercute dicho progreso.

Para la contratación y la colocación de la gente de mar se tomarán en cuenta los planes sobre mano de obra y empleo, mencionados en los dos párrafos anteriores.

Cuando la evolución técnica exija estudios, se ofrecerá a la gente de mar, la oportunidad de adaptarse a dicha evolución en los términos en que la Organización Internacional del Trabajo así lo determine.

Con respecto a la regularidad del empleo y los ingresos se buscará la posibilidad de crear planes encaminados a garantizar empleos e ingresos regulares a la gente de mar.

A fin de evitar las penurias de la gente de mar, los gobiernos y las organizaciones interesadas, estudiarán el

grado de afectación que puedan sufrir éstas personas por el desarrollo tecnológico de la industria.

COMENTARIO.- Al respecto, en nuestro país no existe ningún plan nacional de mano de obra para la gente de mar, cuestión por la cual retomamos la ya multicitada reflexión, en el sentido de que se actualice en función de las necesidades de los trabajadores de mar y la raquítica legislación que regula este tipo de relaciones de trabajo.

#### RECOMENDACION 140.

#### EL AIRE ACONDICIONADO EN EL ALOJAMIENTO DE LA TRIPULACION Y EN OTROS ESPACIOS A BORDO.

GINEBRA, SUIZA; EL 30 DE OCTUBRE DE 1970.

Todos los buques de 1000 toneladas brutas de registro o mayores que sean contruidos después de la adopción de ésta recomendación, con excepción de aquéllos que operan en

regiones cuyas condiciones de clima templado no lo requieren, deberán estar provistos de aire acondicionado en el alojamiento de la tripulación.

Dentro de las posibilidades, éstos buques instalarán aire acondicionado en el cuarto de máquinas.

Pero la autoridad competente que designe la legislación nacional, estudiará la posibilidad de instalar aire acondicionado en buques con menos de 1000 toneladas de registro, construídos despues de haber adoptado la presente recomendación.

COMENTARIO.- La ley de navegación y comercio marítimos en su artículo 99 párrafo segundo, correspondiente al capítulo I del título I del libro Tercero, indica que los planos para la construcción de embarcaciones deben ser aprobados previamente por la autoridad marítima.

Estando presentes en la Dirección General de Marina Mercante, dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y transportes, tuvimos conocimiento que es un criterio

establecido por ésa autoridad, que se encuentren debidamente contemplados tanto lo referente a la disposición y distribución del alojamiento de la marinería, así como las condiciones de seguridad, higiene y confort mínimo requerido.

La recomendación que antecede no a sido adoptada por México hasta esta fecha.

#### RECOMENDACION 141

LA LUCHA CONTRA RUIDOS NOCIVOS EN EL ALOJAMIENTO  
DE LA TRIPULACION Y LUGARES DE TRABAJO A BORDO.

GINEBRA, SUIZA; EL 30 DE OCTUBRE DE 1970.

Las autoridades competentes de cada país marítimo, de acuerdo con los organismos internacionales, así como de los representantes de armadores y de la gente de mar, estudiarán los resultados de las investigaciones que se practiquen

sobre los problemas de ruido a bordo. Con objeto de obtener datos que sirvan de base para establecer criterios y normas que permitan la elaboración de disposiciones nacionales para proteger a la gente de mar, en la medida de lo necesario, de los efectos del ruido nocivo.

COMENTARIO.- Para los efectos del presente instrumento y con el objeto de ser lo más precisos posible, nos remitimos a lo manifestado en el convenio 134.

#### RECOMENDACION 142.

### LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRABAJO DE LA GENTE DE MAR.

GINEBRA, SUIZA; EL 30 DE OCTUBRE DE 1970.

Los estados miembros que adopten la presente recomendación, estudiarán y tomarán las medidas necesarias para combatir los accidentes de trabajo de la gente de mar. Tomarán en

cuenta, los medios en que se realiza el trabajo, la frecuencia de accidentes de trabajo según grupos de edad, los problemas de carácter fisiológico o psicológico creados por el ambiente del trabajo, los efectos de la evolución técnica y de sus repercusiones en la composición de la tripulación y las consecuencias de la negligencia humana.

COMENTARIO.- Nos remitimos a lo manifestado en el convenio 134 y la recomendación 141.

#### CONVENIO 145

LA CONTINUIDAD DEL EMPLEO DE LA GENTE DE MAR.

GINEBRA, SUIZA; EL 28 DE OCTUBRE DE 1976.

CONTENIDO.- 15 ARTICULOS.

El presente convenio se aplica exclusivamente a las personas que se dedican a trabajar como gente de mar de manera regular y que obtienen de ese trabajo, la mayor parte de sus ingresos anuales. La legislación nacional determinará el concepto de regularidad a que se refiere el presente instrumento.

Cada país miembro que cuente con una industria marítima, establecerá una política nacional para estimular a todos los sectores interesados a que, en la medida de lo posible, se asegure el empleo continuo o regular a la gente de mar calificada y al hacerlo, se proporcione a los armadores una mano de obra estable y competente.

Las formas en que podrán llevarse a cabo los objetivos sobre la continuidad en el empleo, son los contratos o acuerdos que prevean el empleo continuo o regular al servicio de una empresa naviera o de una asociación de armadores. Las disposiciones por las que se regularice el empleo serán mediante registros o listas por categorías de la gente de mar calificada.

Cuando la continuidad se garantice por ésta última forma, los registros o las listas deberán contener todas las categorías profesionales de la gente de mar, en la forma que determine la legislación nacional.

COMENTARIO.- Dentro de la industria en general, existen planes sobre la estabilidad en el empleo, en los cuales participan los diversos sectores interesados para promover la producción. Pero dentro de la industria marítima no existe hasta ahora plan alguno que persiga estos objetivos.

#### CONVENIO 147.

#### LAS NORMAS MINIMAS EN LA MARINA MERCANTE.

GINEBRA, SUIZA; EL 29 DE OCTUBRE DE 1976.

CONTENIDO.- 12 ARTICULOS.



El país miembro que ratifique el presente convenio, se compromete a promulgar una legislación que prevea para los buques matriculados en su territorio, normas de seguridad, incluídas en éstas, las de capacidad de tripulación, horas de trabajo y dotación, a fin de garantizar la seguridad humana a bordo de los buques, un régimen apropiado de la seguridad social, condiciones de empleo, vida a bordo y a verificar las disposiciones de dicha legislación.

Asimismo se obliga a ejercer una jurisdicción o control efectivos sobre los buques matriculados en su territorio; comprobar que existen medidas de control efectivo sobre las condiciones de vida a bordo; asegurarse que las gentes enroladas en su territorio cuentan con la calificación adecuada para realizar las tareas para las cuáles fueron contratados; verificar, si los buques registrados en su territorio cumplen fielmente con los tratados internacionales ratificados y por último llevar a cabo una encuesta oficial sobre los casos de accidentes graves.

COMENTARIO.- Aunque en forma deficiente y contando solamente con 27 artículos, la legislación mexicana cumple con lo

establecido por este instrumento, a través de la Ley federal del trabajo.

Formulando obligatoriamente el comentario que es ésta legislación la que nuestra tesis combate con mas insistencia debido a su ineficiente estructura para tutelar las relaciones de trabajo que se derivan de la gente de mar.

De las conclusiones que obtengamos en el siguiente capítulo se vislumbrarán las deficiencias y las posibles soluciones que proponemos al respecto.

RECOMENDACION 153.

LA PROTECCION DE LOS JOVENES MARINOS.

GINEBRA, SUIZA; EL 28 DE OCTUBRE DE 1976.

Esta Recomendación puede aplicarse mediante la legislación nacional, contratos colectivos, reglamentos de empresa, laudos arbitrales o sentencias judiciales o de cualquier otra forma que resulte apropiada, en función de las condiciones nacionales.

Para los efectos del presente instrumento, se entenderá como jóvenes marinos, aquellos muchachos menores de 18 años de edad, empleado con cualquier cargo a bordo de un buque que se dedique a la navegación marítima, que no sea de guerra, dedicado a la pesca o a operaciones directamente relacionadas con esta actividad ya sea a la pesca de ballena u otra similar.

La legislación nacional tendrá como objetivo fundamental la protección eficaz de dichos marinos, incluidos aspectos tales como su salud, moral y fomento de su bienestar profesional. La orientación profesional, educación general y su formación como marinos, serán otras de las metas que se fijan, en su propio interés y en beneficio de la industria marítima.

COMENTARIO.- Desafortunadamente el legislador nacional no se preocupa por tutelar y colaborar con el progreso de la industria marítima.

Hemos visto como en las ordenanzas de Bilbao, las cuáles tuvieron plena aplicación en nuestro país en la época colonial, se establecía como una obligación especial de los capitanes, el cuidar de los jóvenes grumetes y encausarlos en la carrera marina en beneficio colectivo; sin embargo y por razones que desconocemos, normas como la anteriormente citadas no fueron retomadas por nuestro ordenamiento legal, produciendo así que la propia industria marítima carezca de bases sólidas y para su crecimiento armónico y con un futuro prometedor.

