

281  
29



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO**

**FACULTAD DE DERECHO**

**DERECHOS Y OBLIGACIONES ESPECIALES DE LA  
TRIPULACION DE LOS BUQUES**

**T E S I S**  
QUE PARA OPTAR POR EL TITULO DE  
**LICENCIADO EN DERECHO**  
P R E S E N T A :  
**MERCEDES GARCIA LOYOLA**



MEXICO, D. F.

1990

**TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN**



## **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.

## INTRODUCCION

El derecho de la navegación, surgió con la necesidad de trasladar productos, personas y cosas de un lugar a otro, surgiendo así una legislación basada en las costumbres marítimas de la época, que se desarrollaron en las orillas del mediterráneo debido a la actividad marinera y comercial. Posteriormente aparecen, compilaciones importantes que fueron adoptadas en su mayor parte por comerciantes, entre estas se distinguió el Consulado del Mar, que originó la creación de los estatutos locales.

De esta actividad marítima, surge la necesidad de reglamentar el trabajo de los marinos, surgiendo así instituciones importantes para el derecho de la navegación, se estableció los requisitos para la navegación de los buques; se reglamentó los principios del ajuste del capitán, oficiales y tripulantes.

La evolución del tripulante, se da con los avances de la tecnología en los aparatos de telegrafía, en virtud que en la antigüedad el capitán decidía sobre la vida del tripulante, ya que no existía ningún medio de comunicación; lo cual no permitía al armador conocer lo que sucedía en el buque durante la travesía, las leyes marítimas de esta etapa protegían los intereses del armador.

Es importante destacar, que en esta evolución las Convenciones Internacionales que se dieron en Amberes en 1817, fueron las iniciadoras y propulsoras que unificaron los principios del derecho marítimo, se persiguió el mejoramiento de las condiciones de trabajo a bordo de los buques.

Las Convenciones Internacionales, señalan una evolución en el trabajo marítimo cómo lo veremos en el transcurso de nuestro tema, principios e instituciones adoptados por todas las naciones con la finalidad de que los trabajadores marítimos de todo el mundo, conozcan sus derechos y obligaciones contenidos en el contrato de ajuste.

Esta actividad marítima, que desarrollan los hombres del mar está reglamentada por la Ley Federal del Trabajo, en su capítulo denominado trabajos especiales que se regulan debido a su naturaleza peculiar en que se desarrolla la relación laboral.

El desarrollo de nuestro tema, lo hemos dividido en cinco capítulos iniciando con los antecedentes de las Leyes Marítimas más destacadas durante la antigüedad, edad media y edad contemporánea de la cual sólo hablaremos de tres países importantes por su marina mercante.

Ahora bien, en el capítulo dos mencionamos los aspectos fundamentales en el derecho de la navegación, definiciones y conceptos importantes en el medio marítimo.

El capítulo tres, lo dedicamos a la naturaleza jurídica del contrato de ajuste, en el cual se señala la obligación por parte del marino de prestar un servicio personal subordinado a bordo del buque, y del armador de pagar un salario por la prestación de este servicio. Asimismo, la función especial que desempeña el capitán, y las pruebas del contrato en caso de surgir controversias entre el marino y el armador.

Después de conocer la naturaleza jurídica del contrato de ajuste, parte fundamental de nuestro tema, ya que en este se encuentran contenidos los derechos especiales de los tripulantes, los cuales trataremos en forma particular en el capítulo cuatro. Conoceremos, la importancia que tiene la navegabilidad del buque, derecho peculiar que tienen los tripulantes debido a la naturaleza del trabajo que realiza.

En consecuencia, los tripulantes también tienen obligaciones especiales, ya que el marino debe cumplir su servicio a bordo del buque, en las condiciones determinadas en el contrato de ajuste, por tanto dedicamos el capítulo cinco para tratar estas obligaciones.

## CAPITULO 1

### ANTECEDENTES DE LAS LEYES MARITIMAS

#### 1.1 ANTIGÜEDAD.

##### 1.1.1 Código de Hammurabi.

La navegación surgió en tiempos remotos, al tener el hombre la necesidad de trasladar los productos pesqueros, personas y cosas de un lugar a otro. Se desarrolló en los principales ríos del Mediterráneo, con una experiencia náutica, basada en la astronomía empírica de esta fase, con embarcaciones rústicas en su inicio; de nave de remo y a vela.

Posteriormente se convirtió, en un instrumento necesario para el crecimiento de las relaciones comerciales, facilitó el adelanto de la economía del mundo. Es interesante, el desenvolvimiento histórico de las Leyes Marítimas, antecedentes que señalan y determinan, períodos importantes en el derecho

de la navegación; el progreso que se dió en la codificación de sus leyes del mar, no fueron promulgadas por una autoridad competente de la época.

Las leyes brotaron de las costumbres de los hombres del mar, práctica que resultó eficiente en la comunidad marítima, basadas en la realidad y necesidad que las creó. Con la navegación rústica que existió, el tripulante tenía que aportar un trabajo físico y esfuerzo mayor, navegaban meses a la deriva, esto originó la creación de las condiciones mínimas de protección. Durante la travesía, debía ser alimentado, tener asistencia médica en caso de enfermedad o lesiones.

Estos principios surgieron de la actividad comercial del armador, quien tuvo gran interés en el buen término de los viajes, para recuperar su inversión y obtener las ganancias previstas.

En estas expediciones el tripulante apareció, como uno de los socios del viaje, del éxito que tuviera en el trabajo, dependía su retribución establecida en el contrato. Con la presentación de los códigos modernos, se empezó a delinear las instituciones externas e internas del derecho de la navegación, y se establecieron funciones de las mismas.

El Estado, tuvo gran interés en el personal especializado, con experiencia en las maniobras de los buques de vela, semejantes en su manejo a los mercantes; quería disponer en cualquier momento del tripulante, mediante levas forzosas. Esto originó la fundación de instituciones reguladas por el derecho administrativo de la navegación, el cual implantó la regulación de las relaciones entre el Estado y los particulares con motivo de la navegación.

Ordenó, los requisitos para la navegación del buque, cambio de bandera, inscripción marítima. Reglamentó los principios del ajuste del capitán, oficial y tripulante. En estas instituciones, se observaron las obligaciones y derechos impuestos a los tripulantes, reconocidos en forma libre por comerciantes y traficantes de todo el mundo.

En la antigüedad el derecho marítimo, se formó a través de las costumbres desarrolladas en las orillas del Mediterráneo, y en ríos del cercano Oriente, los Griegos, Romanos, Arabes y bizantinos; tuvieron una aportación valiosa en el derecho de la navegación, El Código de Hammurabi y la Lex Rodhia, señalan los momentos importantes de la época y otros que la historia menciona.

Existen los antecedentes del Código de Hammurabi, en la

era Mediterránea en el año 2100 a.C., descubierto en 1901, se integraba de 282 párrafos; contenía normas que regularon las construcciones navales, medidas de los fletes, convenciones sobre enrolamiento, la responsabilidad del transportista, etc.(1)

El comercio naval adquirió un desarrollo importante, por las vías marítimas que existieron entre Siria, Grecia y Egipto, estos países tuvieron una aportación trascendente, sin olvidar que hacían su travesía de sus costas hasta Europa.

Los griegos crearon su poder naval, con métodos propios en la construcción de sus naves, en la actividad guerrera marítima que desempeñaron. Su navegación se efectuaba con naves de 50 remos, colocados 25 por costado. Sus naves militares, constaban de tres órdenes de remos, equipados con velas.

Los factores naturales de su península montañosa, ocasionaban emigraciones constantes a tierras más productivas, su navegación se hacía principalmente en el Mediterráneo y en el Mar Negro, debido a su actividad marinera y comercial de la época.

(1) ANTONIO BRUNETTI, Derecho Marítimo Privado, Tomo I, versión española anotada por R. Gay de montellá, Ed. Urgel, 51 Bis, Barcelona, 1950, p.80

El autor Atilio Malvagni, tomando de la "Rivista di Diritto Commerciale", 1983, t.I, p. 140; "Rivista Italiana per le Scienze Giuridiche" : Il codice delle leggi di Hammurabi, 1903, p. 371, menciona dos disposiciones de derecho marítimo, que fueron reguladas en el Código de Hammurabi, están relacionadas con el fletamento, abordaje y el trabajo del tripulante; y cita en su obra lo siguiente: " Art. 239. Si alguien ajusta a un navegante, deberá darle sus gur de cereales por año".<sup>2</sup>

Antonio Scialoja, señala algunos artículos, que reglamentaban el derecho de la navegación dice: " Art. 235, contrato de construcción de los buques; Art. 236, locación de buques; Arts. 237 y 238, fletamento, responsabilidad del propietario; Arts. 275-277, tarifas de fletamento".<sup>3</sup>

#### 1.1.2 Lex Rodhia.

Es la compilación más antigua en los usos marítimos, se

- (2) Supra. Derecho Laboral de la Navegación, Ed. Depalma, Buenos Aires, 1950, p, 5
- (3) Supra. Sistema del Derecho de la Navegación, (traducción de Delia Viterba Frider Doctora en derecho por la Universidad de Roma y Santiago Sentíés), Ediciones Jurídicas, Europa-America, Baschy Cia. Editores Chile 2929, Buenos Aires, 1950, p. 66

dieron en la isla de Rhodas, en el año de 475 a.C., comprendió normas de las costumbres privadas, que rigieron durante siglos en la Italia Meridional. En este derecho marítimo de los rodios, existieron disposiciones que normaron, la forma en que fueron retribuidos los tripulantes. Se exigió una obediencia absoluta al patrón, la historia nos narra, los castigos severos que recibían si abandonaban la nave durante su contratación. (4)

Se regulaba el préstamo a cambio marítimo. Algunos autores comentan, que probablemente su origen sea fenicio. Se desarrolló en Grecia, con el surgimiento de capitales en las empresas marítimas, así obtenían su propio financiamiento, con un interés establecido y elevado al 24 y 30 %, esto originó la ambición en los préstamos. Se creó el comercio marítimo con la producción de nuevas naves de transportes. (5)

La isla de Rhodas conocida por su coloso, que cerraba la entrada de su famosa roda. Sus leyes de Rodhias, fueron las primeras leyes escritas en la antigüedad, y tuvieron aplicación en toda la cuenca del Mediterráneo.

(4) ATILIO MALVAGNI, op.cit. p. 5

(5) ANTONIO BRUNETTI, op.cit. p. 82

Aparecen instituciones importantes en el derecho marítimo, de las cuales, mencionamos a continuación; diversas especies de préstamo marítimo, los delitos que se cometían entre los marineros a bordo, los delitos relacionados al cargamento del buque, las normas establecidas sobre la política naval; las formas de pago que debían hacerse al contratar el flete, normas que reglamentaban el transbordo de las cosas y mercancías, que se efectuaban de un barco a otro, los hurtos que existían en caso de naufragio, etc.

Estas leyes fueron adoptadas en su mayor parte, por el derecho romano, las encontramos en el Digesto, Lib XVI: De lege Rhodia de Tactu, se reguló la echazón, figura jurídica del derecho marítimo, y las averías. Durante la época Imperial, se desarrolló la navegación con flotas de comercio, sus naves de remo y a vela, construídas para el transporte del grano; y de los mármoles, hacían sus travesías por el Mediterráneo, Mar Rojo hasta el Oceano Indico. (6)

Las naves romanas se elaboraban generalmente sobre 200 toneladas de carga, no eran muy grandes, pero garantizaban la

(6) ANTONIO BRUNETTI, op.cit. p. 82

navegación del buque, condición de seguridad para la tripulación; sin olvidar que están expuestos a variaciones del tiempo. En su legislación, se regulaba la echazón, y el préstamo a cambio marítimo, las obligaciones del transportista; de restituir el cargamento, la responsabilidad del armador, la del proponente, los deberes del depositario, los hurtos en daño, de los comerciantes expedidores, el naufragio, etc. (7)

En el Digesto las instituciones de derecho marítimo, reglamentaron el dominio público marítimo, fletamento; responsabilidad del armador, préstamo marítimo, avería común, copropiedad naval. Los tripulantes tuvieron una acción especial, en contra del armador para cobrar sus salarios. (8)

Hay otros códigos que merecen comentarse, las Basilikas, antecedentes del siglo VII, en esta fase, se dependía del arbitrio del Emperador, quien resolvía las controversias o arreglos, no intervino la voluntad de los mercaderes.

Sus principios figieron los casos especiales, derivados

(7) ANTONIO FREGNETTI, op.cit. p. 83,84

(8) ANTONIO SCIALOJA, op.cit. p. 66

de las leyes marítimas de rodas. En este documento, se intentó codificar el derecho marítimo Greco-Romano de origen privado, compilación de las costumbres de las costas del Mediterráneo.

Algunos autores comentan en sus obras, que fue un verdadero código naval del Imperio de Oriente, opinaron que sus normas, estaban establecidas con una eficacia indiscutible. Reguló la avería común y la contribución, limitaba la echazón, solo en caso necesario para salvar la nave, cuando se encontrara en peligro inminente; y existiera la posibilidad de salvarla. En la recopilación pseudo-rodia, se basaron en la comunidad de los riesgos, la echazón se aplicaba en cualquier caso de fuerza mayor. (9)

## 1.2 EDAD MEDIA.

### 1.2.1 Consulado del Mar.

En esta época se establece un desarrollo importante, en las instituciones marítimas, se distinguió por su principal obra, el Consulado del Mar. El comercio apareció después de la caída del Imperio Romano, etapa donde se dió la piratería.

(9) ANTONIO BRUNETTI, *op.cit.* p. 85

Las Ciudades de Marsella, Barcelona y Valencia, fueron grandes centros comerciales en el Mediterráneo. En Génova, se estableció el tráfico de lanas con Flandes. El surgimiento del comercio, originó la creación de los estatutos locales, redactados y establecidos; por los Consulados o Corporaciones autónomas de comerciantes organizados, en los grandes puertos del Mediterráneo, administrados por cónsules o jueces cónsules.

La legislación marítima tuvo una evolución continua, su influencia en la economía fue determinante. Existió una compilación de las costumbres y usos marítimos del mar, de las Ciudades más importantes del Mediterráneo, hábitos practicados en las cruzadas.

Sus antecedentes se descubren en el siglo XIV, el Consulado del Mar, adquirió gran autoridad en el Mediterráneo. Se estableció como una ley común de derecho naval en esa cuenca. Los historiadores en opiniones más acreditadas, exponen su criterio al respecto; el origen del Consulado del Mar se le acreditó a Barcelona, donde existió el Tribunal Marítimo, llamado el Consulatús Marís.

Fue el texto más antiguo, escrito en lengua catalana, reunió las costumbres de épocas de origen incierto, tuvo un ordenamiento sistemático, y una influencia directa en el Código

de la Ordonnance de la Marine du mois d'Août de 1661, mejor conocida; como la Ordenanza de Luis XIV. (10)

El Consulado del Mar fue una compilación de las Ciudades marítimas italianas, tuvieron aplicación en los usos locales, contempló todas las instituciones de derecho marítimo, con una descripción de las expediciones marítimas realizadas. Fueron normas elaboradas en base a jurisprudencia dictada, misma que apoyó en la aplicación de los usos marítimos. Elaborada en los tribunales administrados por cónsules o jueces-cónsules, elegidos por quienes confiaban en sus conocimientos marítimos, redactados en latín, de gran valía para los traficantes marinos.