## CAPITULO TERCERO.

## LEGISLACION APLICABLE A LOS TRABAJADORES DEL MAR.

## GENERALIDADES.

En la medida en que hemos avanzado en la elaboración de ésta tesis, han surgido nuevas dudas, preguntas y situaciones que nos gustaría mucho formaran parte integral del presente análisis. Muchas de éstas han nacido en la medida en que evaluamos los diferentes textos, documentos y aportaciones para conformar éste capítulo tercero.

Sin duda alguna, la investigación como buena maestra, sembró en nosotros la inquietud de lograr que la presente tesis, se enuncie en los términos más racionales y objetivos posibles. Buscando siempre una aportación positiva, que modestamente contribuya no solamente en beneficio de nuestra muy querida casa de estudios, sino también en el desarrollo armónico de nuestro patria.

De tal suerte, nos encontraremos en este capítulo, las reflexiones más interesantes obtenidas hasta éstos momentos. Todos los conocimientos adquiridos hasta ahora, serán de gran importancia al analizar la legislación nacional sobre los trabajadores del mar.

La diversidad de ordenamientos jurídicos que tutelan dicha actividad, es el escollo más difícil que nos encontraremos al perseguir expresar un juicio con fundamento jurídico.

Todavía no alcanzamos a comprender cómo es que normas, eminentemente propiedad del derecho laboral, tengan vida en otros ordenamientos jurídicos.

En fin, volviendo a nuestro estudio, diremos que bajo el principio de orden que hemos mantenido hasta ahora, ofreceremos " El marco nacional " como el legislador nos lo presenta, añadiendo un breve comentario de nuestra parte a manera de introducción, sin el objeto de profundizar, ya que de el conocimiento de éste cuerpo de leyes estaremos en aptitud de formular nuestras conclusiones y sustentar así, nuestra tesis sobre los trabajadores del mar.

## A ) LEY FEDERAL DEL TRABAJO

## INTRODUCCION.

Dentro del derecho mexicano, éste es el ordenamiento legal que contempla en específico las disposiciones sobre los trabajadores del mar. Aquí encontraremos el campo propicio para desarrollar al máximo nuestras ideas y propuestas sobre la necesidad imperiosa e inmediata de la adecuación de la legislación nacional, a los compromisos internacionales contraídos.

Es así como presentamos el ineficiente marco laboral que hasta nuestros días, regula las relaciones obrero-patronales de la gente de mar, contemplado en el capítulo III del título sexto, bajo el título " trabajos especiales ".

Sin embargo, a guisa de reflexión, nos oponemos a que éste Código laboral determine los servicios que presta la gente de mar, como una actividad especial, que requiera para su regulación únicamente 27 artículos.

Estamos de acuerdo que el trabajo, personal y subordinado de los trabajadores del mar, es diferente al que desarrolla cualquier otro trabajador, pero nos pronunciamos fuertemente a que se trate de legislar en casi una terintena de artículos, todas las relaciones obrero-patronales que se derivan de la industria marítima.

Las posibilidades jurídicas de un país que cuenta con más de diez mil kilómetros de litorales, rebasan y por mucho la capacidad que puede ofrecer tan pobre e ineficiente ordenamiento legal.

Nos aventuramos sin ser por esto temerarios, al manifestar que la industria marítima, no a sido aprovechada en la magnitud en que nuestro país lo requiere.

De la misma forma de pensar, es Francisco Rangel Castelazo, Presidente de la Conferencia Marítima Mexicana, en su declaración al periódico Excelsior, publicada el 26 de Septiembre de 1987 y



que a la letra dice " Las actividades relacionadas con el mar patrimonial mexicano constituyen una de las mejores opciones para lograr la recuperación económica del país y cumplir con las metas de fortalecer la soberanía nacional, de democracia integral y de Justicia social..." ( 1 ).

Afirma el propio Rangel Castelazo " Los avances que se han logrado hasta ahora para incorporar las riquezas naturales y EL POTENCIAL HUAMNO a la economía productiva del país, han resultado poco significativos, aún cuando las aguas mexicanas tienen un enorme potencial minero desaprovechado que incluyen reservas de 350 millones de toneladas de Manganeso; 430 millones de toneladas de Aluminio, además de Cobalto, níquel, cobre y oro en volúmenes no cuantificados..." ( 2 ).

1. Clausura del Seminario de Educación Sindical para Marineros y Portuarios Mexicanos de la Costa del Pacífico. Artículo publicado en el periódico Excelsior, el día 26 de Septiembre de 1987.

2. Ibidem.

Y termina el propio Presidente de la Confederación Marítima Mexicana apoyando uno de nuestros fundamentales puntos de vista al señalar "...y por aspectos obsoletos de la legislación marítima, se ha provocado desaliento en las inversiones nacionales y extranjeras..." ( 3 ).

Justo es de mencionar, que la temática seguida hasta ahora, es presentar cada uno de los bloques que conforman nuestro estudio, formular el comentario de rigor, descubrir dudas y situaciones que son en sí la esencia que sustenta ésta tesis y comprometernos jurídica y moralmente a su análisis en las conclusiones, para estar así, en posición de emitir un juicio jurídico en el sentido de que existe la necesidad real y formal de que se adecúe la legislación nacional a los compromisos internacionales suscritos.

## CONTENIDO

Artículo 187.- Las disposiciones de éste capítulo se aplican a los trabajadores de los buques, comprendiéndose dentro de ésta denominación cualquier clase de barco o embarcación que ostente bandera mexicana.

Artículo 188.- Están sujetos a las disposiciones de éste capítulo, los capitanes y oficiales de cubierta y máquinas los sobrecargos y contadores, los radiotelegrafistas, contra maestres, dragadores, marineros y personal de cámara y cocina, los que sean considerados como trabajadores por las leyes y disposiciones sobre comunicaciones de agua, y en general, todas las personas que desempeñen a bordo algún trabajo por cuenta del armador, naviero o fletador.

Artículo 189.- Los trabajadores de los buques deberán tener la calidad de mexicanos por nacimiento.

Artículo 190.- Los capitanes, entendiéndose como tales a quienes ejercen el mando directo de un buque, tienen con

respecto a los demás trabajadores la calidad de representantes del patrón.

Artículo 191.- Queda prohibido el trabajo a que se refiere éste capítulo a los menores de quince años y el de menores de dieciocho en calidad de pañoleros o fogoneros.

Artículo 192.- No se considera relación de trabajo el convenio que celebre abordo el capitán de un buque con las personas que se hayan introducido en él y que tenga por objeto devengar, con servicios personales, el importe del pasaje, salvo lo dispuesto en el artículo siguiente.

Tampoco se considerará relación de trabajo el convenio celebrado en los términos del párrafo anterior, con los mexicanos que deban repatriarse, a solicitud del cónsul respectivo.

Artículo 193.- Las personas que presten sus servicios a bordo exclusivamente por el tiempo en que el buque se encuentre en puerto, quedan sujetas a las disposiciones del presente capítulo en lo que sean aplicables.

Cuando los buques se hagan a la mar sin que hayan podido desembarcar las personas a que se refiere el párrafo anterior, serán considerados trabajadores hasta que se restituyan a su lugar de origen, y tendrán los derechos y obligaciones que se consignan en éste capítulo.

Artículo 194.- Las condiciones de trabajo se harán constar por escrito. Un ejemplar quedará en poder de cada parte, otro se remitirá a la capitanía del puerto o al cónsul mexicano más cercano, y el cuarto a la inspección del trabajo del lugar donde se estipularon.

Artículo 195.- El escrito a que se refiere el artículo anterior contendrá:

I.- Lugar y fecha de su celebración;

II.- Nombre, nacionalidad, edad, sexo, estado civil, y domicilio del trabajador y del patrón;

III.- Mención del buque o buques a bordo de los cuales se prestarán los servicios;

IV.- Si se celebra por tiempo determinado, por tiempo indeterminado o por viaje o viajes;

V.- El servicio que deba prestarse, especificándolo con la mayor precisión;

VI.- La distribución de las horas de la jornada;

VII.- El monto de los salarios;

VIII.- El alojamiento y los alimentos que se suministrarán al trabajador;

IX.- El período anual de vacaciones;

X.- Los derechos y las obligaciones del trabajador;

XI.- El porcentaje que percibirán los trabajadores cuando se trate de dar salvamento a otro buque; y

XII.- Las demás estipulaciones que convengan las partes.

Artículo 196.- La relación de trabajo por viaje comprenderá el término contado desde el embarque del trabajador hasta concluir la descarga del buque o el desembarque de pasajeros en el puerto que se convenga.

Si es por tiempo determinado o indeterminado se fijará el puerto al que deba ser restituido el trabajador, y a falta de ello, se tendrá por señalado el lugar donde se le tomó.

Artículo 197.- Para la prestación de servicios de trabajadores en buque extranjeros se observará lo dispuesto en el artículo 28.