Se reguló la intervención de los abogados que podían litigar ante el Tribunal de Mallorca. Se desarrollaron reglas relativas al armamento de corsa, y cálculos para la construcción de los buques. (11)

(10) ANTONIO SCIALOJA, *op.cit.* p. 67

(11) FRANCISCO FORIÑA, Derecho Comercial Marítimo, 2da Edición, Tomo I, Bosch, casa editorial Urgel, 51 Bis, Barcelona, p. 55

### 1.2.2 Los Roles de Olerón.

Se aplicaron principalmente en el siglo XIII, en el Océano Atlántico y los mares del norte, como consecuencia del derecho Mediterráneo. Los Roles de Olerón, fueron una compilación de sentencias de la Curia Marítima de la isla de Olerón, tuvo influencia en Flandes, Holanda e Inglaterra. Se observaron principalmente costumbres del tráfico comercial, que se realizaban entre los puertos Atlánticos de Francia.(13)

Se destinaron primordialmente a relaciones de comercio, que se efectuaron entre Francia e Inglaterra. Existen diferentes teorías respecto a su origen, el autor C. John Columbus, comenta lo siguiente: "...la que tiene más probabilidades de acierto, es la que sostiene que no se trata de sentencias realmente pronunciadas por el Tribunal Marítimo de la Isla de Olerón,..".(14)

Fue un código ordenado en una época carente de legislación

(13) ANTONIO SCIALOJA, op.cit. p. 68

(14) Supra. Derecho Internacional Marítimo, (traducción del inglés y prólogo por el Dr. José Luis Azcarraga Prof. de derecho adjunto de la Facultad de derecho de Madrid), Biblioteca Jurídica Aguilar, Madrid, 1961, p. 21

marítima, compilación fidedigna de las costumbres observadas en el tráfico comercial. Durante la guerra de las cruzadas, Ricardo Corazón de León, le informó a la Duquesa Eleonora de Angelina, las decisiones de jurisprudencia francesa; dictadas en las cuestiones marítimas de la época, quien las hizo recopilar, aquí se encuentra su origen jurisprudencial. (15)

Es la recopilación más amplia de sentencias basadas en las costumbres y usos de los puertos franceses, comprendió cuarenta y siete artículos. Aceptados en España, Inglaterra, puertos del mar del norte y del Báltico. Los Roles de Olerón fueron el conjunto de hechos que certificaron la jurisprudencia, que recaía en los actos realizados en el derecho marítimo, contenían principalmente los usos relacionados con la exportación de vinos de Burdeos.

Sus normas influyeron en la formación de otras colecciones, como los Jgements de Dame, las Leyes de Westcapelke y las

(15) HECTOR A., SHCULDREN, Derecho de la Navegación, Fluvial y Aéreo, 4ta edición, Cooperadora de Derecho Sociales, Buenos Aires, 1963, p. 5

Leyes de Wisby, aplicadas en Suecia, Flandes, Dinamarca y Alemania. No podemos terminar este punto sin mencionar la influencia que tuvieron, en las ordenanzas de mercaderes y patrones de Wisby, redactadas en el Consulado del Mar.

Las Leyes de Wisby fue un código compuesto de tres partes, una de ellas transcrita de los Roles de Olerón. Se encontraron extractos, de las leyes que se dieron en Amsterdam y los estatutos de la Ciudad de Hanseática de Lubech. El Báltico, uno de los principales centros comerciales, conocido como Brujas, donde se aplicó los Roles de Olerón. Posteriormente establecieron sus propias leyes, que iban a regir en Copenhague. En 1505, se publicó en lengua sajona un texto de las leyes marítimas de Wisby. (16)

### 1.2.3 Guidon du Mer.

Apareció en Ruán a principios del siglo XVIII, colección privada que contenía los principios marítimos establecidos por la costumbre. Se publicaron para ayudar a los Cónsules de Ruán, en la administración de los negocios sobre seguros, habían sido investidos por el Edicto francés de 1556. Estas normas formaron

(16) HECTOR A., SCHULDREN, op.cit. p. 12

la base para la creación de la famosa ordenanza, que entró en vigor por Luis XIV en 1681. (17)

El autor Schuldren, da su opinión al respecto y dice: " Es una recopilación de las Sentencias dictadas por los jueces del Almirantazgo".<sup>18</sup> Se refiere principalmente al seguro marítimo y otros contratos, pero no menciona el trabajo a bordo.

Con esta codificación se termina el período que señaló la evolución, en la adopción de los códigos de costumbres privados. Originó el nacimiento de una legislación nacional, establecida primordialmente en las naciones marítimas, lo cual sustituyó las leyes consuetudinarias del mar.

La ordenanza de Colbert de 1681, bajo el reinado de Luis XIV, obra que reunió y coordinó varias ordenanzas procedentes de 1517, 1543, 1584 y 1629. Se compilaron costumbres establecidas especialmente en los puertos occidentales del norte. El ministro Colbert, la introdujo a Gran Bretaña en 1684, tuvo una recopilación moderna de la época, se complementó rápidamente. (19)

(17) HECTOR A. SCHULDREN, op.cit. p. 23

(18) Ibidem. p. 6

(19) ANTONIO BRUNETTI. op.cit. p. 99

Fue el primer código de leyes de derecho marítimo, que tuvo normas comerciales y administrativas. Se utilizaron el *guidon* y los usos en muchos puertos franceses, principalmente se encontró un poco del derecho nórdico. Sus normas reglamentaron los derechos y obligaciones de los tripulantes. (20)

### 1.3 EDAD CONTEMPORANEA.

#### 1.3.1 Inglaterra.

En esta etapa se dió una unificación en las leyes del mar, auxiliada por códigos marítimos, que no fueron promulgados por una autoridad soberana, pero tuvieron un carácter obligatorio, reconocido por comerciantes y traficantes de todas las naciones. Sus normas demostraron en la práctica, ser las adecuadas a la comunidad internacional de la navegación. Con la Edad Media, terminó una fase importante en la navegación, y en la segunda mitad del siglo XIX, se inició la codificación.

Los antecedentes que se dieron en el mundo contemporaneo son abundantes, solo nos limitaremos a tres Países, que por su

(20) ATILIO MALVAGNI, op.cit. p. 6

situación geográfica, a comparación de otros, sus antecedentes fueron importantes en el derecho de la navegación.

Inglaterra es un país que le dió importancia a su organización naval de marina mercante, debido a su situación geográfica, sus recursos agrícolas fueron pocos, con muchas industrias y comercios. El libro negro del almirantazgo, fue el reflejo del poder militar, que garantizaba el buen funcionamiento en el transporte de personas, mercaderías y cosas, por su fuerza marina tuvo influencia en todo el mundo.

A principios del siglo XV, los asuntos relacionados con la marina, los resolvía el Consejo presidido por el Rey. Posteriormente surgen los "Keespers of the sea", encargados de dirigir, administrar y ejercer funciones judiciales, relacionadas con los barcos, después se les denominó almirantes.

Surgen los "Keepers of the sing's chip" y los "Keepers of the se parts", los primeros encargados de los barcos y los segundos de los puertos, en sus inicios se les llamaba tribunales portuarios o marinos. (2)

(2) PASCUAL DIEZ, de RIVERA Y CASARES, Historia de las Organizaciones Navales de Inglaterra, Italia, E.E.U.U., Japón y Suecia, Ed. Alhambra, Hortaliza 7, Madrid, p. 12

Las funciones que desempeñaron los almirantes, eran de índole ejecutivas y disciplinarias, y las aplicaba en la tripulación de los barcos que estaban a su mando. En esta fase se da la piratería, que dió fuerza a las funciones del almirante, al ser capturado un barco, solo el tribunal del almirante era competente para juzgar.

Como resultado de su destacado prestigio, reclamaron los almirantes, una amplia competencia civil y criminal para sus tribunales, tanto en tierra y en el mar, esto ocasionó la promulgación de una ley dictada por Ricardo III en 1389, donde se prohibió su intervención en los actos ajenos a su jurisdicción.

El libro negro del almirantazgo, fue la colección más notable que se dió en Inglaterra, un código naval escrito con el fin de aportar, una forma manual de las normas y prácticas marítimas; que se aplicaban en el tribunal del almirantazgo, a los navegantes, mercaderes británicos y extranjeros.

Sus leyes tuvieron características propias, siguiendo una línea medieval en su derecho común. El Merchant Shipping act de 1894, tuvo una ampliación en el año de 1900, y en 1906, se establecieron normas administrativas y de derecho privado.

Su derecho se basó principalmente, en la tradición, contiene normas legales del año de 1852, que constituyó un verdadero código marítimo.

El autor de la obra, Sistema del Derecho de la Navegación, dice que existen: "Otras leyes importantes; de 1906 sobre seguros; de 1924, sobre transporte marítimo de mercaderías; y para la aeronavegación; leyes del 19 de diciembre de 1923, del 16 de diciembre de 1925 y del 22 de marzo de 1927"<sup>22</sup>

El libro negro del almirantazgo, contuvo decisiones de eminentes jueces, que presidieron el tribunal del almirantazgo, el manual británico de derecho de presa, en su actual edición, se basa en el volumen publicado por Gafrey Lushington, en 1866.

La ley de enmienda a la navegación mercante, promulgada en 1862, estableció normas de prevención de colisiones en la mar, y las que le siguieron; las leyes de navegación mercante, de 1862 y 1894. Actualmente, es de aplicación universal, el código comercial de señales para uso de las naciones, publicado por Gran Bretaña en 1875; y fue base de las conferencias de

(22) ANTONIO SCIALOJA, op.cit. p. 70

Washington de 1889 y 1927, y de la conferencia de Londres de 1948.

Se formó en diversos extractos, de antiguas leyes, que tuvieron nueva redacción, en el Merchant shipping act de 1984, con muchas adiciones posteriores. El sistema jurídico británico, se impuso para el tráfico marítimo de todo el mundo, por sus pólizas y conocimientos de embarque, y jurisprudencia tradicional y meticulosa; se fue formando principalmente con la interpretación, de las cláusulas contractuales para todos los países.

Existen varias leyes recientes, incorporadas a la ley de la marina mercante inglesa, sobre seguros marítimos, accidentes de trabajo ocurridos a bordo, abordaje, asistencia y pilotaje.

### 1.3.2. Francia.

Su evolución se da con el ministro Colbert, quien organizó los puertos militares y comerciales, fue muy riguroso con la disciplina a bordo; defensa de cosas, y la nacionalización de las industrias navales. Comprendió que los puertos militares y mercantes, debían estar separados para la mejor reparación, de las averías y aprovisionamiento de municiones en los buques de Guerra.

El ministro Colbert, dicta las ordenanzas de 1673 y 1681, la primera ordenanza, reguló el derecho comercial terrestre; y la segunda, el derecho comercial marítimo. En Francia aparecieron las obras doctrinales de Clerinac, quien fue, procurador del rey, en el almirantazgo de Guyana, y abogado en el parlamento de Burdeos; quien redactó la obra titulada "Us et costumes de la mar", publicada en el año de 1647. En Burdeos tuvo trascendencia, y sirvió para redactar la ordenanza de 1681.

En la obra del autor Francisco Foriña, en relación a la ordenanza francesa se dice lo siguiente: "En el prólogo de esta Ordenanza se dice" ...siendo tan necesario afianzar el comercio mediante buenas leyes, como proporcionarle la libertad necesaria, con los puertos adecuados y mediante la fuerza de las armas, y como las ordenanzas precedentes y el derecho romano contienen solamente disposición de diferencias que nacen entre los negociantes y las gentes del mar, hemos estimado que, en bien de la navegación y del comercio, era importante fijar la jurisprudencia de los contratos marítimos, incierta hasta el presente, reglamentando la jurisdicción de los oficiales del almirantazgo y los principales deberes de

la gente de la mar".<sup>23</sup>

En la actualidad las ordenanzas del ministro Colbert, son base del derecho francés, en la obra Derecho Comercial Marítimo, encontramos los conceptos contenidos en las ordenanzas losiguientes:

" La ordenanza se divide en cinco libros.

- I. De los oficiales del almirantazgo y su jurisdicción.
- II. De las gentes y embarcaciones marítimas.
- III. De los contratos marítimos.
- IV. De la policía de los puertos, costas, rodas de la mar.
- V. De la pesca que se hace en la mar".<sup>24</sup>

Francia tuvo influencia, en la mayor parte de los países europeos, al conquistarlos Napoleón, llevó la fuerza de la legislación francesa. El derecho marítimo francés que rige actualmente, es el código de 1807, complementado posteriormente con leyes, sobre la hipoteca marítima, choques, abordajes y asisten-

(23) FRANCISCO FORIÑA, Derecho Comercial Marítimo, 2da. Ed. Tomo I, Bosch, casa Editorial-Urgel, 51 Bis, Barcelona, p. 56.

(24) ANTONIO SCIALOJA, op.cit. p. 70

cia, contrato de ajuste, abandono, préstamos a la gruesa y seguros.

En 1919, se hizo un proyecto para reformar el código francés, con el fin de redactar un código de navegación independiente del código de comercio, no fue aprobado, en cambio en Marruecos tuvo aceptación.

En la obra de Sistema del Derecho de la Navegación, se encuentra lo siguiente: " Entre las leyes francesas más recientes cabe recordar: la ley aduanera del 28 de diciembre de 1926; el código disciplinario y penal de la marina, del 17 de diciembre de 1926; la ley de pilotaje, del 28 de marzo de 1928; el reglamento general de policía para las vías de navegación interna, del 6 de febrero de 1932; y para la navegación aérea, la ley del 31 de mayo de 1924".<sup>25</sup>

### 1.3.3 España.

Sus antecedentes los encontramos en las ordenanzas de

Bilbao, publicadas en Sevilla en 1550, terminaron con el particularismo de ordenamientos que rigieron España, existieron otras reglamentaciones, las de Bilbao de 1560.

En la realización de la codificación efectuada en España, el código francés de 1807, tuvo influencia directa. Destacaron algunos comentaristas, que habían propuesto la ordenanza, entre ellos destacó el jurisconsulto René Jasué Volia.

Existió una legislación fragmentaria, entre el período, de la ordenanza y el código de 1807, duró hasta el proyecto de 1806, en el cual se promulgó por el emperador Napoleón, el 15 de septiembre de 1807.

El Código de Comercio Español, de fecha 30 de mayo de 1829, en su libro III, contuvo normas que rigieron el derecho marítimo, desde luego, superó las ordenanzas de Bilbao de 1737, tuvo algunas influencias del código de Napoleón, que sirvió de modelo para la elaboración de otros códigos.

Posteriormente se encuentra el Código de Comercio de 1829, redactado por Sanz de Andino, señaló un progreso en la época, las opiniones más destacadas que se dieron, comentaron que fue el más perfecto.

El autor Francisco Foriña, tomando de la obra de F. Alvarez del Manzano, A., Bonilla San Martín y E. Miñana, Tratado de Derecho Mercantil Español Comparado con el Extranjero, Madrid, 1915, T.I., pag. 132, cita al comentarista español que opina lo siguiente: "Que para su tiempo este Código representaba algo mucho más acabado que el de 1885".<sup>26</sup>

Se unificó la legislación mercantil existente, el código anterior tuvo deficiencias, trató instituciones de carácter procesal fuera de lugar. Posteriormente se promulgó el código mercantil de 1885, se publicaron diversas disposiciones complementarias, referentes al comercio marítimo, en su libro III fue modificado; el 20 de septiembre de 1919, se aprobó el Reglamento Interino para la organización y Régimen del Registro Mercantil, la ley del 21 de agosto de 1893, que reguló la hipoteca naval.

El Reglamento para prevenir abordajes, se aprobó en el decreto del 24 de marzo de 1897, y sobre luces de situación, fue modificado el 10 de enero de 1901. La ley del 14 de junio de 1909, admitió los reglamentos de policía y disciplina a bordo de los buques mercantes, y sobre la contratación de las dota-

(26) FRANCISCO FORIÑA, Op. cit. p. 56.

ciones, y obtención de los títulos de capitán y piloto.

El 25 de noviembre de 1909, se aprobó el reglamento de reconocimiento de los buques mercantes, en el decreto del 15 de diciembre de 1909, se admitió el reglamento de arqueos, modificado el 2 de diciembre de 1910. En el decreto del 15 de octubre de 1919, se dió el visto bueno al reglamento provisional sobre la seguridad de la vida en el mar, y material de salvamento de los buques mercantes; y el 19 de diciembre de 1951, la ley de bases sobre condiciones del trabajo en la marina mercante.

## CAPITULO 2

### ASPECTOS FUNDAMENTALES EN EL DERECHO DE LA NAVEGACION

#### 2.1 Concepto de Derecho de la Navegación.

En el capítulo de referencia, trataremos de dar un panorama, de lo que es el derecho de la navegación, que algunos autores denominan "derecho especial". La Ley Federal del Trabajo, en su apartado llamado trabajos especiales, reglamenta el desarrollo de las relaciones laborales marítimas.

En el trabajo desempeñado por los trabajadores de los buques, se requiere de una capacitación técnica y de buena condición física. De sus conocimientos técnicos, depende la vida de muchas personas, no solo se corre el riesgo de pérdidas materiales, hablemos; de la privación de vidas humanas, expuestas en la navegación.