Artículo 198.- Cuando el buque se encuentre en el mar y la naturaleza del trabajo no permita el descanso semanal, se aplicará lo dispuesto en el artículo 73.

Artículo 199.- Los trabajadores tienen derecho a un período mínimo de doce días laborables de vacaciones anuales pagadas, que se aumentará en dos días laborables, hasta llegar a veinticuatro, por cada año subsecuente de servicios. Con posterioridad se aumentará el período de vacaciones en dos días por cada cinco años de servicios.

Artículo 200.- No es violatoria del principio de igualdad de salario la disposición que estipule salarios distintos para

trabajo igual, si se presta en buques de diversas categorías.

Artículo 201.- A elección de los trabajadores, los salarios podrán pagarse en el equivalente en moneda extranjera, al tipo oficial de cambio que rija en la fecha en que se cobren, cuando el buque se encuentre en puerto extranjero.

Artículo 202.- Los trabajadores por viaje tienen derecho a un aumento proporcional de salarios en caso de prolongación o retardo del mismo.

Los salarios no podrán reducirse si se abrevia el viaje, cualquiera que sea la causa.

Artículo 203.- Los salarios y las indemnizaciones de los trabajadores disfrutan de la preferencia consignada en el artículo 113, sobre el buque, sus máquinas, aparejos, pertrechos y fletes. A éste efecto, el propietario del buque es solidariamente responsable con el patrón por los salarios e indemnizaciones de los trabajadores. Cuando concurren



créditos de trabajo procedentes de diferentes viajes, tendrán preferencia los del último.

Artículo 204.- Los patrones tienen la obligaciones especiales siguientes:

I.- Proporcionar a bordo alojamientos cómodos e higiénicos;

II.- Proporcionar alimentación sana, abundante y nutritiva a los trabajadores de buques dedicados al servicio de altura y cabotaje y de dragado;

III.- Proporcionar alojamiento y alimentos cuando el buque sea llevado a puerto extranjero para reparaciones y sus condiciones no permitan la permanencia a bordo. Esta misma obligación subsistirá en puerto nacional cuando no sea el del lugar donde se tomó al trabajador. La habitación y los alimentos se proporcionarán sin costo para el trabajador;

IV.- Pagar los costos de las situación de fondos a los familiares de los trabajadores, cuando el buque se encuentre en el extranjero;

V.- Conceder a los trabajadores el tiempo necesario para el ejercicio del voto en las elecciones populares, siempre que la seguridad del buque lo permita y no se entorpezca su salida en la fecha y horas fijadas;

VI.- Permitir a los trabajadores que faltan a sus labores para desempeñar comisiones del estado o de su sindicato, en las mismas condiciones a que se refiere la fracción anterior;

VII.- Proporcionar la alimentación y el alojamiento, tratamiento médico y medicamentos y otros medios terapéuticos, en los casos de enfermedades, cualquiera que sea su naturaleza;

VIII.- Llevar a bordo el personal y material de curación que establezcan las leyes y disposiciones por agua;

IX.- Repatriar o trasladar al lugar convenido a los trabajadores, salvo los casos de separación por causas no imputables al patrón; y

X.- Informar a la capitania de puerto correspondiente, dentro de las veinticuatro horas de haber sido declarado a

libre plática, de los accidentes de trabajo ocurridos a bordo. Si el buque llega a puerto extranjero, el informe se rendirá al cónsul mexicano o en su defecto, al capitán del primer puerto nacional que toque.

Artículo 205.- Los trabajadores están especialmente obligados a respetar y realizar las instrucciones y prácticas destinadas a prevenir riesgos de mar, las que se efectuarán en los términos que determinen las leyes y disposiciones sobre comunicaciones de agua. los capitanes y los oficiales obrarán, en éstos casos, como representantes de la autoridad de la autoridad y no como representantes de los patrones.

Artículo 206.- Queda prohibido en los expedios de a bordo proporcionar, sin permiso del capitán, bebidas embriagantes a los trabajadores, así como que éstos introduzcan a los buques tales efectos.

Queda igualmente prohibido a los trabajadores introducir drogas y enervantes, salvo lo dispuesto en el artículo 208, fracción III.

Artículo 207.- El amarre temporal de un buque, autorizado por la junta de conciliación y arbitraje, no dá por terminadas las relaciones de trabajo, solo suspende sus efectos hasta que el buque vuelva al servicio.

Las reparaciones a los buques no se considerarán como amarre temporal.

Artículo 208.- Son causas especiales de rescisión de las relaciones de trabajo:

I.- La falta de asistencia del trabajador a bordo a la hora convenida para la salida o que presentándose, desembarque y no haga el viaje;

II.- Encontrándose el trabajador en estado de embriaguez en horas de servicio mientras el buque esté en puerto, al salir el buque o durante la navegación;

III.- Usar narcóticos o drogas enervantes durante su permanencia a bordo, sin prescripción médica.

Al subir a bordo, el trabajador deberá poner el hecho en conocimiento del patrón y presentarle la prescripción médica suscrita por el médico;

IV.- La insubordinación y la desobediencia a las órdenes del capitán del buque en su carácter de autoridad;

V.- La cancelación o la revocación definitiva de los certificados de aptitud o de las libretas de mar exigidos por las leyes y reglamentos;

VI.- La violación de las leyes en materia de importación o exportación de mercancías en el desempeño de sus servicios;  
y

VII.- la ejecución, en el desempeño del trabajo por parte del trabajador, de cualquier acto o la omisión intencional o negligencia que pueda poner en peligro su seguridad o la de los demás trabajadores, de los pasajeros o de terceras personas, o dañe, perjudique o ponga en peligro los bienes del patrón o de terceros.

Artículo 209.- La terminación de las relaciones de trabajo de los trabajadores se sujetará a las normas siguientes:

I.- Cuando falten diez días o menos para su vencimiento y se pretenda hacer un nuevo viaje que exceda en duración a éste término, podrán los trabajadores pedir la terminación de las relaciones de trabajo, dando aviso con tres días de anticipación al de la salida del buque;

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 veinticuatro horas anteriores a su salida, a menos que en éste último caso se cambie el destino final del buque;

III.- Tampoco pueden darse por terminadas las relaciones de trabajo cuando en el buque esté en el extranjero, en lugares despoblados o en puerto, siempre que en éste último caso se exponga al buque a cualquier riesgo por mal tiempo u otras circunstancias;

IV.- Cuando las relaciones de trabajo sean por tiempo indeterminado, el trabajador deberá dar aviso al armador, naviero o fletador con setenta y dos horas de anticipación;

V.- Cuando el buque se pierda por apresamiento o siniestro, se darán por terminadas las relaciones de trabajo, quedando obligado el armador, naviero o fletador, repatriar a los trabajadores y a cubrir el importe de los salarios hasta su restitución al puerto de destino o al que se haya señalado en el contrato y el de las demás prestaciones a que tuvieren derecho. Los trabajadores y el patrón podrán convenir en que se proporcione a aquellos un trabajo de la misma categoría en otro buque del patrón; si no se llega a un convenio tendrán derecho los trabajadores a que se les indemnice de conformidad con lo dispuesto en el artículo 436; y

VI.- El cambio de nacionalidad de un buque mexicano es causa de terminación de las relaciones de trabajo. El armador, naviero o fletador, queda obligado a repatriar a los trabajadores y a cubrir el importe de los salarios y prestaciones a que se refiere el párrafo primero de la fracción anterior. Los trabajadores y el patrón podrán convenir en que se proporcione a aquellos un trabajo de la misma categoría en otro buque del patrón; si no se llega a un convenio, tendrán derecho los trabajadores a que se les indemnice de conformidad con lo dispuesto por el artículo 50.

Artículo 210.- En los casos de la fracción V del artículo anterior, si los trabajadores convienen en efectuar trabajos encaminados a la recuperación de los restos del buque o de la carga, se les pagarán sus salarios por los días que trabajen. Si el valor de los objetos salvados excede del importe de los salarios, tendrán derecho los trabajadores a una bonificación adicional, en proporción a los esfuerzos desarrollados y a los peligros arrojados para el salvamento, la que se fijará por acuerdo de las partes o por la decisión de la junta de conciliación y arbitraje, que oírán previamente el parecer de la autoridad marítima.

Artículo 211.- El reglamento interior de trabajo, depositado en la junta de conciliación y arbitraje, deberá registrarse en la capitanía de puerto.

Las violaciones al reglamento se denunciarán al inspector de trabajo, quien, previa averiguación, las pondrá en conocimiento de la autoridad del trabajo, juntamente con la opinión del capitán de puerto.



Artículo 212.- Corresponde a la inspección de trabajo vigilar el cumplimiento de las leyes y demás normas de trabajo, atendiendo a las leyes y disposiciones sobre comunicaciones por agua, cuando los buques estén en puerto.

Artículo 213.- En el tráfico interior o fluvial regirán las disposiciones de éste capítulo, con las modalidades siguientes:

I.- Si la descarga dura más de veinticuatro horas en el punto en que termina la relación de trabajo, se considerará concluída ésta al expirar ese plazo, contratado desde el momento en que fondeé o atraque el buque;

II.- La alimentación de los trabajadores por cuenta de los patrones es obligatoria, aún cuando no se estipule en los contratos, si a bordo se proporciona a los pasajeros; y en todo caso, cuando se trate de buques que navegen por seis horas o más, o que navegando menos de ese tiempo, suspendan la navegación en lugares despoblados donde sea imposible a los trabajadores proveerse de alimentos;

III.- La permanencia obligada a bordo se considera como tiempo de trabajo, a menos que el período de descanso sea de cuatro horas o más, que exista para el trabajador la imposibilidad material de abandonar el buque o que el abandono carezca de objeto por tratarse de lugares despoblados; y

IV.- El descanso semanal será forzosamente en tierra.

Artículo 214.- El ejecutivo federal determinará la forma de sostener y mejorar los servicios de la " Casa del Marino " y fijará las aportaciones de los patrones.

## B ) LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMOS.

El título Segundo, capítulo I y II, contienen las disposiciones que establece esta ley para la tripulación de los buques y los capitanes.

En una forma muy curiosa, los dos primeros artículos ( 145 y 146 ) aunque redactados en forma diferente, son copia fiel de los artículos 188 y 189 de la Ley Federal del Trabajo.

En los cuatro artículos de estos dos diferentes ordenamientos jurídicos, encontramos que la totalidad de las personas que presten sus servicios abordo de un buque independientemente de la naturaleza del trabajo, conforman la tripulación del mismo y; Los trabajadores de los buques deberán ser mexicanos por nacimiento.

Esta repetición nos sirve de ejemplo para señalar claramente la equivocación que comete el legislador al ramificar el marco jurídico que regula las realciones obrero-patronales de la gente de mar. Lejos de que se comprenda en una forma integral la naturaleza de estos servicios, se provoca la

confusión general al obligarnos a buscar en una multiplicidad de textos legales la forma y términos en que se tutela ésta actividad.

Ahora bien, por lo que hace a los tres artículos restantes, se presenta un problema sumamente grave, ya que se establecen obligaciones, las cuales pensamos no existe razón jurídica para que esta legislación las contemple.

Si analizamos con cuidado el contenido de cada uno de éstos artículos, encontraremos que se refieren a cuestiones únicamente de carácter laboral.

Por lo que a partir de este momento y en base a los conocimientos obtenidos y las investigaciones realizadas enarbolamos una tesis en el sentido de que se legisle en un solo ordenamiento jurídico todo lo referente al trabajo del mar.

Proponemos para conseguir éste fin, se reforme y actualice la Ley Federal del Trabajo, en la cual contenga el número necesario de normas jurídicas que regulen las relaciones obrero-patronales que se derivan de la actividad marítima.

Cabe hacer la anotación de que las normas a que nos referimos deben contener una calidad excepcional en cuanto a su redacción y a su sentido jurídico, ya que de éstas dependerá el nacimiento de una gran industria marítima en beneficio tanto para los trabajadores, patrones y en especial para nuestro México.

Por último, aclaramos que la tesis que aquí se expresa, es accesoría a la principal ( En la que sostenemos, que se cumpla estrictamente, con los instrumentos internacionales ratificados ) y obtenemos sustentar con éxito la primera, ésta correrá en base a derecho su misma suerte, es decir un triunfo que signifique sembrar una inquietud, que promueva el cambio y produzca el crecimiento armónico de la Marina Mercante.

## CONTENIDO

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

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

## CAPITULO II

## DE LOS CAPITANES.

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

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

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

## C ) LEY PARA EL DESARROLLO DE LA MARINA MERCANTE MEXICANA.

En los términos del artículo 7 de este texto legal, es la Secretaría de Comunicaciones y Transportes la encargada de la formación y capacitación del personal que integra las tripulaciones de las embarcaciones de la actividad naval.

Esto tiene su fundamento legal en la propia Ley Orgánica de la Administración Pública Federal en su artículo 36 fracción XVIII, que a la letra señala " Intervenir en la promoción y organización de la marina mercante..." ( 4 ).

Aunque la promoción de la industria naviera corresponde a la Secretaría de Programación y Presupuesto en los términos de la fracción XVI del artículo 33 de ese mismo ordenamiento Jurídico.

4. .L.O.A.P.F. Art. 36 frac. XVIII



La única consideración que podemos formular, es con respecto a la capacitación de los trabajadores del mar. Por una parte El organismo centralizado señala que será únicamente él, quien se encargue de la capacitación de la gente de mar, pero entonces surgen los problemas al encontrarnos en el artículo 153-A, de la Ley Federal del Trabajo " Todo trabajador tiene el derecho a que su patrón le proporcione capacitación y adiestramiento en su trabajo, que le permita elevar su nivel de vida y productividad, conforme a los planes y programas formulados, de común acuerdo, por el patrón y el sindicato o sus trabajadores y aprobados por la Secretaría del Trabajo y Previsión Social..." ( 5 ).

No existirá discrepancia si en cualquiera de éstas dos leyes encontráramos alguna norma jurídica que relevará de la responsabilidad al patrón, pero ésta, no existe. Otro punto a nuestro favor, en nuestra lucha de que se actualice y se unifique la legislación nacional que tutela el trabajo de los marinos.

Finalmente dejamos en claro, lo que este tipo de situaciones producen en forma directa e inmediata; Si el patrón no cumple con la capacitación de sus trabajadores será sancionado por la Secretaría del Trabajo y Previsión Social, vía Secretaría de Hacienda y Crédito Público de 15 a 315 veces el salario mínimo general, pudiendo duplicarse el monto si no se cumple en los términos que para tal efecto establezca la autoridad primeramente mencionada.

CONTENIDO.

CAPITULO SEGUNDO.

DE LA FORMACION Y CAPACITACION DEL PERSONAL  
QUE INTEGRA LAS TRIPULACIONES.

Artículo 7.- La Secretaría de Comunicaciones y Transportes establecerá los sistemas de educación y capacitación para preparar al personal de mando, oficialidad, subalternos y marinería que requiera las embarcaciones mercantes nacionales.

Artículo 8.- Los programas de estudio para los diversos niveles profesionales, de subalternos y marinería, serán autorizados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, de acuerdo con el desarrollo y necesidades de la marina mercante de México, en los términos que en su caso estipulen los tratados y acuerdos internacionales suscritos por el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos.

Artículo 9.- Los títulos profesionales, certificados de aptitud, cartillas o libretas de mar, serán expedidos por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a los egresados de las escuelas náuticas y del Centro de Capacitación de la Marina Mercante.

Artículo 10.- En las escuelas náuticas se impartirán los cursos para los pilotos, segundos maquinistas, los de actualización y especialización para el personal profesional y en el Centro de Capacitación de la Marina Mercante los del personal subalterno y de marinería. En la aplicación de éste y los tres artículos anteriores se dará la intervención que legalmente le corresponde a la Secretaría de Educación Pública.

Artículo 11.- Ante el Centro de Capacitación de la Marina Mercante, se acreditarán los conocimientos y prácticas necesarias para la obtención de los grados del personal subalterno que establezcan los reglamentos.

Artículo 12.-La Secretaría de Comunicaciones y Transportes llevará un registro del personal de la marina mercante, con los datos generales y de capacitación de cada una de las personas inscritas.

## D ) LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.

Sin lugar a dudas, después de la Ley Federal del Trabajo, ésta es la legislación que nos parece más interesante por su contenido y sentido jurídico.

En primer término, tocaremos algo que es fundamental, y es el hecho de que los miembros de la marina mercante nacional, se consideran reservas de la armada nacional quedando sujetos a las disposiciones de las leyes militares en caso de guerra internacional.

Sabemos que todo individuo tiene como obligación el alistarse y servir en la guardia nacional conforme lo determina la propia Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en su artículo 31, pero lo relevante de este asunto, es que aunque la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal vigente, determina que es la Secretaría de Comunicaciones y Transportes la responsable de organizar y promover la marina mercante, será la Secretaría de Marina quien maneje el activo y las reservas de la Armada en todos sus aspectos ( Art. 30 frac II ).

Lo anterior viene a colación por las consideraciones que formularemos cuando veamos el inciso E) correspondiente a la Secretaría de Marina y donde analizaremos a quien debe corresponder la tutela de la marina mercante, a la Marina o a Comunicaciones y Transportes.

Como un segundo punto de partida que es fundamental para nuestra tesis, lo constituye el hecho de que la legislación actual es totalmente obsoleta. Para fundamentar nuestro dicho ofreceremos tan sólo dos casos como ejemplo.

El artículo 219 en sus párrafos segundo y tercero respectivamente de la Ley de Vías Generales de Comunicación señalan " Los capitanes de puerto no deben otorgar despacho a las embarcaciones que no hayan justificado su arribada en la forma y términos previstos por ésta ley y sus reglamentos, cuando no llenen los requisitos señalados por los mismos ordenamientos y en los casos que no acrediten haber cubierto la aportación a que se refiere el artículo 158 de la Ley Federal del Trabajo.