La Ley Federal del Trabajo, contempla los derechos mínimos

que deben tener la tripulación de los buques. Debido a condiciones especiales en que es contratado, y la naturaleza peculiar en que se desarrolla el trabajo, respecto al horario, jornada y salario; tienen una regulación particular a diferencia de los demás trabajadores que se encuentran en tierra.

Iniciemos el desarrollo de nuestra tema, con el significado de concepto, tomando las acepciones que algunos diccionarios nos dan; es la idea que se concibe o la forma de entendimiento, o pensamiento expresado con palabras.

Después de esta breve aclaración del significado de concepto, pasemos a la explicación del derecho de la navegación, difícil de interpretar, por la diversidad de ideas aportadas por los autores; algunos lo llaman derecho de la navegación, otros lo denominan derecho marítimo.

En la obra de Atilio Malvagni, encontramos la siguiente definición: " El derecho de la navegación es el conjunto de normas que rigen tanto los hechos y cosas que tienen por ambiente propio las aguas navegables, como las relaciones que surgen con motivo de la navegación".<sup>27</sup>

(27) ATILIO MALVAGNI, Derecho Laboral de la Navegación, op.cit. p. 4

Encontramos en la definición, los siguientes elementos; personas, hechos y cosas que son titulares de las relaciones que surgen. Los une una característica en común, que es el ambiente especial en que se desarrolla la travesía. De esta peculiaridad, principalmente se da origen, a instituciones marítimas de: avería gruesa, echazón, asistencia y salvamento, préstamo, ect.

El autor italiano explica, que es un conjunto de normas, que van a dar origen, a la autonomía del derecho de la navegación; basada en la existencia de reglas que encontramos en el derecho marítimo.

Fundamenta su autonomía, en el fenómeno económico que se produce en el transporte por agua, factor determinante en la navegación. En la actualidad, existe la tendencia de separar las leyes que rigen la navegación, con la creación de un código exclusivo.

El autor mexicano Nestor de Buen, da su punto de vista al respecto: "Aceptamos pues la existencia de una rama del derecho del trabajo, cuyos sujetos serán los trabajadores a bordo de los buques. Rechazamos, en cambio, que pueda pretenderse, al menos en nuestro país, su autonomía y disciplina... La definición anterior, es cuanto parcialmente negativa, no parece muy

satisfactoria, aun cuando sea suficiente".<sup>28</sup>

En el derecho de la navegación, existen elementos, que van a ser regulados por normas de derecho público y privado, el derecho privado; está comprendido el transporte de mercancías, pasajeros, seguros, remolque, ect. En relación al derecho público, las relaciones se establecen entre el Estado y las personas, mismas que surgen con la intervención de la actividad marítima; en la cual encontramos a: propietarios de los buques, armadores, tripulantes, ect.

En su obra Héctor A. Schuldren, comenta la siguiente definición: "El derecho marítimo es el conjunto de normas que regulan las relaciones jurídicas inherentes al comercio y a la navegación".<sup>29</sup> Menciona que el derecho de la navegación, tiene formas y necesidades propias, por lo tanto es un derecho principal, y no subsidiario, accidental ni secundario.

La expresión de derecho marítimo, comprende fenómenos jurídicos que se desarrollan en la navegación, es un derecho

(28) NESTOR DE BUEN, Derecho del Trabajo, Sta. Ed. Tomo II, Ed. Porrúa, México, 1983, p. 386

(29) HECTOR A. SCHULDREN, op.cit. p. 1

nuevo. Algunos países, están a favor de la autonomía del derecho marítimo, en Francia e Italia, se rigen por la navegación mercantil y de placer, fluvial e interna.

Al respecto el autor Antonio Scialoja, da su definición: " El derecho marítimo o, más bien derecho de la navegación, es el conjunto de normas jurídicas referentes a la navegación".<sup>30</sup> En la explicación anterior, podríamos agregar, que es el conjunto de normas jurídicas que regulan las instituciones, personas y cosas relacionadas con el tráfico marítimo de la navegación.

Nos dice, que es más exacto hablar de derecho de la navegación, porque no solo se contemplan las normas que rigen la navegación marítima, sino también reglas que dirigen la navegación interna y aérea.

Opina que es un argumento nuevo y fuerte, a favor de la autonomía jurídica y científica del derecho marítimo, entendido derecho de la navegación. La especialidad que se requiere, y los conocimientos técnicos, originan la intervención del Estado,

(30) ANTONIO SCIALOJA, *op.cit.* p. 39

quien va a regular los intereses públicos; relacionados con la navegación, y no con el comercio marítimo.

La autonomía del derecho de la navegación, en su opinión se da un derecho viviente, no en las leyes que rigen en ese momento, sino las que se basan en la realidad que se vive.

Con la navegación moderna, surgen los grandes barcos de línea, que se desenvuelven fuera de las normas establecidas, que en apariencia gobiernan. Comenta: " Pues bien: el derecho de la navegación en su realidad viviente es esencialmente autónomo y hasta tiende a una autonomía cada vez más acentuada"<sup>31</sup>

En el derecho de la navegación, es importante el aspecto técnico que va a determinar la especialidad, como lo veremos en páginas posteriores, esta peculiaridad se requiere en la navegación; y no en la comercialización del tráfico marítimo.

El Estado tiene una intervención directa, va a proteger y regir los intereses públicos, relacionados con la navegación

(31) ANTONIO SIALOJA, op.cit. p. 12

y las relaciones entre los particulares, la protección de la tripulación, estableciendo reglamentos y leyes.

## 2.2. Definición de la Gente de Mar.

Trataremos de dar, una explicación clara y exacta de la definición de la gente de mar, en la cual vamos a enunciar sus principales atributos. Esta denominación, se le da a personas que tienen una profesión marítima, que está regida por el derecho de la navegación. Se excluyen a todas las personas que no tienen investidura de trabajador marítimo, la gente de mar, desempeña alguna de las actividades señaladas en el derecho marítimo.

Se divide en dos categorías: en la primera, se encuentran las personas dedicadas a la navegación, en la segunda, las que se dedican al arte o industria marítima. Deben estar inscritas en las oficinas portuarias, tener una profesión marítima, esto origina, que deben tener el título correspondiente a su actividad desempeñada; otorgado por la autoridad marítima, estar matriculado y tener su libreta de mar.

En su obra Antonio Scialoja define a la gente de mar, como las personas que están organizadas y encuadradas en la profesión marítima, y la ley regula las condiciones para pertenecer a la gente de mar y dice: " Por profesión marítima se entiende

la prestación directa de trabajo marítimo, así que los armadores y empresarios no forman parte de la gente de mar. Y tampoco constituye profesión marítima el trabajo portuario, objeto de organización y regímenes especiales".<sup>32</sup>

En la Legislación Marítima Laboral, encontramos el convenio, celebrado en Génova en junio de 1920, relativo a indemnización de desempleo en caso de pérdida de naufragio, en su artículo primero dice: " Para los efectos del presente Convenio, la expresión "gente de mar" comprende a todas las personas empleadas a bordo de cualquier buque que se dedique a la navegación marítima".<sup>33</sup>

En el convenio celebrado en Génova en 1926, relativo al contrato de enrolamiento de la gente de mar, nos da un concepto más amplio en su artículo 2o párrafo b que dice: " b) el término "gente de mar" comprende todas las personas (excepto los capitanes, prácticos, alumnos de los buques-escuela y aprendices obligados por un contrato especial de aprendizaje) empleados o contratados a bordo, que figuran en la lista de la tripulación

(32) ANTONIO SCIALOJA, *op.cit.* p. 18

(33) JOSE LUIS DE AZCARRAGA, Legislación Internacional Marítima, Consejo Superior de Investigaciones, Madrid, 1955, p. 741

y excluye a los tripulantes de flota de guerra y demás personal al servicio permanente del Estado".<sup>34</sup>

### 2.3 Concepto de Buque, Barco y Embarcación.

En la Ley Federal del Trabajo, se utiliza la palabra buque, en su artículo 187 dice: "Las disposiciones de este capítulo se aplican a los trabajadores de los buques, comprendiéndose dentro de esta denominación cualquier clase de barco o embarcación que ostente bandera mexicana".

Del análisis del artículo anterior, el legislador empleó el término buque, y no quiso dejar ninguna duda complementando, "cualquier clase de barco o embarcación". Consideremos de importancia, dar una explicación del término buque, con el fin de entender la acepción apropiada.

En el medio marítimo encontramos el término de buque, y es el que se emplea generalmente, en las leyes marítimas de otros países y en el nuestro; con la finalidad de evitar confusiones por la infinidad de significados que existen. Algunos autores sugieren, el empleo de las palabras buque, barco y embarcación.

(34) JOSE LUIS DE AZCARRAGA, op.cit. p. 760

La palabra buque, proviene de la voz germánica Buk, que significa vientre, barco con cubierta, por su tamaño, solidez y fuerza; es adecuado para navegaciones o empresas marítimas.

El concepto de buque, debe comprender disposiciones del derecho de la navegación. En la Conferencia General, de la Organización Internacional del Trabajo, convocada en Génova, por el Consejo de Administración de Desempleo en caso de Pérdida de Naufragio, en su artículo lo párrafo segundo dice: " A los efectos del presente Convenio, el término buque comprende todas las embarcaciones, cualquiera que sea su clase, de propiedad pública o privada, que se dediquen a la navegación marítima, excepción hecha de los buques de guerra".<sup>35</sup>

La Comisión Real de Reforma, citada por el autor Antonio Scialoja, propuso la siguiente definición: "Por buque debe entenderse cualquier construcción en madera, en hierro u otro material, apta para recorrer las aguas y destinadas al transporte de personas o de cosa o al remolque, siempre que sea a propulsión mecánica o a vela".<sup>36</sup>

(35) JOSE LUIS DE AZCARRAGA, op.cit. p. 741

(36) ANTONIO SCIALOJA, op.cit. p. 101

El concepto de barco, es una de las denominaciones generales, que se le designa a toda embarcación, materia que flota y es impulsado o dirigido adecuadamente; y puede transportar por el agua personas o cosas. El Diccionario Enciclopédico Ilustrado, nos da la siguiente definición: "Vaso de madera, hierro u otra materia, y con aparato adecuado para impulsarlo, que flota y puede transportar por el agua personas o cosas".<sup>37</sup>

El Diccionario, nos da la siguiente definición de embarcación que dice: "Se utiliza esta denominación en forma general a toda nave o embarcaciones menores; como los botes, lanchas, ect".<sup>38</sup> En las definiciones anteriores, vemos que buque, barco y embarcación son sinónimos.

No podemos terminar este punto, sin mencionar algunos de los aspectos trascendentales del buque, importancia que tienen, en el derecho de la navegación. Entendiendo por buque, toda construcción que flota y es destinada a la navegación, la cual se entiende la simple traslación en el agua, y su finalidad

(37) DICCIONARIO ENCICLOPÉDICO ILUSTRADO, Tomo I. Ed. de la Lengua Española, Ramón Sopena, S.A., Provinza, 95, Barcelona, 1956, p. 379

(38) *Ibidem.* p. 1153

puede ser de origen comercial o de placer.

La expresión de buque, no solo comprende el casco, sino también sus accesorios conocidos como aparejos, son todos los aparatos que son necesarios y utilizados permanentemente en la navegación, tenemos los mástiles, máquinas, timones, anclas, cadenas, cabrestantes, compases, botes, etc.

#### 2.4 Evolución del Tripulante.

Los primeros tripulantes que existieron, se alejaban varios días de su lugar de residencia, viajaban en buques de vela sin las condiciones técnicas adecuadas para la navegación, expuestos a la deriva y cambios del tiempo; el tripulante quedaba bajo el mando del capitán.

No existió ningún medio de comunicación, el armador no tenía conocimiento de lo que sucedía en el buque, en estas condiciones el tripulante quedaba desprotegido. El capitán fue la máxima autoridad del buque, actualmente lo es, pero los avances de tecnología en los aparatos de telegrafía, han permitido la comunicación con la tripulación; el capitán no decide sobre la vida del tripulante como sucedió en la antigüedad.

Los viajes eran largos, y las condiciones de navegación

pésimas, sin atención médica, ni medicamentos a bordo; moría de tifus, desinteria, fiebre, malaria o terminaba en un asilo de ancianos mutilado o enfermo.

Las leyes marítimas, protegieron los intereses del armador y del Estado, existieron casos de desertión, esto originó pérdidas considerables para el armador. Por los conocimientos técnicos, no era fácil sustituir ese personal especializado, con la desertión se ponía en peligro la tripulación, personal y cosas que navegaban en el buque.

Las condiciones económicas del tripulante, eran miserables, y desertaba para ingresar a buques piratas o barcos enemigos. Existieron penalidades severas, y difícilmente regresaban.

En la evolución del tripulante, influyó la lucha que se dió, entre los trabajadores y patrones en general. Las Convenciones Internacionales que se dieron en Amberes de 1817, fueron las iniciadoras y propulsoras, de unificar los principios del derecho marítimo; con la finalidad de evitar los conflictos de leyes.

La Organización Internacional del Trabajo, persigue el mejoramiento de las condiciones de trabajo, que surgieron del trabajo técnico que se realizó a bordo de los buques. El per-

feccionamiento en las condiciones sociales, se dieron en todos los países, con el fin de evitar la competencia que existió entre las flotas mercantes de los distintos países; así se estableció, una regulación en las normas de derecho marítimo, y de esta manera, se evitó la explotación del tripulante.

Las Convenciones Internacionales Celebradas en Génova en 1920, en Ginebra en 1926, 1949, 1958, en Seattle en 1946, señalan la evolución que ha tenido el tripulante, las presentamos en forma sinóptica:

	Edad mínima de admisión a bordo.
Génova 1920	Desocupación en caso de naufragio.
	Colocación de marinos.
Ginebra 1921	Examen médico obligatorio de menores de 18 años.
	Repatriación del tripulante.
Ginebra 1926	Contrato de Ajuste.
Ginebra 1929	Indicación de paso de bultos.
	Vacaciones pagadas a la gente de mar.
	Seguro de enfermedades de la gente de mar.
Ginebra 1936	Capacidad profesional de capitanes y oficiales.

Obligaciones del armador en caso de enfermedades  
o accidente de la gente de mar.  
Horas de trabajo a bordo y dotación.  
Edad mínima de admisión a bordo.

Alimentación y personal de cámara para las tripulaciones de los buques.

Sobre certificado de aptitud de los cocineros de buques.

Seattle 1946

Seguridad social de la gente de mar.

Pensiones de la gente de mar.

Certificado del marinero calificado.

Alojamiento de tripulación a bordo.

Salarios, horas de trabajo a bordo y dotación.

Vacaciones pagadas a la gente de mar.

Ginebra 1949

Alojamiento de la tripulación a bordo.

Salarios, trabajos a bordo y dotación.

Ginebra 1958

Documentos de identidad de la gente de mar.

Salarios, horas de trabajo y dotación.

Con los avances técnicos de la navegación, se han acordado

los viajes, que anteriormente duraban meses, en la actualidad, la autoridad marítima; inspecciona las condiciones del tripulante a bordo. Las Convenciones Internacionales del Trabajo Marítimo, han obligado a los países, a modificar sus legislaciones, y así incorporarse al movimiento universal, consistente en mejorar las condiciones de trabajo del tripulante.

En la evolución del tripulante, influyó el progreso de la construcción naval, ya no navegaba a la deriva, se empezó a conocer el tiempo de regreso; y se inició el reconocimiento de los derechos del tripulante, en sus salarios, y tributos en general.

Antes de la aparición del buque de vapor, solo existió el personal de cubierta, el cual tenía una experiencia de muchos años, de su pericia dependió la vida de toda la embarcación. Surgen los buques de vapor, y se creó la categoría del personal de cubierta, empezó la construcción de buques más sofisticados y se estableció la categoría del personal de máquinas.

Con la invención de los buques de tonelaje, se permitió al tripulante, tener un alojamiento y alimentación en forma adecuada y proporcional a bordo. La construcción de grandes transatlánticos de pasajeros, equipados con todas las comodidades

a bordo que puede tener un hotel de lujo, se fundó la categoría del personal de servicio generales o auxiliares.

Gracias a las Convenciones Internacionales de Trabajo, se han establecido principios e instituciones, adoptados por todas las naciones, en beneficio de los hombres que realizaron una expedición, mismos que conocieron los riesgos que se corren en una travesía.

Se decretó la adopción de estatutos nacionales, con la finalidad que en todo el mundo la gente de mar, conozca sus derechos y obligaciones contenidos en el contrato de ajuste.

## 2.5 DERECHO LABORAL DE LA NAVEGACION.

### 2.5.1 Concepto.

Antes de hablar, del concepto de derecho laboral de la navegación, trataremos de dar una idea general del derecho laboral, existen infinidad de definiciones, pero todas llevan el mismo fin; y es el trabajo, elemento principal de las acepciones.

En nuestra idea, podría ser: El conjunto de normas jurídicas que van a proteger las relaciones jurídico-laborales, que surgen de la prestación de un servicio personal subordinado, por parte

del trabajador, y la obligación del patrón de pagar un salario por la prestación del servicio.

De la opinión anterior, tratamos de tomar los elementos necesarios que toda definición debe comprender, y en nuestra idea; el derecho laboral de la navegación, es el conjunto de normas jurídicas, que regulan las relaciones laborales entre los hombres del mar y el armador, con motivo de la navegación en el transporte por agua, con una reglamentación especial establecida por la ley, dadas las condiciones especiales del trabajo a bordo.

En la obra de Derecho Laboral de la Navegación, encontramos la siguiente definición: "Es el conjunto de normas que rigen el trabajo que se presta a bordo de los buques que no sean de guerra o no estén afectados a servicios públicos de índole comercial".<sup>39</sup>

Las relaciones laborales, que la Ley Federal del Trabajo va a regir, son exclusivamente, las de empresas industriales o comerciales; que se dediquen a explotación, transporte de

(39) ATILIO MALVAGNI, Derecho Laboral de la Navegación, op.cit. p. 4

cosas, mercancías y personas.

La Marina de la Armada de México, está regulada por la Ley Federal de los Trabajadores al Servicio del Estado y sus Reglamentos, por tal razón se excluye del derecho laboral marítimo, a buques de guerra o destinados a los servicios portuarios; como son los buques hospitales, dragas pertenecientes al Estado, al servicio de practicaaje o de sanidad marítima, guarda costas o lanchas de la autoridad aduanera, policía marítima; por no tener ninguna relación laboral con los armadores.

Vemos que en el derecho laboral marítimo, efectivamente debe existir una relación de trabajo, entre la empresa marítima y el trabajador(hombres del mar), con una regulación jurídica establecida en la Ley Federal del Trabajo. Este derecho no solo rige el trabajo que se presta a bordo de los buques mercantes, también los trabajos efectuados en las explotaciones marítimas industriales, como la pesca, el dragado, los que tienden cables, etc.

El derecho laboral de la navegación, surgió con la necesidad de regular, las relaciones entre los hombres del mar y el armador, derecho establecido en el artículo 123 apartado A; este precepto estableció principios generales, que van a regir a los trabaja-

dores. En el derecho de la navegación, encontramos derechos y obligaciones especiales, de acuerdo con la naturaleza del trabajo desempeñado.

### 2.5.2 El Derecho Laboral en las Leyes Marítimas.

El derecho laboral, tiene una función importante en la actividad marítima, va a regir el enlace obrero-patronos, que surge durante la navegación que hacen los buques. Está destinado a regular las relaciones entre el armador o capitán por un lado, y por el otro, el de los oficiales y hombres del mar, las normas laborales establecidas en la Ley Federal del Trabajo; reglamentan la situación especial de los tripulantes.

Los marinos forman una clase social, constituida por trabajadores del mar, en la historia observamos, que el tripulante fue protegido, por normas establecidas en base al interés del armador o del Estado, y se le consideraba socio.

Actualmente, el tripulante no es socio con responsabilidad, en el éxito o fracaso de las expediciones marítimas, el marino ha sido incorporado en la masa de trabajadores, regidos por normas apropiadas y especiales; debido a condiciones especiales en que se desarrolla la prestación de sus servicios. Los riesgos a que está expuesto durante el viaje, que dependen de los facto-

res del tiempo como el viento, tormentas, ect.

La Ley Federal del Trabajo, contiene normas de derecho común, y incluye un capítulo especial, denominado trabajos especiales, encontramos normas que reglamentan el trabajo de los trabajadores de los buques.

En el trabajo especializado, algunos autores señalan, los principios rectores de la legislación laboral de la navegación, en su obra Mario L. Deveali, comenta cuatro principios importantes:

- "1. No debe incluirse en el mismo cuerpo de disposiciones, ya sea una ley, ya un código, los que rigen el trabajo terrestre y los aplicables al trabajo a bordo de buques.
2. Las normas que rigen el trabajo del hombre del mar en los buques debe integrar el contenido de un código o ley general de la navegación, para mantener la unidad espiritual y científica de la materia, y obtener soluciones adecuadas de interpretación y de sistemática jurídica.

3. Dichas normas deben inspirarse en los principios aprobados por las conferencias internacionales del trabajo marítimo.
4. La reglamentación de estos principios debe adaptarse a las necesidades y características propias de cada marina mercante, de la que nunca debe olvidarse que constituye uno de los pilares básicos de la economía de una nación".<sup>40</sup>

En el primer principio, se señala la autonomía del derecho de la navegación, en México, no encontramos un código especial, que regule la navegación; existen leyes y reglamentos. Esto se justifica porque en nuestro país, no tenemos un desarrollo avanzado en la navegación mercante, desde luego, en comparación con otros países; que tienen una evolución en su navegación como Francia, Italia, Inglaterra, Argentina, etc.

En relación con el segundo, no encontramos en la Ley de

(40) MARIO L. DEVEALI, Tratado de Derecho del Trabajo, 2da edición, Tomo III, Ed. La Ley, S.A., Editorial e impresora, Buenos Aires, 1972,

Navegación y Comercio Marítimo y Reglamentos, incluido la regulación del trabajo a bordo, se encuentra contenido en la Ley Federal del Trabajo.

Referente al tercero, la Ley Federal del Trabajo y sus Reglamentos, de Inspección Naval de Cubierta y Cabotaje, Ley General de Vías de Comunicación en su capítulo que regula la navegación, Ley de Navegación y Comercio Marítimo y otros, sus principios se basan, en las conferencias internacionales. En capítulos posteriores citamos varios artículos, relacionados con nuestra legislación.

Respecto al cuarto, en nuestras leyes, encontramos principios que rigen en otros países, desde luego adecuados a las necesidades de la marina mercante mexicana. El derecho marítimo, va a establecer las instituciones que dan origen, a relaciones entre trabajadores (hombres del mar) y empresa marítima, aquí, interviene el derecho laboral específicamente las relaciones que se dan entre el armador y los trabajadores.

En el derecho mexicano, los tripulantes son integrantes de la clase trabajadora, gozan de una protección especial del Estado, se regulan las relaciones del armador con los oficiales y gente de mar.

El ambiente en que se desarrolla el trabajo de los hombres del mar, tiene características especiales, no pueden establecerse las condiciones mínimas que todo trabajador común tiene, siendo necesario tener una clase especial.

### 2.5.3 Características del Derecho Laboral de la Navegación.

En la explotación de un buque, se requiere de un trabajo técnico, debido a los factores ambientales, en que se va a desarrollar el trabajo de los hombres del mar. Las normas jurídicas que se rigen en la navegación, tienen características diferentes, respecto de los trabajadores que se encuentran en tierra. Un trabajador común, va a tener establecido un lugar y horario de trabajo, en el cual, entra y sale; el tripulante va a tener, un lugar y horario a bordo del buque.

Cuando el trabajador se encuentra a bordo, permanentemente está en su lugar de trabajo, aún, cuando haya terminado satisfactoriamente su labor o servicio designado, o su guardia; no se va a su casa, como lo hace un trabajador común, se va a descansar a su cucheta, pero se encuentra en el lugar de trabajo; y está obligado a prestar sus servicios, en el momento que un superior se lo indique, cuando el buque llegue a estar en peligro durante el viaje. Esto lo veremos, en el capítulo referente a obligaciones del tripulante.

El lugar y las horas de trabajo, se ven modificadas, y durante el tiempo en que el buque zarpe, está expuesto a un riesgo. La disposición de alojamiento es limitado, por lo que se requiere, conocer el número de tripulación que va a cubrir la jornada legal de trabajo.

El tripulante se encuentra al servicio del buque, desde la salida del puerto, hasta el regreso del mismo, no puede en ningún momento abandonarlo en los puertos de escala, es riesgoso, al hacerlo pone en peligro la seguridad de navegación del buque; no solo en la pérdida económica que se ocasiona, sino por la función social que representa la vida y los bienes que se arriesgan en la expedición.

Se causa un perjuicio al armador, cuando el buque está listo para zarpar, y uno o varios tripulantes desertan, esto va a ocasionar demora en la salida; no es fácil encontrar sustitutos, por los conocimientos técnicos y capacidad que se requiere, se pueden ocasionar grandes problemas, en el caso del contrato de fletamento en el cual tiene que cumplir el armador.

Aún en tierra y fuera de horas de trabajo, la responsabilidad del armador, sigue ligada a la suerte del tripulante, veamos un supuesto; si es herido o enfermo en tierra, cuando desempeñaba

su trabajo, o sufra cualquier enfermedad en el curso del viaje, deberá ser asistido por cuenta del armador.

Se regula por una disciplina más rígida, esencial para el buen funcionamiento y explotación del buque, las normas que lo rigen, son una mezcla de orden público y privado, esta disciplina tiene peculiaridades de la tripulación militar.

Está expuesto a los accidentes y enfermedades, que llegue a sufrir a bordo, el riesgo que puede correr en el caso de naufragio. Están expuestos a quedar a la deriva y perder la vida, en el trabajo a bordo; la competencia es fuerte, por los beneficios que la marina mercante otorga a sus tripulantes, con el pago de mejores salarios, vacaciones, ect.

#### 2.5.4 Legislación Aplicable al Trabajo Marítimo en México.

En nuestra legislación, encontramos en primer término la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en sus artículos 5o, 30 y 123 apartado A.

En el artículo 5o, se consagra la garantía constitucional de libertad de trabajo, para poder dedicarse a cualquier profesión, comercio o trabajo; siendo desde luego lícitos. En el trabajo marítimo se requiere el título, que respalde la especia-

lidad de los capitanes y oficiales, en este precepto, se señala que es el Estado; el que va a determinar las profesiones que requieran título.

En su párrafo tercero establece, que todo trabajo debe ser retribuido en forma justa, la actividad de la tripulación vá a ser pagado en forma equitativa, por las condiciones especiales, en que se desarrolla la prestación de servicios.

En el artículo 123 apartado A, se señalan los preceptos generales, que rigen el derecho laboral, salario, jornada, días de descanso, vacaciones, aguinaldo, etc. Fundamento constitucional de la Ley Federal del Trabajo.

En el trabajo marítimo, se exige que la tripulación sea mexicana por nacimiento, la Constitución señala las formas de adquirir la nacionalidad, por nacimiento y naturalización; en su artículo 30 apartado A dice: "La nacionalidad se adquiere por nacimiento o naturalización.

A. Son mexicanos por nacimiento:

- I. Los que nazcan en territorio de la República, sea cual fuere la nacionalización de sus padres;

- II. Los que nazcan en el extranjero de padres mexicanos, de padre o madre mexicana, y
  
- III. Los que nazcan a bordo de embarcaciones o aeronaves mexicanas, sean de guerra o mercantes".

La Ley Federal del Trabajo, contiene la regulación jurídica de todos los trabajadores, producto de la lucha establecida por ellos, para nuestro tema; serán regidos en su título sexto, denominado trabajos especiales, en su capítulo tercero, titulado trabajadores de los buques. En sus artículos 187, 188, 193 y demás que dicen:

"art. 187 Las disposiciones de este capítulo se aplican a los trabajadores de los buques, comprendiéndose dentro de esta denominación cualquier clase de barco o embarcación que ostente bandera mexicana.

Art. 188 Están sujetos a las disposiciones de este 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 por agua, y en general todas las personas que desempeñen a bordo algún trabajo por cuenta del armador, naviero o fletador.

Art. 193 Las personas que presten sus servicios a bordo exclusivamente por el tiempo en que el buque se encuentre en puerto, quedan sujetos 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 este capítulo".

Los artículos citados, contienen las disposiciones aplicables al trabajo marítimo, que sea desempeñado en cualquier buque que ostente bandera mexicana, los sujetos que son considerados trabajadores de los buques. Los demás preceptos de la Ley Federal del Trabajo, los citaremos en los siguientes capítulos, desde

diaguadores, marineros y personal de cámara y cocina, los que sean considerados como trabajadores por las leyes y disposiciones sobre comunicaciones por agua, y en general todas las personas que desempeñen a bordo algún trabajo por cuenta del armador, naviero o fletador.

Art. 193 Las personas que presten sus servicios a bordo exclusivamente por el tiempo en que el buque se encuentre en puerto, quedan sujetos 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 consignen en este capítulo".

Los artículos citados, contienen las disposiciones aplicables al trabajo marítimo, que sea desempeñado en cualquier buque que ostente bandera mexicana, los sujetos que son considerados trabajadores de los buques. Los demás preceptos de la Ley Federal del Trabajo, los citaremos en los siguientes capítulos, desde

luego, los de referencia a nuestro tema.

La Ley de Navegación y Comercio Marítimo, en su artículo lo dice: "Serán objeto de esta ley; La navegación marítimo portuaria y sus maniobras conexas; las empresas navieras; los buques, los actos, hechos y bienes relacionados con el comercio marítimo".

En el precepto citado, vemos que va a regular la navegación marítima portuaria, establece instituciones de derecho de la navegación, los servicios marítimos, régimen administrativo de la navegación, los puertos y su régimen de operación, construcción de navío, privilegios marítimos, empresa marítima, tripulación de los buques, capitanes, fletamento seguro marítimo, ect.

En su artículo 69, se establece que antes de la suspensión de las operaciones del navío, por falta de tripulación, el armador podrá solicitar el amarre provisional; sin que perjudique el tráfico en el puerto, cubrirá a juicio de la Autoridad, una garantía suficiente que asegure los daños, que se ocasionen durante el amarre.

Señala que las obligaciones laborales, quedan vigentes a

cargo del armador, hasta que presente la copia certificada de la resolución dictada por autoridades del trabajo, donde suspenda o de por terminadas las relaciones laborales; y constancia de haber pagado la garantía o indemnización correspondiente.

En su artículo 116, se establece los privilegios marítimos sobre el buque, estando en primer término los créditos derivados de las relaciones laborales, en el artículo 118 dice: "Los privilegios no se extinguirán por cambio de propietario del navío", esta acción, se podrá exigir y se ejercerá; ante la autoridad competente del puerto de matrícula del buque, señalado en el artículo 120.

En el caso de abandono del buque, en su artículo 143 dice: "Los acreedores comunes no pueden concurrir a la liquidación del buque abandonado, y únicamente tendrán derecho al remanente después de cubiertos los créditos privilegiados".

La Ley de Vías Generales de Comunicaciones, en su artículo 10, se clasifican las vías generales de comunicación. En su 189 establece, la navegación es libre para todos los países, en los términos de derecho y tratados internacionales. Regula la navegación de altura y cabotaje de las embarcaciones arribadas y recaladas.

En su artículo 204, señala la responsabilidad del armador de barcos extranjeros, quien tiene la obligación de garantizar las obligaciones del trabajo, en caso de accidentes sufridos; con motivo de las maniobras realizadas a bordo de los buques, a tomar un seguro a favor de los trabajadores mexicanos, que sean posibles acreedores, de acuerdo con las disposiciones del Código de Comercio.

En el caso de amarre y abandono de las embarcaciones, que permanezcan sin realizar operaciones, y sin tripulación de servicio a bordo, deberá tener la autorización de la Secretaría de Comunicaciones, misma que otorgará el permiso de amarre; cuando lo solicite el armador, quien presentará la autorización de los tribunales del trabajo, donde se da por terminado o suspendido el contrato de trabajo celebrado con el tripulante, regulado en el artículo 213.

Las autoridades del trabajo, autorizarán el amarre, cuando el armador paga la fianza correspondiente, fijada por la Secretaría de Comunicaciones, establece el importe de las indemnizaciones, y las demás prestaciones de dotación. Deberá el armador además, otorgar el importe que puedan originarse, en los casos de salvamento o destrucción de la nave, señalado en su artículo 214.