Los capitanes de puerto no deben otorgar despacho a las embarcaciones cuyos armadores o representantes no comprueben que los salarios de la dotación que el buque han sido totalmente liquidados y están al corriente de conformidad con los contratos de trabajo correspondientes..." ( 6 ).

El artículo 229 del mismo ordenamiento jurídico vuelve a citar al artículo 158 del Código Laboral al determinar que " Para los efectos del artículo 158 de la Ley Federal del Trabajo, los armadores y los consignatarios, en su caso, estarán obligados a enterar, en la aduana del puerto de arribo de sus embarcaciones, una cuota que se señalará en el reglamento de este capítulo, por cada tonelada o fracción de arqueo bruto.

El monto de éstas aplicaciones se depositará en el Banco de México, a disposición de la Secretaría de Comunicaciones, para las obras de construcción a que se refiere el artículo 158 referido..." ( 7 ).

6. L.V.G.C. Art. 219.

7. Ibidem, Art. 229.

Ahora bien, el multicitado artículo 158 de la Ley Federal del Trabajo, nos habla de una cuestión totalmente diferente; sobre la antigüedad de los trabajadores en general " Los Trabajadores de planta y los mencionados en el artículo 156 ( eventuales ) tienen derecho en cada empresa o establecimiento a que se determine su antigüedad.

Una comisión integrada con representantes de los trabajadores y del patrón formulará el cuadro general de antigüedades, distribuido por categorías de cada profesión u oficio y ordenará se le de publicidad. Los trabajadores inconformes podrán formular objeciones ante la comisión y recurrir la resolución de ésta ante la Junta de Conciliación y Arbitraje..." ( 8 ).

Segundo caso; el artículo 293 de la Ley de Vías Generales de Comunicación determina algunas de las facultades que goza el capitán; seleccionar a la tripulación, negar el embarque de personas, etc.

B. L.F.T. Art. 158.



En el último párrafo expresa ".....Los casos a que se refiere el párrafo anterior se considerarán comprendidos dentro de los estipulados por el artículo 75 de la Ley Federal del Trabajo..." ( 9 ).

Pero éste artículo 75 establece otra cosa totalmente diferente; Los descansos obligatorios " En los casos del artículo anterior ( se señalan los días de descanso obligatorio; 1 de Enero, 5 de Febrero, etc.) los trabajadores y los patrones determinarán el número de trabajadores que deban prestar sus servicios. Si no se llega a un convenio, resolverá la Junta de Conciliación Permanente o en su defecto la de Conciliación y Arbitraje..." ( 10 ).

La explicación a ésta controversia es simple pero también preocupante, los artículos 75 y 158 a que se refiere la Ley de Vías Generales de Comunicación corresponden a la Ley Federal del Trabajo de 1931.

9. L.V.G.C. Art. 293.

10. L.F.T. Art. 75.

Por una parte, la Ley de Vías Generales de Comunicación pretende proteger a los trabajadores del mar sobre el pago oportuno de sus salarios, ( Art. 220 ) cuestión que es responsabilidad de la Ley Federal del Trabajo y que ésta no se preocupa por tutelar.

Por la otra, como los artículos 220, 229 y 293 de la Ley de Vías Generales de Comunicación se refieren a artículos abrogados que corresponden a la Ley Federal del Trabajo de 1931 y no a la vigente de 1970, tres normas jurídicas de una legislación " vigente " ?, son letra muerta desde hace más de 15 años, además de que la obligación que tenían los patronos de comprobar el pago de salarios a sus trabajadores antes de zarpar sencillamente desaparece.

Esto es algo muy triste, porque normas jurídicas como ésta, que benefician a la Marina Mercante, lejos de protegerse y desarrollarse, se abrogan, sin ningún sentido.

## CONTENIDO.

## DEL PERSONAL DE LA MARINA MERCANTE.

Artículo 285.- El personal de la marina mercante nacional, los miembros de la policía de los puertos y los pilotos de puertos se considerarán reservas de la armada nacional, y quedan sujetos a las disposiciones de las leyes militares, conforme a las siguientes bases.

I.- Los miembros de la policía de los puertos y los pilotos de puerto, cuando lo disponga el ejecutivo de la Unión, y

II.- El personal de la marina mercante, sólo en caso de guerra internacional.

Artículo 286.- El personal de la marina mercante nacional comprende ingenieros navales, capitanes de altura, capitanes de marina, pilotos, pilotines, patronos de costa, contra maestres, timoneles, marineros, dragadores técnicos, dragadores prácticos, jefes de máquinas, primer maquinista, segundo y terceros maquinistas, aspirantes de maquinistas,

maquinistas prácticos, motoristas, ayudantes de motoristas, engrasadores, fogoneros, patronos de pesca, pescadores, patronos de río, patronos marineros, patronos motoristas, amarradores, cocineros, carreteros, mayordomos, radiotelegrafistas, contadores, sobrecargos, y en general, todo el que tenga cargo de planta en una embarcación. El personal indicado para prestar sus servicios a bordo de las embarcaciones, no deberá padecer enfermedades contagiosas o defectos físicos que lo incapaciten.

Los títulos de capitanes y pilotos de la marina mercante nacional, así como de los jefes u oficiales facultativos de la armada nacional, desde la clase de tenientes de corbeta, facultan a quienes lo posean, para desempeñar el cargo de peritos dictaminadores en los casos de accidentes marítimos y en los juicios de ésa índole; así como para desempeñar todos aquellos trabajos que fije el reglamento de éste capítulo.

Los planos levantados por los profesionistas a que se refiere el párrafo anterior tendrán valor en juicio; lo tendrán también las medidas topográficas y tasaciones que

efectúen los mismos en propiedades de la federación o de los particulares.

Los títulos de primero, segundo y tercer maquinista facultan a quienes lo posean para desempeñar el cargo de peritos dictaminadores en juicio de mecánica y electricidad.

En el reglamento se fijarán mandos y cargos que podrá desempeñar el cargo de la marina mercante nacional, tonelaje y potencia de máquinas, así como los requisitos que deben satisfacerse para obtener los distintos títulos, certificados o nombramientos a que se refiere éste artículo.

Todo el personal de la marina mercante nacional debe ser mexicano por nacimiento.

Artículo 287.- Los tripulantes y oficialidades de las embarcaciones nacionales deben ser contratados en los términos de la Ley Federal del Trabajo.

Por lo que toca a las embarcaciones nacionales que hagan tráfico con puertos extranjeros, los tripulantes y la

oficialidad deben ser contratados también en los términos de la ley federal del trabajo, pero por separado del contrato colectivo general. Se tendrán por no tripuladas las embarcaciones que no hayan satisfecho éste requisito.

Artículo 288.- Las personas que posean título de capitán de altura, podrán ejercer legalmente la profesión de ingeniero geógrafo e hidrógrafo.

Las personas que posean título de jefe de máquinas, podrán ejercer legalmente la profesión de ingeniero mecánico electricista.

Para el ejercicio de las profesiones a que se refiere éste artículo, los interesados deberán comprobar haber cursado el plan de estudios profesionales y ostentar el registro otorgado por las autoridades respectivas.

Artículo 289.- El mínimo de dotación con que deben estar tripuladas las embarcaciones nacionales, excepto cuando éstas sean menores a cien toneladas y hagan navegación que no exceda de dieciseis horas, corresponderá a tres turnos y será fijado en certificados de cubierta y máquinas, así como

el título certificado o autorización que cada individuo debe tener para desempeñar su cargo, de acuerdo con la navegación y tráfico de las embarcaciones.

Artículo 290.- El número de tripulantes con que debe estar dotada una embarcación será fijado en los certificados de cubierta y máquinas, así como el título certificado o autorización que cada individuo debe tener para desempeñar su cargo, de acuerdo con la navegación y tráfico de la embarcación.

Artículo 291.- Los capitanes tienen a bordo de las embarcaciones de su mando la representación de la Secretaría de Comunicaciones y demás autoridades administrativas de la nación, por tanto, están obligados:

I.- A cumplir y hacer cumplir todas las disposiciones de orden público que prevengan las leyes y que especialmente se les comuniquen;

II.- A poner en conocimiento de la capitania de puerto cualquier circunstancia que no esté de acuerdo con lo que expresen los certificados de seguridad de la nave;

III.- A guardar y hacer guardar el orden y la disciplina a bordo de la embarcación de su mando, solicitando, en caso necesario, el auxilio de la autoridad marítima del puerto mexicano en que se encuentre o del cónsul de México en puerto extranjero;

IV.- A dar aviso a la secretaría de Comunicaciones, cuando la embarcación de su mando sea amarrada o apresada fuera de aguas nacionales, en los términos de la fracción anterior; y

V.- A dar aviso a la Secretaría de Comunicaciones, cuando la embarcación de su mando vaya a entrar a dique o cuando concluya la vigencia de los certificados de seguridad de la nave.