Si la embarcación no estuviera en servicio, en el plazo señalado por la ley, o antes de vencerse el término, se encontrara en peligro de undirse o estorbe en el tráfico; a juicio de la Capitanía, esta autorizará su remolque a otro lugar. Si el armador no cumpliera con la orden, la Capitanía realizará las maniobras convenientes, pagandolas el armador y haciéndose efectiva la fianza, procediéndose al remate, regulado en el artículo 115.

Para salir del puerto, el capitán de la embarcación deberá presentar a la Capitanía, el pedimento de despacho de embarcación, otorgado después de haber cumplido con los requisitos y reglamentos señalados. No se otorgará, en los casos que no acrediten haber cubierto la aportación, a que se refiere el artículo 158 de la Ley Federal del Trabajo y el 229 de la Ley de Vías Generales de Comunicación que dicen:

"Art. 158. Los trabajadores de planta y los mencionados en el artículo 156 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 las antigüedades, distribuido por

categorías de cada profesión u oficio y ordenará se le dé publicidad. Los trabajadores inconformes podrán formular objeciones ante la comisión y recurrir la resolución de ésta ante la Junta de Conciliación y Arbitraje.

Art. 229. Para los efectos del artículo 158 de la Ley Federal del Trabajo, los armadores y 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.

En el monto de estas aplicaciones se depositará en el Banco de México, a disposición de la Secretaría de Comunicaciones, para las obras de consecución a que se refiere el artículo 158 referido.

Las aduanas no otorgarán solvencia a las embarcaciones cuyos armadores o consignatarios, en su caso, no hayan cubierto la aportación a que este artículo se refiere".

No se otorgará el despacho de navegación, cuando el armador o representante, no comprueben que los salarios de dotación, han sido liquidados y se encuentran al corriente con los contratos de trabajo, señalado en el artículo 220.

En el artículo 221, señala que no deben otorgarse, el despacho de embarcaciones, cuando no se comprueben las dotaciones de los buques; que están gozando del seguro de accidentes de trabajo y prevención.

En sus artículos 285 y 286, ordena cual es el personal de la marina mercante nacional. En el artículo 287, se contempla que los tripulantes serán contratados, en los términos de la Ley Federal del Trabajo.

En el artículo 289, dice cual es mínimo de dotación que deben tener las embarcaciones, cuando sean menores de cien toneladas, y su navegación no exceda de dieciséis horas; en la cual, habrá tres turnos, que serán fijados en los certificados de cubierta y máquinas, la autorización para desempeñar sus actividades; de acuerdo al cargo asignado en la navegación.

En el artículo 290, se contempla que la composición mínima de la tripulación, deberá ser fijada en los certificados de

cubierta y máquinas.

En los Reglamentos de Inspección Naval de Cubierta y Cabotaje, se regula lo relacionado, a los certificados de seguridad para la navegación del buque, personal de máquinas, cubierta, tripulación, alojamiento y otros. En los capítulos posteriores citaremos los artículos de referencia al tema que corresponda. A continuación señalamos la Legislación Marítima Mexicana:

- Reglamento para evitar abordajes.
- Reglas Internacionales para prevenir los abordajes en el mar.
- Ley Sobre las Disposiciones Especiales para el Servicio de Cabotaje, Interior del Puerto y Fluvial de la República.
- Reglamento para la Navegación de Cabotaje.
- Reglamento para el Servicio de Pilotaje.
- Circular que fija las reglas que deben observarse en la Transportación de Animales Vivos.
- Reglamento General de la Policía de los Puertos.
- Reglamento de Policía y Servicio Interior del Puerto de Mazatlán.
- Reglamento de Policía y Servicio Interior del Puerto de Manzanillo.
- Reglamento para el abanderamiento y Matrícula de los Buques Mercantes Nacionales-Apéndices.

- Reglamento de Yates.
- Ley de Convenciones a la Marina Mercante Nacional.
- Reglamento para el funcionamiento del Muelle de Progreso, Yucatán.
- Convención Sobre Abordaje y Salvamento Marítimos.
- Reglamentos para la ocupación y Construcción de Obras en el Mar Territorial. En Vías Navegables. En Playas y Zonas Federales.
- Instructivo Para la Aplicación de la Tarifa General de Pilotaje No. 1
- Reglamento para el Servicio de Remolque en Aguas y Puertos Nacionales.
- Código Aduanero de los Estados Unidos Mexicanos.
- Reglamento de la Ley General de Población.
- Reglamento e Instructivo para el manejo de Almacenes e Inventarios de la Secretaría de Marina.
- Reglamento del Registro Público Marítimo Nacional.
- Ley para el desarrollo de la Marina Mercante Mexicana.
- Reglamento a los Capítulos Tercero, Cuarto y Quinto de la Ley para el desarrollo de la Marina Mercante Mexicana.
- Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional.
- El Código de Comercio, la Ley sobre el Contrato de Seguro.
- La Ley General de instituciones de Seguros.
- El Código Civil para el Distrito Federal.
- El Código Federal de Procedimientos Civiles.

## CAPITULO 3

### NATURALEZA JURIDICA DEL CONTRATO DE AJUSTE

#### 3.1 CONTRATO DE TRABAJO.

##### 3.1.1 Definición del Contrato de Ajuste y Regulación Legal.

Iniciemos nuestro tema, haciendo referencia del contrato de trabajo, la definición que nos da la Ley Federal del Trabajo, en su artículo 20 párrafo segundo establece lo siguiente: "Contrato individual de trabajo, cualquiera que sea su forma o denominación, es aquel por virtud del cual una persona se obliga a prestar a otra un trabajo personal subordinado, mediante el pago de un salario."

En la explicación anterior, vemos, que al celebrarse un contrato, se produce por parte del trabajador la obligación de prestar un servicio personal subordinado, y del patrón el pago de un salario, sin importar la denominación que se le dé

al contrato.

En la antigüedad, el marino no tuvo protección laboral, puesto que se le consideraba socio de la expedición, si ocurrían algunas pérdidas o siniestro, él las sufría también.

El contrato de ajuste, surgió con la necesidad de normar la actividad humana, que realizó el tripulante en la prestación de sus servicios. La finalidad del contrato de ajuste, fué establecer y controlar las condiciones de trabajo en el tiempo que dure la relación laboral.

El autor Nestor de Buen, comenta en su obra, que no importa el nombre que se le dé al contrato, tomando en cuenta que existen diversas actividades. En la navegación, se le denomina contrato de ajuste o enrolamiento. En todos los contratos se establece la prestación de un servicio personal subordinado, y la obligación de pagar un salario por la prestación del mismo.

Sin embargo, en el contrato de ajuste, se establecen las condiciones de trabajo, diferentes al contrato común; existe una subordinación de carácter militar, en la disciplina y obediencia que debe seguir el tripulante. De esta disciplina y obediencia, dependen la vida y seguridad de los tripulantes

y pasajeros.

Atilio Malvagni en su obra, cita el Código de Comercio Argentino y dice: "El contrato que se celebra entre el capitán y los oficiales y gente de la tripulación de un buque, consiste, de parte de éstos, en prestar sus servicios para hacer uno o más viajes de mar, mediante un salario convenido, y de parte del capitán, en la obligación de hacerles gozar de todo lo que les sea debido en virtud de la estipulación de la Ley."<sup>41</sup>

El doctor González Lebrado, profesor de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad de Buenos Aires, citado por el autor Hector A. Shuldren nos da la siguiente definición: "El contrato de trabajo por el cual los tripulantes se comprometen a prestar a bordo del buque tareas inherentes a su profesión y el armador a darles todo lo que sea debido según la ley y los convenios."<sup>42</sup>

De las definiciones anteriores, tomamos los elementos para nuestra siguiente opinión: es la institución jurídica, que va

(41) ATILIO MALVAGNI, Derecho Laboral de la Navegación, op.cit. p.358

(42) HECTOR A. SCHULDREN, op.cit. p. 200

a regular las relaciones laborales entre el armador o el capitán y la gente de mar; en el cual se van a establecer las condiciones de trabajo, donde el tripulante se compromete, a prestar un trabajo especializado y subordinado a bordo, y el armador a proporcionarle un salario y los medios adecuados para realizarlo.

El creador de la obra Derecho Laboral de la Navegación nos da la siguiente definición: "Contrato de ajuste es el contrato de trabajo subordinado que se celebra entre el armador o su representante, por una parte, y el oficial o tripulante, por la otra, y en virtud del cual éstos se comprometen a prestar a bordo de un buque los servicios propios de su categoría."<sup>43</sup>

La regulación legal del contrato de ajuste, se da exclusivamente en la marina mercante, se excluyen los buques dedicados al servicio del Estado y al portuario.

En el convenio celebrado en 1926, convocado en Ginebra, relativo al "Contrato de Enrolamiento de la Gente de Mar"<sup>44</sup>, el cual se aplica a todos los buques dedicados a la navegación mercante, que estén matriculados en algunos de los países que ratificó el convenio.

(43) ATTILIO MALVAGNI, Derecho Laboral de la Navegación, op.cit. p. 54

(44) JOSE LUIS DE AZCARRAGA, op.cit. pags. 759 y 760

Nos señala, que el Contrato de Ajuste, no se aplica; a los buques de guerra, a los buques del Estado que no esten dedicados al cabotaje nacional, a los yates de recreo.

En su artículo 3o, nos habla del contrato de enrolamiento, que va a celebrarse, entre el armador o su representante y la gente de mar. Sugiere que por parte del trabajador, intervenga un consejero que examine el contrato, antes de ser firmado.

Las condiciones de trabajo, van a establecerse por la legislación nacional, de manera que exista un control de las autoridades. Estas van a certificar, que las cláusulas del contrato sean presentadas por escrito, serán firmadas por el armador o representante y la gente de mar, aceptando lo estipulado.

Los contratos no deben tener, ninguna disposición contraria, a las leyes nacionales ni al convenio. Además, en la legislación nacional, se establecerán todas las formalidades y garantías concernientes a la celebración del contrato, con la finalidad de proteger; los intereses del armador y la gente de mar.

La Ley Federal del Trabajo, va a regular el contrato de ajuste, del artículo 187 al 214. En los cuales se van a establecer, los requisitos que debe cubrir para su celebración;

los sujetos que intervienen en la relación laboral, la nacionalidad que exigir al tripulante, la representación que tiene el capitán.

En sus artículos 194 y 195 se establece, que las condiciones de trabajo deben establecerse por escrito, un ejemplar se remitirá a la Capitanía del Puerto o al Cónsul Mexicano; a la Inspección del Trabajo, en el cual deberán constar los siguientes datos: lugar y fecha de la celebración, datos generales del patrón y trabajador, datos del buque o buques donde se prestarán los servicios, la forma de celebración del contrato; por tiempo determinado, por tiempo indeterminado o por viajes, deberá especificar claramente el servicio que va a desempeñar, la forma de distribución de las horas de jornada, el salario.

Los alojamientos y alimentos proporcionados al trabajador, el período anual de vacaciones, sus derechos y obligaciones, el porcentaje que deberán percibir en los casos de salvamento de un buque, y las demás estipulaciones que ambas partes convengan.

La Ley de Vías Generales de Comunicaciones, en relación al contrato de ajuste en su artículo 287 nos dice:

"Los tripulantes y oficiales de las embarcaciones nacionales deben ser contratados en los términos

de la Ley del Trabajo.

Por lo que toca a las embarcaciones nacionales que hagan tráfico con puertos extranjeros, los tripulantes y 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 este requisito."

### 3.1.2 Naturaleza del Contrato de Ajuste.

El contrato de ajuste, tiene características especiales, que van hacer determinantes en el medio ambiente, en que se desenvuelve la prestación de servicios. Se da origen a la creación de principios y disposiciones, que van a constituir un régimen propio, semejante al militar.

La indisciplina o insubordinación del tripulante, puede ocasionar su despido, señalado en la Ley Federal del Trabajo, en sus artículos 205 y 208 fracción IV que dicen:

"Art. 205. Los trabajadores están especialmente obligados a respetar y realizar las instrucciones y prácticas destinadas a prevenir riesgos del

mar, las que se efectuarán en los términos que determinen las leyes y disposiciones sobre comunicaciones por agua. Los capitanes y oficiales obrarán, en estos casos, como representantes de la autoridad y no como representantes de los patrones.

Art. 208. Son causas especiales de rescisión de las relaciones de trabajo:

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

EL capitán tiene facultades de carácter público y privado, la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, en sus artículos 20 y 21 establecen:

"Art. 20. El capitán del buque será a bordo la primera autoridad; en alta mar y en aguas extranjeras será considerado representante de las autoridades mexicanas.

Art. 21. Tendrá el carácter de capitán del buque la persona designada como tal por el armador o el naviero y a falta de él, asumirá sus atribuciones y responsabilidades la persona legalmente

capacitada. Las causas imprevistas o ilegales, no eximen ni atenúan las responsabilidades de quien ejerza o haya ejercido el mando del buque".

Estas funciones establecidas en la ley, lo colocan como representante de las autoridades mexicanas y del armador, a diferencia del tripulante, que en ningún momento tiene esa facultad.

El capitán desempeña dos funciones, la primera, actuó como patrón, puede contratar al personal de a bordo; la segunda como autoridad pública, va actuar como Ministerio Público, al tener conocimiento de un delito cometido a bordo, Oficial del Registro Civil, ejerce autoridad sobre las personas y cosas que esten a bordo; establecido en la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, en sus artículos 20 y 23.

El Estado, interviene en la regulación y aplicación del contrato de ajuste, establece las condiciones de trabajo, y controla la contratación por medio de sus Capitanías de Puerto, el tripulante se rige, por las leyes generales del país, y los reglamentos internos de la empresa marítima.

### 3.1.3 Características y Elementos del Contrato de Ajuste.

En este punto, vamos a mencionar brevemente, las características que todo contrato tiene. El contrato de ajuste es consensual, su perfeccionamiento se da por el simple acuerdo de voluntades, entre el armador y el tripulante. Es bilateral, se crean derechos y obligaciones recíprocas. Es oneroso, se estipula el pago de un salario en la contra prestación de los servicios prestados.

Es conmutativo, el armador y el tripulante, con anterioridad tienen una situación definida, sin embargo, cuando es ajustado en flete y beneficios, puede ser aleatorio.

El Código Civil para el Distrito Federal, en sus artículos 1794 y 1795, señala cuales son los elementos de existencia y de validez, que todo contrato debe tener.

En el contrato se establece, con un acuerdo de voluntades, el tripulante, expresa su voluntad de prestar un servicio personal y subordinado; el armador establece la obligación de pagar un salario. Al celebrarse el contrato, se tienen consecuencias legales, en el incumplimiento de las obligaciones, contraídas por ambas partes.

No se puede evadir la relación laboral, porque el contrato de ajuste, debe estar inscrito en las capitanaías del puerto,

el Estado; tiene un control especial, por ende, los requisitos que deben cubrir el personal son; capacitación o certificado expedido por la autoridad marítima, libreta de mar, ect.

Los elementos de existencia son; consentimiento de las partes que intervienen en el contrato, van a manifestar su voluntad destinada a consentir la formación del contrato; que puede ser, en forma expresa o formal.

El consentimiento expreso, se otorga por escrito, en el cual constan las condiciones de trabajo establecidas. El consentimiento tácito, se da cuando los hechos o actos que se hacen, demuestran que se ha consentido la prestación de servicios.

El objeto de los contratos, se va a determinar en la cosa que el obligado debe dar, el hecho que debe hacer o no hacer, debe ser posible o lícito. El objeto directo se da, por parte del trabajador la obligación de prestar el servicio y en el patrón la de pagar un salario. El objeto indirecto, es la prestación efectiva del servicio específico y el pago del salario.

El contrato de ajuste debe tener el objeto posible, todo contrato debe tener como fin, la creación de las obligaciones, se crea la obligación, de prestar un servicio especializado

**ESTA TESIS NO DEBE  
SALIR DE LA BIBLIOTECA**

75

en forma personal y subordinada; y la obligación de pagar, la prestación de los servicios prestados, con sus respectivo salario.

La Ley Federal del Trabajo, en su artículo 27 nos dice:

"Si no se hubiese determinado el servicio o servicios que deban prestarse, el trabajador quedará obligado a desempeñar el trabajo que sea compatible con sus fuerzas, aptitudes, estado o condición y que sea del mismo género de los que formen el objeto de la empresa o establecimiento".

Los elementos de validez son: capacidad, ausencia de vicios, licitud en el objeto y forma. Es interesante conocer la capacidad jurídica para contratar, el Código Civil, en su artículo 1798 dice: "Son hábiles para contratar todas las personas no exceptuadas por la ley".

La capacidad para contratar a los tripulantes, no ocasiona ningún problema al capitán, por la circunstancia, que en la categoría de oficial, marinero, fogonero, aprendiz, mozo, ect.; deben tener su permiso provisional o libreta de embarco.

Estos documentos prueban, la autorización marítima, para

que puedan desempeñar ciertas funciones a bordo del buque, la capacidad jurídica no podrá estar justificada plenamente; sin la presentación de estos documentos.

El escritor Atilio Malvagni, opina al respecto: "La aptitud general y especial requerida para contratar válidamente"<sup>45</sup>, la capacidad general es la que tiene el mayor de edad de 18 años, que no sea demente, ni sordomudo, que no pueda darse a entender por escrito. La especial es la que se requiere, para realizar ciertos actos, ejemplo; el capitán no tiene la capacidad jurídica para hipotecar el buque, del cual tiene el mando, se requiere de un poder especial otorgado por el propietario, no puede adquirirlo por prescripción, etc.

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en su artículo 123 apartado A fracción III, y los artículos 5o fracción I, 22 y 29 de la Ley Federal del Trabajo dicen al respecto:

"Art. 123. Toda.....

III. Queda prohibida la utilización del trabajo

(45) ATILIO MALVAGNI, Curso de Derecho de la Navegación, 2da. Ed. Editorial Depalma, Buenos Aires, 1950, p. 4

de los menores de catorce años. Los mayores de esta edad y menores de dieciséis tendrán como jornada máxima la de seis horas;

Art. 5o Las disposiciones de esta Ley son de orden público, por lo que no producirá efecto legal, ni impedirá el goce y el ejercicio de los derechos, sea escrita o verbal, estipulación que establezca:

I. Trabajos para niños menores de catorce años;

Art. 22. Queda prohibida la utilización del trabajo de los menores de catorce años y de los mayores de esta edad y menores de dieciséis que no hayan terminado su educación obligatoria, salvo los casos de excepción que apruebe la autoridad correspondiente en que a su juicio haya compatibilidad entre los estudios y el trabajo.

Art. 29. Queda prohibida la utilización de menores de dieciocho años para la prestación de servicios fuera de la República, salvo que se

trate de técnicos, profesionales, artistas, deportistas y, en general, de trabajadores especializados".

La limitación que encontramos en la Ley, no es una incapacidad de goce, es una forma de protección al menor, en la práctica, se dan las relaciones laborales con los menores de 14 años, por la necesidad que tienen de trabajar, exponiéndose a ser explotados.

Esta prohibición la encontramos, en la admisión de menores en calidad de pañoleros o fogoneros, en la Ley del Trabajo, en su artículo 191 que 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".

Esta norma de protección al menor, la encontramos en la Conferencia Internacional, celebrada en Ginebra, en 1921; relacionada al convenio por el que se fija, la edad mínima de admisión, de los menores al trabajo en calidad de pañoleros o fogoneros, en su artículo 2o dice: "Las personas menores de dieciocho años no podrán ser empleados en calidad de pañoleros o de fogoneros".<sup>46</sup>

(46) JOSE LUIS AZCARRAGA, op.cit. p. 748

La disposición anterior, excluye el trabajo de los menores en los buques-escuela, estableciéndose la condición, que las autoridades aprueben y vigilen el trabajo prestado a los buques que no sean de propulsión de vapor; a menores de dieciséis años, que acrediten su aptitud física con un examen médico, y sólo navegen en costas de la India o en de Japón, se tomará en consideración los Reglamentos establecidos en estos países.

En el supuesto, de ser necesario contratar a un fogonero o pañolero, en un puerto donde no fuere posible contratar trabajadores de dieciocho años de edad; en esta categoría, podrán ser empleados los menores de dieciocho años, y los mayores de dieciséis. En este caso deberá contratarse a dos, en el lugar de un fogonero o pañolero necesario.

La capacidad de ejercicio laboral, se alcanza a los 16 años, a esta edad ellos mismos, pueden celebrar el contrato de trabajo. Cuando se es menor de 16 años, deben establecer la relación de trabajo con asistencia de sus padres o tutores, se señala en el artículo 23 de la Ley Federal del Trabajo lo siguiente:

"Art. 23. Los mayores de dieciséis años pueden prestar libremente sus servicios, con las limitaciones establecidas en esta Ley. Los mayores de catorce y menores de dieciséis necesitan autorización de sus padres o tutores y a falta

de ellos, el sindicato a que pertenezcan, de la Junta de Conciliación y Arbitraje, del Inspector del Trabajo o de la Autoridad Política.

Los menores trabajadores pueden percibir el pago de sus salarios y ejercitar las acciones que les correspondan".

La ausencia de vicios en el consentimiento, se da cuando es expresado por error, violencia o dolo. Para el perfeccionamiento, no deben establecerse los vicios señalados. El error de derecho o hecho, que recae en el motivo que determina la voluntad en cualquiera de los dos contratantes, se puede declarar en el acto de la celebración o probar las circunstancias del falso supuesto que lo motiva.

El dolo se da, cuando se emplea la sugestión, artificio que induce al error, en este caso el patrón puede rescindir la relación laboral. Sin que incurra en responsabilidad, cuando fue engañado por el trabajador, respecto de su capacidad, aptitudes o facultades.

La mala fe se presume, cuando una vez conocido el error, alguna de las partes disimula no conocerlo. La violencia que

se emplea en el contratante, empleando la fuerza física o amenazas que pongan en peligro la vida, la honra, la libertad, la salud o parte considerable de sus bienes.

En relación a la licitud del contrato se establece, que todo contrato, que tenga un objeto ilícito es nulo. Son todos los actos que van en contra de las leyes de orden público o atenten contra las buenas costumbres. Los fines o motivos que determinan, la voluntad de los contratantes no deben ser contrarias a las leyes. Las disposiciones señaladas en los artículos 5o, 133 y 135 de la Ley del Trabajo, no producen efecto legal si son contrarias al orden público.

La forma del contrato, la encontramos regulada en el Código Civil para el Distrito Federal en sus artículos 1832, 1833 y 1834. La forma que se exige en el contrato de ajuste, debe ser por escrito, donde conste, que las partes se obligan a cumplir las condiciones establecidas; en los términos que quieran obligarse, cumpliendo con las formalidades exigidas por la Ley. En los artículos 24, 25, 194 y 195 de la Ley Federal del Trabajo nos señala la forma de los contratos de trabajo. El artículo 195 señala los requisitos que debe tener y son los siguientes:

"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 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 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".

### 3.2 Concepto de Empresa Naviera, Armador y Tripulación.

El concepto de empresa, lo encontramos en la Ley Federal del Trabajo, en su artículo 16 dice: "Es la unidad económica de producción o distribución de bienes o servicios. Estableci-

miento es la unidad técnica que como sucursal, agencia u otra forma semejante, sea parte integrante y contribuya a la realización de los fines de la empresa".

Del concepto anterior, vemos que la empresa es una unidad económica, a diferencia del establecimiento que es una unidad técnica. Enfocado a nuestro tema, la empresa naviera es una unidad económica, que ha tenido una evolución en la industria naval, el aumento de magnitudes del buque y de la empresa naviera; se ha incrementado por el tráfico marítimo de línea, en el que los buques llegan y parten en los términos establecidos con carga o sin carga.

El escritor de la obra Derecho Laboral de la Navegación nos da una definición de empresa que dice: "La "empresa" constituye dentro de la economía de un país, una "unidad económica" que puede estar integrada por uno o varios "establecimientos". Tratándose de empresas de navegación, cada buque es un establecimiento. La empresa es una "propiedad" dedicada a una explotación económica".<sup>47</sup>

El mismo autor, señala que es una propiedad especial, por

(47) ATHLIO MALVAGNI, Derecho Laboral de la Navegación, op.cit. p. 66

encontrarse reglamentada bajo un régimen especial, y la función importante que desempeña en la economía de un país. En la empresa, se encuentran elementos de capital y trabajo, inspeccionados por el Estado, los cuales buscan un fin distinto, "El capital, su beneficio; el trabajo, su bienestar de los que lo proporcionan; y el Estado, la utilidad social".<sup>48</sup>

En la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, encontramos la definición de empresa, en su artículo 127 que dice: "Se entiende por empresa marítima el conjunto de trabajo, de elementos materiales y de valores incorpóreos coordinados para la explotación de uno o más buques en el tráfico marítimo".

La evolución de la empresa naviera, se dió con el desarrollo de la navegación a vapor, y el nuevo y enorme incremento del tráfico marítimo. Los progresos técnicos de la navegación, la especialización de los diversos tipos de buques, ya no se navega, sin rutas ni calendarios; surgen grandes sociedades del armamento y navegación.

En el medio marítimo, existen dos clases de empresas denominadas los tramps y los liners. Los tramps conocidos como buques

(48) ATILIO MALVAGNI, Derecho Laboral de la Navegación, op.cit. p. 66

vagabundos, son buques de carga de porte mediano de 3000 a 5000 toneladas, de velocidad escasa, se utilizan para la carga de mercancías. Este tipo de empresas no es muy importante, no explotan líneas regulares, los buques solo andan de puerto en puerto, buscando mercaderías para cargar.

La empresa de los liners, son los buques de gran tonelaje y velocidad, dedicados al transporte de pasajeros y mercancías valiosas o perecederas, con itinerarios fijos y regulados; con un horario establecido. Su costo es elevado, los gastos de explotación son considerables, por el personal que se requiere a bordo y en tierra. Son empresas con una compleja organización industrial provista de capitales, con oficinas y agencias.

Después de dar una breve explicación, del concepto de empresa, pasemos al estudio del concepto de patrón, la Ley Federal del Trabajo, en su artículo 10 nos dice: "Patrón es la persona física o moral que utiliza los servicios de uno o varios trabajadores".

En nuestro tema, el armador es la persona que va a utilizar, el trabajo personal subordinado, de uno o varios hombres del mar, en virtud de la celebración de un contrato.

El Código de Marina Mercante Italiano, citado por el autor

Antonio Scialoja, en su artículo 52 que dice: "Armador es aquel que emplee el buque en uno o más viajes o expediciones proveyéndolo de los objetos necesarios al efecto, y confiándolo a la dirección de un capitán o patrón, que sea el propietario del buque". 49

En forma general, el armador es el propietario del buque, como es el caso de grandes compañías de navegación, que se encargan del transporte de mercancías y pasajeros. El armador es el jefe de la empresa, responsable de todas las personas que están bajo su dependencia, independientemente de ser contratadas o no por él, los viajes se hacen por cuenta e interés del armador.

Va a dirigir la explotación del buque, se encarga de realizar todos los preparativos, para que el buque se encuentre en condiciones de navegación, y obtener así un lucro comercial en el transporte de personas o mercaderías; en algunos casos salvar a un buque, ect.

Se le denomina armador-propietario, a la persona que representa la empresa que arma los buques, dedicados a la explotación

(49) ANTONIO SCIALOJA, op.cit. p. 287

y prácticas marítimas, como los fletadores, cargadores, seguro, etc.

La persona que explota un buque ajeno, cualquiera que sea la naturaleza del contrato, se le denomina armador-fletador, los propietarios del buque, someten a votación, la designación de la persona llamada armador-gerente; para que explote el buque, la elección debe ser en forma unánime de todos los propietarios.

La definición de tripulación, se compenetra con la de contrato de ajuste, en el cual, una persona que está inscrita en los registros de la gente de mar; entra a formar parte de la tripulación de una nave, se obliga a prestar un servicio a bordo.

La tripulación, aporta conocimientos técnico-náuticos, que la Ley exige, en especial; al trabajo prestado a los transatlánticos, destinados a servicios regulares de pasajeros. Gran parte de las personas, que prestan su servicio a bordo, no son trabajadores marítimos.

Esta formada, por personas que tienen la misión técnico-náutica principales y complementarias, de servicio de cubierta, de máquinas, dirección y ejecución; adaptadas a los servicios de navegación, radiotelegráficas, radiofónicas, sanitarias, administrativas y de asistencia de pasajeros. El personal civil

de abordó, se compone de cocineros, cámara, bóveda, panaderos, carniceros, barbero, intérpretes, músicos, telefonistas, enfermeros, cajeros, empleados, administrativos, estos comprenden el servicio complementario.

La tripulación son los trabajadores de los buques, personas que realizan un trabajo a bordo del buque, en favor de una persona, llamada armador, naviero, fletador, quien tiene el carácter de patrón. En el derecho de la navegación, se les denomina gente de mar, el término de tripulante, puede originar confusión; puesto que se aplica al personal de los aviones, es preferible adoptar el de gente de mar o hombres del mar.

### 3.3 Función del Capitán en la Elección de la Tripulación.

La función del capitán, es importante en la seguridad de la navegación del buque, es el representante del armador, celebra actos jurídicos en su nombre; está investido de facultades públicas y privadas. Esto hace, que no pueda ser considerado como los demás trabajadores, adquiere derechos y asume obligaciones en su propio nombre y en representación del armador; celebrando actos jurídicos por éste. Obedece ordenes del armador, y lo hace como representante, y no como un simple empleado.

Vemos, que representa los intereses del patrón, es un traba-

jador de confianza, con facultades establecidas en la Ley Federal del Trabajo, en sus artículos 9 y 190, que dice: "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".

La Ley de Navegación y Comercio Marítimo, le confiere funciones públicas y privadas. Representa al armador, quien lo designa y ajusta, a las autoridades mexicanas en alta mar y en el extranjero, con el fin de conservar, el orden del buque, salvar en caso de siniestro la vida de los pasajeros, gente de mar y carga.

El actuar, como representante del armador, tiene la facultad de contratar al personal de a bordo, la Ley de Vías Generales de Comunicación, en el artículo 293 en su fracción primera dice: "Los capitanes están facultados: I. Para seleccionar la tripulación de la embarcación de su mando, de acuerdo con las leyes de la materia".

Esta tripulación, debe cubrir los requisitos de capacitación y experiencia requerida. El capitán del buque, es responsable, de la seguridad del buque, en la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, en el artículo 147 dice: "El capitán de un buque será

nombrado por el naviero o armador y debe tener la capacidad legal para obligarse y cumplir las atribuciones que establecen esta ley y su reglamento".

El capitán, esta obligado a realizar cuidadosamente los deberes de buen marino, como responsable del éxito de la expedición, tiene la libertad casi absoluta; de elegir a las personas que deben formar la tripulación.

El convenio celebrado en Génova de 1920, relativo a la colocación de la gente de mar, establece que no será objeto de lucro, realizado por persona, sociedad o empresa. Cada país podrá establecer sanciones penales, en los casos de incumplimiento.

Esta libertad, tiene dos limitaciones; a) Los tripulantes deben estar inscritos en la Capitanía de Puerto, b) No puede ajustar tripulantes, en contra de la voluntad del dueño, armador-consignatario del buque, en el lugar donde estos se encuentren.

La primera limitación, se da por razones de seguridad del buque, cuya vigilancia, esta a cargo de la Capitanía del Puerto, comprobando el tripulante; su capacidad ante la autoridad marítima, con su certificado de autorización, con su libreta de mar, autorizada por la Dirección de Marina Mercante, expedida para

el ejercicio de determinadas funciones a bordo.

La segunda, debe permitirsele al dueño o armador del buque, que se oponga al embarco de personas, que puedan causar daños o perjuicios a sus intereses.

El capitán puede designar, todo el personal que sea necesario, para el buen funcionamiento del buque, conforme a la naturaleza del viaje; tomando en cuenta la composición mínima de tripulación a bordo. Si parte de ese personal, le fuere negado, puede presentar en la Capitanía del Puerto, su incomodidad, si no lo hiciera; el será el responsable de las consecuencias que resultaren.

Puede formar la tripulación del buque, eligiendo y ajustando a los oficiales, marineros y demás hombres, puede despedirlos en los casos de incumplimiento; en los términos en que se obligó, actuó siempre de acuerdo con el dueño, armador, en los lugares donde éstos se encuentren presentes.