Artículo 292.- Los capitanes de las embarcaciones nacionales están facultados:

I.- Para admitir, a bordo de la embarcación a su mando, la dotación de la misma, de conformidad con lo que prevengan los contratos colectivos de trabajo, respetando el escalafón y turno de las uniones o sindicatos de los trabajadores, titulares de dichos contratos; y



II.- Para negar el embarque de las personas que no sean de los que no vayan a dotar la embarcación.

En el caso de ésta fracción, los capitanes deberán justificar posteriormente su actitud ante las autoridades marítimas que corresponda.

Artículo 293.- Los capitanes están facultados:

I.- Para seleccionar la tripulación de la embarcación a su mando, de acuerdo con las leyes en la materia;

II.- Para negar el embarque de las personas.

III.- Para exigir que, cuando un tripulante no cumpla por ineptitud o inhabilitación voluntaria con las funciones que le estén encomendadas, la realicen en substitución suya los otros tripulantes de su categoría;

Los casos a que se refiere el párrafo anterior se considerarán comprendidos dentro de los estipulados por el artículo 75 de la Ley Federal del Trabajo;

IV.- Para aprehender a los que hubieren cometido algún delito a bordo y para tomar cualquier determinación que exija la seguridad o la conservación de la disciplina, pudiendo para ello hacer desembarcar, bajo su responsabilidad, al tripulante o tripulantes que estime necesario;

V.- Para exigir de los pasajeros y de todas las personas que se encuentren a bordo de la embarcación, que presten los servicios que estime necesarios en caso de peligro, cuando la tripulación no fuere suficiente para ejecutar las maniobras; y

VI.- Para exigir de todas las personas que se encuentren a bordo de la embarcación el respeto a los reglamentos de ella, así como a todas las disposiciones que dicte en interés del orden, seguridad y disciplina.

Son nulos los convenios celebrados en contravención de éste artículo.

Los capitanes de las embarcaciones serán nombrados en los términos del Código de Comercio, siempre que en los

contratos colectivos el cargo de Capitán no esté considerado como la base, pues entonces deberá respetarse el escalafón y turno que corresponda conforme a dichos contratos.

Artículo 294.- El capitán de la embarcación debe ser nombrado por el naviero, en los términos del Código de Comercio; pero si la embarcación se encontrare en el extranjero, no podrá separarlo de su cargo sin el consentimiento expreso del cónsul de México, y siempre que haya persona capacitada, de acuerdo con la ley, para substituirlo.

Artículo 295.- Los capitanes no deberán abandonar su cargo en caso de peligro, antes de que se hayan agotado toda probabilidad de salvar la embarcación a su mando y todos los medios para poner a salvo a las personas que se encuentren a bordo; tampoco podrán hacerlo durante la navegación o estando en puerto extranjero, salvo caso fortuito o fuerza mayor.

Artículo 296.- En caso que durante la navegación falleciere el capitán, o de que, por caso fortuito o fuerza mayor, hubiese dejado el mando, tomará éste el que ocupe el cargo

de oficial de cubierta de mayor categoría y, a falta de éste, el que le siga, y así sucesivamente hasta el contramaestre o timonel, salvo que viajará a bordo alguna persona mejor capacitada.

La persona que asuma el mando en las condiciones expresadas, solo ejercerá su cargo hasta el arribo al primer puerto en que fuere posible sustituirlo legalmente.

En caso de que por fuerza mayor faltare algún oficial de las máquinas o de cubierta, el capitán designará, para ocupar su puesto, al que le siga en categoría y así sucesivamente, hasta el último puesto, en que se hará cargo, temporalmente, cualquier persona que se encuentre capacitada.

Las personas a que se refiere los dos párrafos anteriores sólo ejercerán su cargo hasta el arribo al primer puerto en que fuere posible sustituirlos legalmente.

Artículo 297.- La dotación de las embarcaciones nacionales está obligada a obedecer a los capitanes y a sus superiores jerárquicos, a desempeñar su cargo con eficiencia y a

cumplir con lo que dispone el reglamento interior de trabajo expedido de acuerdo con las leyes del trabajo.

La Secretaría de Comunicaciones, con la intervención de las organizaciones de trabajadores, de los navieros y demás sectores interesadas de la marina mercante, expedirá oportunamente un reglamento general administrativo que regirá a bordo de las embarcaciones nacionales.

Todos los tripulantes, sin excepción, deben comprobar ante la autoridad marítima, tener la capacidad marinera necesaria para el desempeño de su cometido, en la forma en que determine el reglamento respectivo.

## E ) SECRETARIA DE MARINA.

A pesar de que la Legislación de la Secretaría de Marina no es aplicable a los trabajadores de la Marina Mercante, pensamos que es procedente hacer una reflexión dentro de éste capítulo por la naturaleza de la actividad y por los problemas que en la práctica se presentan.

La primera dificultad que se nos presenta, es como aquella pregunta capciosa ¿Qué fué primero, el huevo o la gallina ? en este caso sería la Marina de Guerra nace de la Marina Mercante o viceversa ?.

- " Sin duda alguna, la Marina Mercante existe gracias a la Armada " - nos dice el Capitán de Navío, Ingeniero Mecánico Naval, Santiago Flores Magón Vargas, de la Dirección del Archivo Histórico de la Secretaría de Marina. - " No solamente en México " - afirma el Capitán Flores Magón - " sino en todo el mundo, a través de la historia se puede comprobar objetivamente que la Marina en sí se inicia por el espíritu guerrero de los pueblos de la antigüedad y después de su consolidación, comienza a desarrollarse lo que en nuestros días se conoce como Marina Mercante " -.

Al respecto coincidimos con el punto de vista del oficial de la Armada anteriormente citado, en base a los conocimientos que hemos obtenido en la elaboración de nuestro capítulo primero correspondiente a la historia de la marina a través del tiempo. No obstante lo anterior, queremos dejar en claro que no pretendemos elaborar un estudio comparativo sobre la Armada y la Marina Mercante, únicamente nos limitamos a presentar un punto de vista debidamente fundado, del cual somos partícipes.

Otro de los problemas consiste en la imposición de grados. Si pensamos que es la Secretaría de Comunicaciones y Transportes la que promueve y organiza la Marina Mercante e imparte la formación profesional de la gente de mar, parecerá lógico entonces que esté en aptitud de otorgar grados a las personas que cumplan con los requisitos que ella establece.

Pero la confusión surge cuando tenemos conocimiento que por disposición de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, únicamente las Secretarías de la Defensa Nacional y Marina están facultadas para imponer grados.

Es cierto que los oficiales de la Marina Mercante no pertenecen a las fuerzas Armadas, sino únicamente en caso de guerra internacional, pero recordemos que para los efectos de nuestra legislación a los capitanes de buque se les considera como representantes de la autoridad marítima cuando la embarcación se encuentre en alta mar.

- " Agregemos a ésto " - concluye el Capitán Flores Magón - " que los grados que otorga La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, son totalmente diferentes y no coinciden ni con los de la Armada y el Ejercito " -.

Cerramos este punto afirmando que de no trabajar para actualizar y unificar nuestra legislación en la materia, llegaremos muy pronto a problemas que produzcan consecuencias irreversibles.

Es así como después de haber transitado en un mundo de textos, documentos, entrevistas y en general de un cúmulo de material sobre los trabajadores del mar, estamos ya en posición de emitir nuestras conclusiones.



Volvemos sin duda, a sentir la misma emoción e inquietud del momento en que nos dimos a la tarea de preparar el primer capítulo de ésta tesis.

Con el objeto de no romper el ritmo y la temática que hemos sostenido hasta ahora, trabajaremos a base de incisos-tema; salarios, vacaciones, repatriación, etc; recordaremos el instrumento ratificado por nuestro país, lo que probablemente exista en nuestra legislación, la problemática que se vive en la práctica, el análisis y aportaremos las directrices, que en base a nuestro modesto criterio deben ponerse en acción.

CONCLUSIONES.

A ) SOBRE LA ADOPCION DE ESTATUTOS NACIONALES  
ADECUADOS DE LA GENTE DE MAR.

Uno de los pilares de ésta tesis, es sin duda alguna, el análisis que se formule sobre la eficiencia de los estatutos nacionales que rigen a la gente de mar.

México, cuenta con más de 50 años de ser miembro de la Organización Internacional del Trabajo.

La recomendación 9 emitida por esta organización, consiste en la necesidad de que las legislaciones nacionales constituyan un ordenamiento jurídico, que proporcione a la gente de mar un mejor conocimiento de sus respectivos derechos y obligaciones. ( ver capítulo 2 ).

Sin embargo y a pesar de que nuestro país adoptó éste instrumento internacional, hace más de 40 años, no es sino hasta la Ley Federal del Trabajo de 1970, cuando se trata de

tutelar la situación jurídica de la gente de mar, en una forma importante, aunque ineficiente.

Es así que el problema surge en el momento de someter a la luz analítica, el Capítulo III, del Título sexto, de ésta ley. Encontramos con profunda preocupación, que el legislador nacional, no cumple con el compromiso internacional aquí suscrito. Aporta únicamente 27 artículos, los cuales, resultan a todas luces ineficientes desde cualquier punto de vista, de responder a las necesidades tanto de los trabajadores del mar, así como de la industria marítima en general.