El capitán es responsable, si inicia el viaje, sin que el buque este previsto de toda la tripulación necesaria, no se puede obligar al capitán, a recibir en su tripulación; persona alguna, que no sea de su entera satisfacción, esta disposición es justa, porque nadie más que él, debe conocer la competencia

y capacidad de los hombres que formen su tripulación.

### 3.4 FORMAS DEL CONTRATO DE AJUSTE.

#### 3.4.1 Por viaje.

En este punto, se establece la duración de la relación de trabajo, señalado en el contrato de trabajo; por viaje, tiempo determinado, tiempo indeterminado. La Ley Federal del Trabajo, en sus artículos 35, 36, 37 y siguientes, dicen, que cuando no se estipule en forma expresa, la relación de trabajo, se considerará por tiempo indeterminado.

Puede celebrarse la duración del contrato, por viaje, y puede ser de ida, o de ida y vuelta, si no consta en el rol, u otro documento escrito, se entenderá que es por viaje redondo. Se debe establecer el lugar de bajada, y el viaje concluirá en ese lugar, al terminar el desembarco de los pasajeros actividad principal.

La Ley Federal del Trabajo, en sus artículos 195 fracción IV y 196 primer párrafo dice:

"Art. 195-IV Si se celebra por tiempo determinado, por tiempo indeterminado o por viaje o viajes.

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

El salario se fija, en una suma determinada, por todo el viaje, sin tener en cuenta la duración de este.

#### 3.4.2 Por tiempo determinado.

Para determinar la duración de la relación de trabajo, se toman en cuenta, las condiciones que le dieron origen, la duración del contrato dependen del tiempo exclusivamente; el cual se determina de acuerdo a las modalidades establecidas en el contrato, contenidas en un plazo o condición.

La Ley Federal del Trabajo, señala los casos en que puede estipularse por tiempo determinado, primero, cuando lo exija la naturaleza del trabajo que se va a prestar, segundo, que tenga objeto sustituir temporalmente a otro trabajador. En su artículo 196 segundo párrafo señala, que en los contratos de ajuste puede ser por tiempo determinado, se fijará el puerto, donde deba ser sustituido el tripulante

En esta forma de contrato, se estipula, según la forma de pagar los salarios, puede ser en las siguientes maneras; por mes, los salarios se pagan por cuotas mensuales, es una de las formas más comunes, solo tiene derecho el tripulante a percibirlos al final del viaje. Por viaje, se paga una suma global por todo el viaje.

A la parte, es la porción de ganancias, esta forma es usual en la pesca, el tripulante tiene un porcentaje, en lo producido en la expedición; en la práctica gozan además de un sueldo fijo; con un porcentaje en el flete, puede ser en las mercancías o de pasajeros, está fuera de uso.

#### 3.4.3 Por Tiempo Indeterminado.

La Ley establece, que a falta de estipulación expresa en el contrato, por viaje o tiempo determinado, se entenderá la relación por tiempo indeterminado.

La Convención de Ginebra de 1926, relativa al contrato de ajuste,<sup>50</sup> en su artículo 6o, señala que el contrato puede

(50) JOSE LUIS DE AZCARRAGA, ob.cit. p. 762

celebrarse por duración determinada; pero; si la legislación nacional lo permite, por duración indeterminada, cuando no se ha fijado plazo.

En su artículo 9o, señala que puede darse por terminado, por alguna de las partes, con 24 horas de anticipación en el puerto de carga o descarga. Este aviso, deberá hacerse por escrito, cada país establecerá las condiciones de aviso, para evitar conflictos entre las partes.

### 3.5 PRUEBAS DEL CONTRATO DE AJUSTE.

#### 3.5.1 Documento del contrato.

Hablaremos de las pruebas del contrato de ajuste, interesantes formas de probar la relación de trabajo, cuando por alguna razón no se haya celebrado, como se indica en la Ley Federal del Trabajo; en sus artículos 194 y 195, preceptos que señalan la forma del contrato y los datos que debe contener. Un ejemplar se depositará en la Capitanía del Puerto y otra en la Inspección del Trabajo.

Las diferencias que surgan entre el capitán y el tripulante, en relación a los términos establecidos en el contrato, se

aclararán con el documento del contrato, firmado por el capitán y el tripulante. Donde aceptan las condiciones especiales en que se ajuste.

Cuando no exista el documento de referencia, se probará con el rol de tripulación y otros documentos que veremos a continuación.

### 3.5.2 Rol de Tripulación.

La Ley de Navegación y Comercio Marítimo, en su artículo 36, establece los documentos que los buques mexicanos procedentes de puertos nacionales, deben presentar para otorgarles permiso de entrada al puerto, señala los siguientes; despacho de navegación, manifiesto de carga, lista de pasajeros, rol de tripulación y diario de la navegación.

El rol de tripulación, lo llevan los buques mayores de 10 toneladas de arque total, en este libro se anota lo siguiente:

- a) El número de matrícula registrado, nombre del buque, nombre del capitán, oficiales y gente de la tripulación: la edad, estado civil, nacionalidad, empleo de cada uno a bordo, número de matrícula, sueldo establecido y la fecha de terminación del contrato;
- b) Las cantidades anticipadas o las que se hubieran prometido

pagar a cuenta de los sueldos; c) el puerto de salida y el de destino; d) Las firmas del capitán, oficiales y hombres de la tripulación, en los casos de no saber firmar, pondrá la impresión del dedo pulgar derecho.

Este libro debe ser aprobado por la Capitanía del Puerto, estar encuadernado, firmado y sellado, el número de fojas depende del número de tripulantes a bordo del buque.

En los casos de buques menores a 10 toneladas de arqueo, dedicados a la pesca, turismo, recreo, el libro es reemplazado por una hoja de rol de tripulación, siempre y cuando tenga tripulantes con sueldo, la validez de este documento es mensual.

Es el libro en el cual debe inscribirse, toda persona que preste sus servicios a bordo del buque, no importa la función que desempeñe. El capitán debe con anticipación, hacer las anotaciones correspondientes a cada tripulante que se embarque, después de la lectura que se hace, de las condiciones de embarco; cada tripulante firma el libro, y esto constituye el embarco.

La autoridad marítima, firma y sella el libro, hace las anotaciones correspondientes, en la libreta de mar de cada tripulante. El desembarco debe anotarse en el rol, con intervención

de las autoridades marítimas. En el extranjero, el embarque o desembarque del tripulante, debe hacerse con la intervención del Cónsul, quien visa la llegada y salida del buque; esto se hace con la finalidad de proteger al tripulante, en épocas remotas lo dejaban abandonado en cualquier puerto.

Al firmar el tripulante, se formaliza el contrato de ajuste, desde ese momento las obligaciones se inician, tanto para el capitán y tripulantes. Cuando no existe contrato, el rol de tripulación es una forma de probar la relación de trabajo.

### 3.5.3 Nota Firmada.

Es el documento, que el tripulante tiene derecho a exigir, en el cual se expresa la naturaleza del convenio, el sueldo y cantidades recibidas a cuenta de su salario. Esta nota, deberá darse desde luego, sino existe contrato escrito, o en caso de haberse emitido alguna de las constancias en el rol, y el tripulante tenga interés en comprobar con un documento en su poder firmado por el capitán.

### 3.5.4 Libro de cuenta y razón.

Es un libro de contabilidad, que debe ser encuadernado y

foliado, revisado por la Capitanía del Puerto. Cada vez que inicia una expedición zarpando el buque de su puerto de matrícula, el armador le proporciona al capitán una cantidad de dinero, destinado a sufragar los gastos del viaje o viajes. El capitán debe dar cuenta al armador de la inversión de los fondos.

Se lleva en forma de cuenta corriente, anotando debe tal cantidad, que el capitán recibe del armador, fletador, cargador ect., por cuenta del buque, y el de haber, cantidad destinada a los gastos que origine el buque, haciéndose referencia, de las facultades o documentos que justifiquen los movimientos hechos.

Se abre una cuenta corriente para cada tripulante, en la cual se hace constar sus sueldos, se anota en el debe, cada vez que se le entregue dinero a su cuenta, en inversiones que se hagan por cuenta de ellas, en caso de asistencia médica, que no sea a cuenta del buque, anticipos hechos a sus familias, y en el haber, la cantidad correspondiente a su salario, indemnización, etc.

### 3.5.5 Inscripción Matricular.

Es la base del ordenamiento administrativo, que va regir

a la gente de mar, ayuda a tener mejor control, puesto que no tiene una residencia estable; por la naturaleza del trabajo, además de salir del país sin pasaporte.

Se señala en la inscripción matricular, la experiencia, conocimiento, técnica y práctica, el grado marítimo que posee el tripulante. Existe un mejor control en los casos en que deserte.

La inscripción matricular, es el registro, que toda persona que ejerza una profesión marítima u oficio, debe tener en la Capitanía del Puerto. El Reglamento de Inspección Naval de Cubierta, en su artículo 78 señala, que para desempeñar el cargo de capitán, oficial de cubierta, telegrafista, médico y enfermero será necesario poseer el título correspondiente, el demás personal probará su capacidad ante la Capitanía de Puerto con su libreta de mar, con la cual se acredita la identidad personal.

La Ley de Vías General de Comunicaciones, en su artículo 286 establece, cual es el personal de la marina mercante, se divide en dos categorías: a) Las personas dedicadas a la navegación b) Las dedicadas a las artes o las industrias marítimas. La primer clasificación comprende: capitanes de altura, capitanes de marina, oficiales, sub oficiales de cubierta y máquinas,

radiotelegrafista, médico y enfermero, contra maestro, marinos, contador o sobrecargo, timoneles, cocinero, telegrafista, jefes de máquinas, primer, segundo y tercer maquinista, aspirantes de máquinas, prácticos, ayudantes de máquinas, fogoneros, engrasadores de limpieza, camareros, mayordomos y en general todo el que tenga cargo de planta en la embarcación.

En la segunda clasificación están: los constructores navales, ingenieros navales, los maestros de rada y calafetes, los pilotos prácticos locales, los fogoneros, pescadores de litorales, patronos de pesca, pescadores, patronos del río, patronos marineros, patronos motoristas y armadores.

La gente de mar, al estar inscrita en los registros portuarios, cumplen con los requisitos exigidos por la ley, como son: la edad y capacidad para el ejercicio de las funciones que van a desempeñar de acuerdo a sus categorías, la inscripción es indispensable, para ser admitido y formar parte de la tripulación.

Existe otra clasificación del personal de embarque, se divide en la siguiente: cubierta, máquinas, servicios auxiliares y aprendices marinos.

El personal de cubierta, se compone por oficiales: sus principales funciones son desempeñadas en el puesto. Colaboran con el capitán en las condiciones de navegación del buque, el personal que sale fuera del país, está constituido por oficiales egresados de las escuelas náuticas mercantes, con el título de pilotín.

El personal de máquinas, está compuesto por oficiales y personal subalterno, y deberán tener el título de maquinista naval, se adquiere después de haber acreditado un mínimo de navegación en buques de determinada potencia y calidad de máquinas.

El personal de servicios auxiliares, es denominado agentes del servicio general, constituido por personas que no son, propiamente técnicos de la navegación del buque, son médicos, radiotelegrafistas, ect.

Los aprendices marineros, son los menores cuya edad este comprendida entre los 16 y 18 años, puede inscribirse en la Capitania del Puerto, quien le otorga el permiso de embarco. El - embarco debe efectuarse precisamente; durante un año, en buques de cabotaje menor, posteriormente podrá navegar en los de cabotaje mayor.

El permiso se otorgará, siendo mexicano por nacimiento, justificar la edad requerida, buena conducta, aptitud física para el trabajo, consentimiento de los padres, saber nadar y remar, estar vacunado y revacunado.

#### 3.5.6 Libreta de Mar.

Es el permiso otorgado por la Dirección de Marina Mercante, después de estar inscrito en la Capitanía del Puerto. Se da al interesado la libreta de mar, documento que permite el embarco, sin el cual no puede ejercer función alguna como tripulante en los buques de matrícula nacional.

Contiene los mismos datos, que constan en el registro de matriculación. Es un documento indispensable, para las tripulaciones de embarcaciones mercantes y de recreo nacionales, se expide a solicitud del interesado, debe ser mexicano por nacimiento, lo cual lo acredita con su acta de nacimiento, expedida por el registro civil, a falta de esta, con su copia de asiento de bautizo certificada por el notario.

La Ley Federal del Trabajo, en su artículo 189 dice: "Los trabajadores de los buques deberán tener la calidad de mexicanos por nacimiento".

Se les expide a los mayores de quince años, en la categoría de cabo, buzo o fogonero, tomándose en cuenta, la prohibición de los menores de 15 años, que desempeñen servicios de pañoleros, limpia planchas o aprendiz de fogonero, de acuerdo con el artículo 191 de la Ley Federal del Trabajo.

A los menores de 18 años, deberán acompañar a su solicitud, la autorización expresa de sus padres, tutores o en su defecto de quien ejerza la patria potestad, para poder trabajar a bordo de los buques de marina mercante. En esta libreta, se hacen anotaciones, con tinta y letra clara de molde.

Los datos que contiene son: nacionalidad, domicilio, lugar de nacimiento, fecha de nacimiento, edad, sexo, estatura, color de la piel, complexión: pelo color, ojos color, señas particulares. Su fotografía reciente, con el sello de la Capitania de Puerto, la categoría o título o certificado de competencia. En esta libreta se anota las fechas de embarco y desembarco, lo cual sirve de prueba.

La aptitud física que debe tener el tripulante, para realizar el trabajo a bordo, se justifica con el permiso provisional de embarco o libreta de mar. Para ser expedido, se requiere comprobar buena salud, el examen médico de los 18 años, realizado

antes del embarque se estableció en la Convención de Ginebra 1921, relativa al examen médico obligatorio de los menores empleados a bordo de los buques.<sup>51</sup>

(51) JOSE LUIS AZCARRAGA, *ob.cit.*, pag. 750

## CAPITULO 4

### DERECHOS ESPECIALES DE LOS TRIPULANTES

#### 4.1 Navegabilidad del Buque.

En este tema, hablaremos de los derechos especiales que tiene el tripulante, dada la naturaleza del trabajo que realiza, en condiciones ambientales diferentes a los trabajadores de tierra. Uno de los derechos de los que gozan los hombres del mar, es el de la seguridad de navegación que va a garantizar su vida durante la travesía, y el buen desempeño de su trabajo, el de exigir que el buque se encuentre en perfectas condiciones de navegación.

La navegabilidad del buque, consiste en el buen funcionamiento de los mecanismos que cada tripulante está destinado a manejar, en que el buque este bien estibado, esto es, que tenga estabilidad. Los ingleses llaman a esta condición de navegabilidad seaworthinness, expresada en forma explícita o implí-

cita en el contrato marítimo de fletamento, seguro y ajuste.

El buque deberá estar provisto, de los accesorios y elementos necesarios, para el buen funcionamiento en la navegación, y con el número de tripulantes establecidos en los Reglamentos; esta condición, es una obligación que debe cumplir el armador y no puede librarse de ella en ningún momento, y debe estar incluida en los contratos.

Referente a esto, los contratos de fletamento y seguro, con relación al contrato de ajuste o al tripulante, no tiene el mismo contenido con la navegabilidad del casco; que debe ser tight staunch and schag, que comprende las calderas, máquinas principales, así como los demás mecanismos e instrumentos del buque.

En esta condición de navegación, se contempla el buen estado y conservación de los aparatos, el uso adecuado, y el manejo que debe tener el tripulante, de acuerdo con sus conocimientos técnicos. Se incluye el lugar donde trabaja, la habitabilidad en sus alojamientos que le son destinados, calidad y cantidad en la alimentación, el agua que debe usar; las condiciones higiénicas y el buen estado sanitario.

En el derecho sajón, cuando existen condiciones de inavega-

bilidad, el tripulante puede fundar su derecho para ser indemnizado, en el caso que el buque sufra un accidente y se compruebe que no reúne los requisitos que se exigen en la navegación, cualquier buque que emprenda una travesía, debe reunir los requisitos de seguridad que van a formar parte de las garantías que tiene el tripulante, lo cual se exige para obtener la documentación a bordo que marcan los Reglamentos.