No es, que estemos en desacuerdo por el número de normas jurídicas aportadas, no; es la calidad jurídica de las mismas, la que resulta problemática. Como tendremos oportunidad de ver aquí mismo, el significado de artículos producen confusión, intranquilidad y potencialmente puede representar un punto de conflicto de proporciones tal vez incontrolables.

Esta incertidumbre dá lugar a que la costumbre en mucha de las ocaciones, conozca de situaciones y conductas, que la

norma jurídica, podría resolver en beneficio de todas las partes interesadas.

Es el momento de retomar las palabras del Sr. Presidente de la Confederación Marítima Mexicana, ( contenidas en la Introducción del Capítulo Tercero ), Francisco Rangel Castelazo, en el sentido de que ..." Los avances que se han logrado hasta ahora para incorporar las riquezas naturales y EL POTENCIAL HUMANO a la economía productiva del país han resultado poco significativos, por aspectos obsoletos de la legislación marítima..." ( 1 ).

Otros países con escaso litoral, desarrollan todo un universo normativo, organizan su industria y motivan a su gente sobre las insospechadas posibilidades que el mar ofrece.

1. Clausura de Seminario de Educación Sindical para Marineros y Portuarios Mexicanos de la costa del Pacífico. Artículo publicado en el periódico Excelsior el día 26 de Septiembre de 1987.

Sin embargo, tristemente, México, con más de 10 000 Km, de litorales, cuenta apenas con 274 artículos que regulan el comercio marítimo, aproximadamente 30 artículos sobre la gente de mar y poco más de 500 buques Mercantes Mexicanos con más de 1000 toneladas de registro. Cuando varios países de América Latina, con menos litoral que el nuestro, cuentan con más de 1000 embarcaciones de éste tipo.

Obviamente las consecuencias jurídico-sociales, saltan a la vista; problemas obrero-patronales, recursos naturales desaprovechados, una industria sin posibilidades de crecimiento armónico, etc.

Por lo que se propone, como una de las conclusiones de éste análisis, el que la legislación nacional, se reforme y actualice, para que responda a las necesidades reales y formales de la gente de mar, de la industria marítima, y en beneficio de nuestro México.

**B ) RESPECTO DEL SEGURO E INDEMNIZACION POR DESEMPLEO.**

Tanto el seguro, como la indemnización por desempleo contenidos en la Recomendación 10 y Convenio 8 respectivamente, son dos instrumentos que consideramos se relacionan íntimamente, por lo que nos proponemos realizar su análisis en forma integral.

La Organización Internacional del trabajo por medio de estos instrumentos internacionales ( ratificado el convenio 8, por Mexico el 27 de Septiembre de 1937 ) pretende proteger a la gente de mar sobre las eventualidades a que se ven expuestos la gente de mar, por el desempleo, a consecuencia de un naufragio.

La regla general es que en el supuesto caso de la pérdida del buque por naufragio, procede el pago del seguro, así como de la indemnización por desempleo, el cuál podrá ser cubierto por el patrón o por la autoridad que para tal efecto determine la legislación nacional.

Entrando a detalle, encontramos que existe una fuerte contradicción entre la legislación nacional y los instrumentos internacionales aquí referidos.

La figura del seguro por desempleo, no está contemplado por la legislación nacional, en ninguno de los ordenamientos jurídicos analizados en el capítulo tercero así como tampoco por la Ley del Seguro Social. Esto, a pesar de que a sido uno de los reclamos más significativos en los últimos años, del sector obrero, en voz de la Confederación de Trabajadores de México.

Cabe señalar, que si bien es cierto, la Recomendación 10 no a sido adoptada por nuestro país, sí contraviene en cierta forma, la Recomendación 9 que habla sobre la adopción de estatutos nacionales adecuados para la gente de mar. Esto se afirma, tomando como base, la idea de que establecer figuras como el seguro por desempleo influirían en forma muy positiva en la industria marítima.

Es por eso que al reconsiderar nuestra conclusión anterior sobre la adopción de estatutos adecuados para la gente de

mar, estamos seguros que México cuenta con un marco legal que no merece, que es obsoleto e inoperante.

La indemnización por desempleo a consecuencia del naufragio, es un asunto más grave todavía.

Por una parte, la Ley Federal del trabajo vigente en su artículo 209 fracción V, obliga al patrón a cubrir los salarios, desde el momento del siniestro, hasta la repatriación de la gente de mar.

" Artículo 209.-.....

V.- Cuando el buque se pierda por apresamiento o siniestro, se darán por terminadas las relaciones de trabajo, quedando obligado el armador, naviero o fletador, a repatriar a los trabajadores y a cubrir el importe de los salarios hasta su restitución al puerto de destino o al que se haya señalado en el contrato y el de las demás prestaciones a que tuviesen derecho. Los trabajadores y el patrón podrán convenir en que se proporcione aquellos un trabajo de la misma categoría en otro buque del patrón; si no se llega a un convenio tendrán



derecho los trabajadores a que se les indemnice de conformidad con lo dispuesto en el artículo 436 y..." ( 2 ).

Esto es, que la indemnización queda como una simple POSIBILIDAD en el caso de que el patrón y el trabajador no se pongan de acuerdo, cuando se opte por la colocación del trabajador en otro buque de la misma categoría y propiedad del patrón, ya que la propia fracción V señala textualmente "...podrán optar..." ( 3 ).

Esto es contrario a la disposición del instrumento internacional referido ( convenio 8 ), ya que éste lo determina como una obligación y no como una figura alternativa.

El convenio 8 fue ratificado hace más de 40 años y sin embargo, en estricto derecho, no existe en nuestra legislación.

2. L.F.T. Art. 209 frac V.

3. Ibidem.

Insistimos en que la Ley Federal del Trabajo lo contempla como una simple posibilidad. La única obligación del patrón es la repatriación y el pago de salarios hasta que ésta se suceda.

Si se conviene como forma de repatriación, la colocación en otro buque de la misma categoría, de propiedad del mismo patrón y no se llega a un arreglo en la forma y términos en que ésta se efectuará, hasta ese entonces el trabajador estará en posición de demandar el pago de la indemnización a que se refiere la fracción V del propio artículo 209 de la Ley Federal del Trabajo.

Uno de los problemas que se presentan en la práctica, es que existe el temor fundado que la figura de la indemnización se considere " letra muerta ".

Si tomamos como ejemplo, el de cualquier patrón cuyo navío haya naufragado, no importa la causa y estuviere en claro conocimiento de que no llegará a un convenio sobre la colocación de la gente de mar, para los efectos de la repatriación, preferirá desde cualquier punto de vista,

optar por la repatriación directa e inmediata y no por la colocación en otro buque, corriendo el riesgo de tener que llegar a pagar 3 meses como indemnización, amén de otras prestaciones que dicta el Código Laboral vigente.

Un segundo problema práctico y jurídico también, es el conducente a los términos de la repatriación. Efectivamente subsiste la obligación de repatriar a los trabajadores del mar, pero no la forma en que ésta deba realizarse. Es decir que el patrón podrá optar por el transporte más económico, aunque no sea siempre el más rápido.

Esto se traduce en:

- 1.- Inquietud en el sector obrero, ya que sus demandas no son escuchadas y satisfechas por las diferentes autoridades.
- 2.- Preocupación del sector patronal, ya que las contradicciones como ésta, se repiten una y otra vez en las legislaciones que regulan el trabajo de la gente de mar.
- 3.- Intranquilidad de todos aquéllos que inciden en la Marina Mercante.

4.- Abstención de los inversionistas potenciales, por el inseguro marco legal que regula las relaciones obrero patronales, de esta rama de la industria.

En una visita que efectuamos a los puertos de Veracruz y Tampico, nos encontramos que la gente de mar desconoce que la Ley Federal del Trabajo contempla la posibilidad del pago de una indemnización de desempleo por naufragio.

" Gracias a Dios "- afirma Carlos Esteves, marino desde hace más de quince años,- " nunca hemos estado en esa situación, pero lo que usted dice sobre la indemnización, no sabíamos que existía y eso el de tener un seguro por desempleo sería algo muy bueno para nosotros los marinos ".

Independientemente de lo anterior, el problema real estriba en la forma en que se encuentra redactado este precepto. Es un problema en potencia.

Nosotros proponemos, que se reforme la Ley Federal del Trabajo y se legisle en forma clara, precisa y justa, incorporando el Convenio 8 a nuestra legislación; se

establezcan las bases para el estudio y la posible implantación de un seguro por desempleo, no solamente para la gente de mar, sino para los trabajadores en general, además de cumplir así, con un compromiso internacional contraído hace ya mucho tiempo.

## C) COLOCACION DE LA GENTE DE MAR.

México ratifica el 6 de Febrero de 1939, un convenio por el cual se obliga a incorporar a su legislación 18 artículos sobre la eliminación de agencias de colocaciones, de cualquier clase, para la gente de mar.

En 1987 encontramos que se viola este instrumento desde hace más de 35 años, ya que de hecho y de derecho, existen agencias especializadas de colocación para la gente de mar.

El legislador mexicano, no solamente incumple al no incorporar a nuestro marco jurídico este convenio, lo viola al legislar exactamente lo contrario ( Arts. 12, 13, 14 y 15 de la Ley Federal del Trabajo ) y permitir así la existencia de intermediarios.

" Artículo 12. Intermediario es la persona que contrata o interviene en la contratación de otra u otras para que presten servicios a un patrón..." ( 4 ).

Sin que sea motivo de nuestro estudio, entendemos que el convenio 9 emitido el 15 de Junio de 1920 pretenda eliminar la figura del intermediario, ya que su presencia, en la industria marítima y en general en la economía de un país productivo, en nada beneficia y sí en mucho envicia y perjudica.

Aquí, al enunciar nuestra propuesta, queremos ser inflexibles, en el sentido de que se cumpla el compromiso internacional inmediatamente, prohibiendo la existencia de intermediarios para la colocación de la gente de mar, cualquiera que sea su naturaleza jurídica.

4. L.F.T. Art. 12.

## E ) RESPECTO DE LAS VACACIONES DE LA GENTE DE MAR.

Los artículos 76 y 80; 199 de la Ley Federal del Trabajo y los 18 artículos del convenio 54 éste, conforman una trilogía normativa muy interesante para nuestro análisis.

Primero.- El instrumento internacional arriba citado, establece que el capitán y la oficialidad gozarán de 12 días de vacaciones como mínimo, mientras que el resto de la tripulación de 9 días.

Este período vacacional se gozará ya sea en el puerto de salida, donde fue enrolado el trabajador o en el destino final de la embarcación. Se establece también la posibilidad de disfrutarlo en puerto extranjero, pervio acuerdo de las partes.

Las vacaciones pueden ser fraccionadas o acumuladas a otras ulteriores.



Cuando se tenga derecho al período vacacional, se concederán de común acuerdo, tan pronto lo permitan las necesidades del servicio.

Independientemente del pago de la remuneración habitual, se deberá entregar a la gente de mar una asignación adecuada para alimentos, conforme lo establezca la legislación nacional.

Segundo.- La ley Federal del trabajo, por su parte determina que los trabajadores que tengan más de un año de servicios disfrutarán de un período anual de vacaciones pagadas, que en ningún caso podrá ser inferior a seis días laborales, y que aumentará en dos días laborales, hasta llegar a doce, por cada año subsecuente de servicios. Después del cuarto año, el período se aumentará en dos días por cada cinco de servicios.

Asimismo en el artículo 80 se instituye la obligación por parte del patrón de pagar una prima adicional de 25 % como mínimo.

Tercero.- El artículo 199 de la Ley Federal del Trabajo, por su parte enuncia llanamente que los trabajadores tienen derecho a un período mínimo de 12 días laborales, que aumentará en dos días laborales cada año hasta llegar a 24. Con posterioridad se verá aumentado el período en dos días por cada cinco de servicios.

Los artículos 76 y 80 ( regla general de vacaciones ) establecen el pago de una prima adicional como mínimo, sobre esos días, con el objeto de que éste porcentaje represente un excedente que le permita al trabajador, estar en aptitud de gozar junto con su familia de un tiempo de descanso y sano esparcimiento. ( éste fué el espíritu de la norma expresada por el legislador ).

El artículo 199 indica únicamente el pago del salario íntegro, mientras que en el instrumento internacional se habla de una asignación alimenticia extra.

Es así que hoy, en 1988, se habla de primas, de asignaciones alimenticias y de pagos íntegros.

México no cumple con el compromiso internacional de incorporar a su legislación un convenio ratificado por su propia voluntad hace 37 años.

El problema en la práctica es que los trabajadores del mar, son los únicos perjudicados, ya que a ellos no les corresponde ni la prima adicional ( Art. 80 ), así como tampoco la asignación alimenticia ( convenio 54 ).

Nuestra tesis al respecto es el de proponer que el legislador cumpla primero con el compromiso internacional suscrito y si así lo desea en bien de nuestro país, lo denuncie en su momento y haga extensivo la prima del 25 % como mínimo ( Art. 80 ).

## BIBLIOGRAFIA.

- 1.- ALBATROS, Enciclopedia del Mar. Compañía Internacional Editora, S. A. España 1977.
- 2.- ARELLANO GARCIA, CARLOS. Derecho Internacional Público, Editorial Porrúa. México 1983.
- 3.- BIBLIA DE JERUSALEM. Versión directa de las lenguas originales. Elonio Nacar Fuster y Alberto Colunga Cueto. Biblioteca de autores cristianos. Madrid 1968.
- 4.- CARDENAS DE LA PEÑA, ENRIQUE. Semblanza Marítima del México Independiente y Revolucionario. Secretaría de Marina. Tomos I y II. México 1970.
- 5.- CARPIZO Mc GREGOR, JORGE. Estudios Constitucionales, Universidad Nacional Autónoma de México. México 1980.
- 6.- CERVANTES AHUMADA, RAUL. Derecho Marítimo, Editorial Herrero. México 1970.
- 7.- CID, CARLOS. Mitología Oriental Ilustrada, Editorial Vergara. Barcelona 1962.
- 8.- Clausura del Seminario de Educación Sindical para Marineros y Portuarios Mexicanos de la Costa del Pacífico.

Artículo publicado en el Periódico Excelcion el día 26 de Septiembre de 1987.

9.- Códigos Españoles. Tomo XII. Imprenta de la Publicidad. Madrid 1851.

10.- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. 81a. Edición. Ed. Porrúa. México 1986.

11.- CUEVA, MARIO DE LA. El Nuevo Derecho del Trabajo. Tomo 1. 10a. Edición. Ed. Porrúa. México 1985.

12.- DIES MIERES, ALBERTO. Derecho de la Navegación. Librería de Ciencias Económicas. Buenos Aires 1954.

13.- DRIUUX. Compendio de la Historia Antigua. Librería de la Roja y Bouret. París 1856

14.- El Digesto de Justiniano. Digesto 14,2. Ed. Azanzadi. Pamplona 1968.

15.- Enciclopedia Autodidacta Quillet. Ed. Groller. México 1968.

16.- Encyclopedia Británica. The Encyclopedia Britannica Company, L.T.D. Fourteenth Edition. Londres 1929.

17.- ESTUDIOS Y DIFUSION MARITIMOS A.C. Notas sobre Salvamento de Buques. Editorial Marítima. México 1973.

18.- FARINA, F. Derecho y Legislación Marítima. Editorial Bosch. Barcelona 1955.

- 19.- FEDERACION INTERNACIONAL DE TRABAJADORES DEL TRANSPORTE PARA AMERICA LATINA Y EL CARIBE. Resúmen de Ponencias. Manzanillo, Colima, México. 26 de Septiembre de 1987.
- 20.- GARCIA CALERO, G. Diccionario General de Marina. Ed. García Calero. México 1954.
- 21.- GONZALEZ LEBRERO, Rodolfo. Manual de Derecho de la Navegación. Ediciones depalma. Buenos Aires. 1972.
- 22.- GORLICH, Ernest J. Historia del Mundo. Ediciones Martínez Roca, España 1979.
- 23.- MARGADANT S, GULLERMO FLORIS. El Derecho Privado Romano. Ed. Esfinge. México 1968
- 24.- Legislación Naval. Secretaría de Marina. Ed. Ateneo. México 1975.
- 25.- Ley de Navegación y Comercio Marítimos. 47a. Edición. Ed. Porrúa. México 1986.
- 26.- Ley de Vías Generales de Comunicación. 17a. Edición. Ed. Porrúa. México 1987.
- 27.- Ley del Seguro Social. 39a. Edición. Ed. Porrúa. México 1986.
- 28.- Ley Federal del Trabajo. 53a. Edición. Ed. Porrúa. México 1985.

- 29.- Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. 17a. Edición. Ed. Porrúa. México 1987.
- 30.- Ley para el desarrollo de la Marina Mercante Mexicana. 47a. Edición. Ed. Porrúa. México 1986.
- 31.- LOPEZ PORTILLO Y PACHECO, JOSE. Ellos Vienen. Fernández Editores. México 1987.
- 32.- ORTIZ, FEDERICO. Los Puertos Mexicanos. Fondo de Cultura Económica. México 1976.
- 33.- PIRENNE, JAQUES. Historia Universal. Ed. Grolier. Barcelona 1973.
- 34.- RILEY, CARROL. Man Across the sea. University of Texas Press. Texas 1982.
- 35.- RAMIREZ TREJO, ARTURO. Herodoto Historias. Tomos I, II y III. Universidad Nacional Autónoma de México. México 1976.
- 36.- SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES. La Evolución de La Marina Mercante Mexicana y Educación Continua. México 1976.
- 37.- SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES. Manual para el Usuario del Transporte Marítimo. México 1982.
- 38.- SCALA. Revista de la República Federal Alemana. No 1. Enero - Febrero. Hamburgo 1987.