La Autoridad Marítima, va a practicar visitas de inspección en las embarcaciones, las encontramos establecidas en la Ley de Navegación y Comercio Marítimo en su artículo 14B, fracciones I, II y III, señalan el tipo de visitas que se van a practicar y son: Las iniciales, que se hacen para verificar las condiciones técnicas de construcción en las embarcaciones. Las periódicas, ordinarias, especiales y extraordinarias, se harán a buques que llegen a los puertos mexicanos, ya sea porque se les descubra un defecto, o les ocurriera un accidente que pueda afectar la seguridad del buque, su eficiencia o integridad en los aparatos de salvamento; este servicio se acredita con los certificados de seguridad que expiden las Autoridades Marítimas.

Al respecto, el servicio de inspección que se efectúa en los botes, balsas, chalecos y aros salvavidas, se hace con la finalidad de garantizar la estabilidad del buque en el mar;

se requiere que los chalecos y aros salvavidas, sean suficientes y estén colocados en lugares de fácil acceso.

En casos de emergencia, el servicio de transporte por agua de personas, establece la utilización y sostenimiento de las instalaciones de seguridad marítima necesarias, de acuerdo con la cantidad de tráfico marítimo que haya y los siniestros de la navegación a que este expuesto; deben tener el suministro de los medios adecuados para localizar y salvar a las personas que estén en peligro.

Los servicios portuarios que se prestan a bordo son, el de inspección de cubierta y máquinas, que se prestarán durante la estancia de los buques en el puerto, se efectúan con el objeto de garantizar la seguridad del mismo cuando continúen su travesía.

La inspección en las embarcaciones, se hace previamente a su abanderamiento, al terminar la vigencia del certificado de seguridad, al entrar a un dique o varadero, si sufre modificaciones o reparaciones de importancia en el casco, cubierta, máquinas o partes principales.

Se pedirá que se practique la inspección del buque, en los

siguientes casos; cuando llegue a sufrir accidentes, a solicitud fundada debidamente y a juicio de la autoridad marítima, de los pasajeros, tripulación y embarcaciones; o del cónsul de la nación a que pertenezca el buque en los casos de ser extranjero, cuando lo solicite el capitán o el jefe de máquinas, al tomar el mando o hacerse cargo de las máquinas, por requerimiento judicial, o cuando la Secretaría de Marina lo estime conveniente.

En la práctica de las inspecciones iniciales, periódicas y extraordinarias, que se efectuen en la cubierta del buque, son con la finalidad de garantizar la seguridad de la embarcación, tripulación, pasajeros, cargamentos, para su comprobación se expiden los certificados de seguridad.

Se efectúan otras inspecciones; la de máquinas, que aseguran que el sistema impulsor del buque, se encuentre en óptimas condiciones, se acredita esto, con su certificado de seguridad. La inspección de línea máxima de carga, garantiza el cumplimiento de la norma que indica el nivel máximo de inmersión, al que el buque puede navegar, si cumple con el requisito, se le da el certificado de franco a bordo.

El arqueo es importante en la seguridad del buque, se va a determinar el tonelaje de la embarcación, el certificado se dá, cuando en los Convenios Internacionales ratificados por

México, serán arqueados conforme a las disposiciones mexicanas. La Autoridad Mexicana puede determinar la base de pago de los derechos y gastos portuarios, para este efecto, el naviero o su representante proporcionarán la documentación y elementos que se requieren para ello.

La revisión total o parcial, que se hace a todo lo que pueda influir directa o indirectamente en la navegación y tráfico de las embarcaciones, es para garantizar la seguridad de la tripulación y trabajadores portuarios.

En la práctica de las inspecciones, los propietarios, capitanes y tripulantes deberán proporcionar toda clase de datos e informes que les pidan, y ordenar que se realicen las maniobras que les indiquen. El costo que originen las inspecciones, los navieros estarán obligados a cubrir los gastos que se originen, y especialmente en las pruebas de resistencia, en la determinación de espesores, experimentos de estabilidad, y todos los que sean necesarios a criterio de la autoridad marítima; en el importe se incluye el gasto que se origine en la reparación del material averiado.

Se crean los servicios portuarios, con el fin de prever contingencias que se conviertan en accidentes. Las inspecciones tienen por objeto, verificar las condiciones técnicas, y el

buen funcionamiento del buque, en especial el de cubierta; que garantiza la seguridad en la navegación del buque, tripulantes y pasajeros y el de equipos, cadenas e implementos.

Es obligación del naviero, solicitar la visita de inspección a la Capitanía del Puerto de Matrícula, esto es, donde esté registrado el buque, antes de que termine el plazo de validez del certificado de seguridad, expedido por el Inspector Naval o Capitán del Puerto, estos tienen una duración de doce meses.

Los certificados de seguridad, son expedidos por el inspector o capitán del puerto, de acuerdo a su clasificación, se autoriza su navegación y tráfico, llevan un registro de los que se expiden. Todas las embarcaciones nacionales deben tenerlo. Los certificados que sean expedidos por los Capitanes de Puerto, tendrán el carácter de provisional, y serán canjeados en cualquier tiempo por el definitivo que expida el Inspector Naval.

Las condiciones de navegación, van a ser determinadas de acuerdo a su destino de travesía, existen sus excepciones; las embarcaciones nacionales podrán navegar sin el certificado, cuando tengan que trasladarse de un puerto a otro, con el fin de ser inspeccionados para la obtención del mismo; si en el transcurso del viaje terminara su vigencia y en el supuesto de haber sido retirado del servicio fuere trasladado a otro

puerto para quedar fondeado.

#### 4.2 Alimentación.

En este punto, hablaremos de otro de los derechos fundamentales que tienen los hombres del mar durante la travesía y su estancia en las embarcaciones, y este es, la alimentación obligatoria tradicional del armador. Aparece en la edad media, desde el consulado del mar. Esto se explica, porque durante el viaje, el tripulante no va a llevar sus alimentos a bordo, durante los días que dure el viaje, esta obligación se va a vincular; de acuerdo con las condiciones de seguridad que tenga el buque, y su capacidad de tonelaje en el arqueo.

Encontramos su reglamentación, en la Ley Federal del Trabajo, en su artículo 204, fracciones II, III, VII, se norman las obligaciones especiales de los patrones; y es la de proporcionar a los tripulantes de altura, cabotaje y dragado, una alimentación sana, abundante y nutritiva, con el fin de mantenerlos en buena condición física y mental.

La alimentación debe ser proporcionada sin costo alguno para el tripulante, cuando el buque es llevado a un puerto extranjero, con el fin de reparar y sus condiciones no les permitan permanecer a bordo, se les proporcionará los alimentos

de igual forma, aún cuando no sea en el mismo lugar donde se les contrató en los puertos nacionales.

52

En Seattle en 1946 se celebró el convenio relativo a la alimentación y al servicio de fonda a bordo de los buques, se señaló la obligación de establecer un nivel satisfactorio de alimentación y el servicio de fonda de la tripulación, que presten sus servicios en los buques dedicados a la navegación marítima; ya sea de propiedad pública o privada, dedicada a los fines comerciales, transporte de mercancías y pasajeros.

En su artículo 2º , se establece la elaboración de los reglamentos, que exijan sobre las provisiones de víveres y agua potable, la construcción, ubicación, ventilación, calefacción, alumbrado, sistema de agua corriente y el material de cocina; el estudio de métodos adecuados para la selección de la alimentación y un servicio de fonda satisfactorio.

Cada legislación, deberá mantener en vigor las normas sobre la alimentación destinada a proteger la salud, y lograr el bienestar de la tripulación, con el abastecimiento de víveres y agua potable adecuado, en cuanto a su calidad y cantidad;

tomando en cuenta el número de tripulantes, y la duración y naturaleza del viaje, el valor nutritivo y variedad que deberá tener la comida, es de importancia en la salud física y mental del tripulante.

En la inspección de este servicio, se da derecho a los tripulantes, a protestar cuando el servicio sea deficiente. La alimentación que recibe el tripulante, requiere que sea de buena calidad, para obtener un eficiente rendimiento en las labores desempeñadas. El armador tiene interés suficiente, en obtener del tripulante una aportación mayor en el trabajo realizado; de la buena alimentación, depende la salud del marino, asimismo el orden y la disciplina que debe seguir a bordo.

El trabajo que desempeña la tripulación de los buques, por su naturaleza, va a requerir que los alimentos sean proporcionados en el buque sin costo alguno para el trabajador. En los casos que el barco, se encuentre anclado en algún puerto nacional que no sea aquel donde se celebró el contrato, debe proporcionarse habitación y alimentos, con las mismas condiciones establecidas, que no originan ningún gasto para el trabajador.

Los alimentos, son parte del propio contrato de trabajo, esta norma implica que el armador, no pueda incluir en el salario el precio de la alimentación; y desde luego descontarlo del

del mismo. El artículo 213 fracción II de la Ley Federal del Trabajo dice: " En el tráfico interior o fluvial regirán las disposiciones de este capítulo, con las modalidades siguientes:

II. La alimentación de los trabajadores 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 deshabitados en los que sea imposible a los trabajadores proveerse de alimentos;"

Del precepto citado, se observa que el armador tiene la obligación de dar los alimentos necesarios a los hombres del mar, aún cuando en el contrato no se señale explícitamente, desde luego, esto va a depender de la ruta, categoría y tonelaje de arqueo que tenga el buque, y se proporcione alimentación a los pasajeros.

Al respecto, el autor Miguel Cantón Maller, explica lo siguiente: " Esto es fácilmente explicable; si se navega seis o más horas se encuentra en el caso de la jornada continua y el trabajador debe comer durante el viaje. Si se está en lugar

desahabitado, lógicamente será imposible adquirir los comestibles, por lo que la obligación debe recaer en el beneficiario del trabajo que es el patrón."<sup>53</sup>

En los capítulos anteriores, hacemos referencia al trabajo de la tripulación de los buques que por su naturaleza, tiene el armador la obligación establecida en la ley, de suministrar alimentos a los hombres del mar que esten en servicio, y aún cuando no lo estén, siempre que el tripulante se encuentre a bordo.

En el Reglamento de Inspección Naval de Cubierta, en su artículo 81 fracción I, inciso f, II y III inciso e, establecen el número de cocineros que se requieren para la elaboración de alimentos, en la tripulación de cubierta de las embarcaciones de navegación de altura, interior y costera, que conducen más de doce personas de tripulación total, habrá un cocinero y un ayudante.

Se impone la obligación, de llevar un cocinero que forma parte de la tripulación mínima de cubierta. El cual, debe cocinar

(53) MIGUEL, CANTON MELLER, Los Trabajos Especiales en la Ley Laboral Mexicana, Cardenas Editores, México, 1977.

comida que debe ser sana y de buena calidad, proporcionada al tripulante, en forma abundante de acuerdo a la naturaleza del viaje que se va a realizar.

Está prohibido, que el armador se encargue del control de los alimentos al capitán o a un oficial, quienes tampoco pueden vender a la tripulación, alimentos o mercaderías; para esto se organiza una comisión de tripulantes, que debe controlar la cantidad y calidad de los alimentos.

El escritor de la obra Derecho Laboral de la Navegación cita el artículo 25 de la Merchant Schipping Act inglesa de 1906 y la Merchant Seamen Act norteamericana de 1915, artículo 713 U.S.C.A. dice: "Contienen una reglamentación minuciosa de la cantidad de cada alimento que debe proporcionarse diariamente al tripulante, fuera de otras disposiciones análogas a las ya citadas de la ley francesa, destinadas a hacer efectivas las obligaciones pertinentes del armador o capitán."<sup>54</sup>

El capitán, tiene la obligación de proporcionar alimentos, a los oficiales y hombres de la tripulación, durante la travesía o el tiempo en que estén al servicio del buque, esto es

(54) Atilio Malvagni, Derecho Laboral de la Navegación, ob.cit. p. 103

independiente del salario que recibe el tripulante.

En el supuesto, que durante el viaje las provisiones se terminaran, o en un caso de fuerza mayor que sucediera, y tuviera que ser racionada la comida, el capitán convocará a sus oficiales a una junta en la que se decidirán; que los que tengan víveres por su cuenta en forma particular, deberán entregarlos para el uso general de los que se encuentren a bordo, de esto, quedará constancia en el Diario de Navegación. En los casos en que los tripulantes se enfermen, deberá darseles una alimentación especial, proporcionarles los medicamentos necesarios, los medios terapéuticos y atención médica.

#### 4.3 Alojamiento.

Es otro de los derechos que goza el tripulante, su reglamentación se encuentra en el artículo 204 fracciones I, III y VII, señala la obligación especial que tienen los patrones de proporcionarles alojamientos que sean cómodos e higiénicos, en el caso, que el buque sea llevado por reparaciones, o sus condiciones no les permitan estar a bordo en un puerto extranjero; se les debe proporcionar alojamiento. Si el supuesto, ocurre en puerto nacional, la obligación subsistirá, aún cuando no sea el mismo lugar donde se tomó al tripulante.

Se establece por parte del patrón, la obligación de proporcionar al tripulante, alojamientos que sean cómodos e higiénicos, dependiendo de la categoría y capacidad de tonelaje que tenga el buque, desde luego, en el derecho de la navegación la comodidad de cada tripulante, dependerá de la jerarquía que tenga.

El alojamiento, forma parte del contrato de ajuste, reglamentado en la Ley Federal del Trabajo, la tripulación tiene este derecho especial por la naturaleza en que desempeña sus labores, debe ser adecuado, estar en condiciones óptimas, es el lugar donde va a guardar sus ropas, y objetos personales y donde se encuentra ubicada su cama.

El autor Miguel Canton Maller opina al respecto: " Como la ley es omisa respecto de la habitación en estos casos, debe suponerse que es aplicable supletoriamente lo dispuesto para los trabajadores de mar, esto es, que si están fuera del lugar de contratación en el momento de descanso, o bien, el viaje se prolonga por varios días, el patrón debe proporcionar la habitación correspondiente al trabajador." <sup>55</sup>

(55) MIGUEL, CANTON MELLER, ob.cit. p. 49

La obligación del armador, de proporcionar alojamientos a los hombres del mar que se encuentran a bordo, es con el fin de que durante su descanso, se encuentren en ellos cómodos, y estos deben estar bien instalados, con ventilación, con una dimensión adecuada en las cuquetas y el cubaje de los compartimientos destinados al alojamiento en general; todo esto es, con el objeto de cuidar la higiene del buque, y desde luego, la buena salud del tripulante.

En la investigación que realizamos, encontramos diversas opiniones al respecto, Atilio Malvagni dice: " En la reunión marítima de Copenhague (1945) se estudió un texto preliminar relativo al alojamiento del tripulante a bordo que prevee las condiciones que deben llevar los alojamientos destinados a la tripulación, detalles de la construcción, aeración, calefacción, alumbrado, cuquetas, refectorios, lugares de esparcimiento, instalaciones sanitarias, enfermería."<sup>56</sup>

Posteriormente de esta reunión marítima, se celebró el convenio de Seattle de 1946, relativo al alojamiento de la tripulación a bordo, en el cual se establecen las medidas referentes

(56) ATILIO, MALVAGNI, Derecho Laboral de la Navegación, ob.cit. p. 104

a la ubicación de los alojamientos de la tripulación, la estructura y composición con el fin de garantizar la seguridad del tripulante, por las variaciones del tiempo a que esta expuesto el buque.

El convenio, se aplica a todos los buques que están dedicados a la navegación marítima, destinados con fines comerciales al transporte de mercancías o pasajeros. En su artículo 2o fracción g dice: " En este convenio: g) La expresión " alojamiento de la tripulación" comprende los dormitorios, comedores, instalaciones sanitarias, enfermerías y lugares de recreo previstas para el uso de la tripulación;"<sup>57</sup>

Se establece, que antes de iniciarse la construcción de un buque, deben presentarse los planos de la construcción, que señalen la ubicación de los alojamientos, estos se van a someter a la aprobación de la Autoridad competente, quien debe inspeccionar que cumplan con las condiciones necesarias y establecidas en los reglamentos de cada país.

Deberán estar, aislados del calor y frío, del ruido excesivo

(57) JOSE LUIS AZCARRAGA, ob.cit. p. 929

que exista en otras secciones del buque, el alojamiento, es el lugar destinado al descanso del tripulante; y debe estar en las mejores condiciones, aún cuando el tripulante este fuera de servicio, esto es, en el tiempo destinado a su descanso debe tener tranquilidad, para incorporarse después a su actividad descansado física y mentalmente.

En México, en el Reglamento de Inspección Naval de Cubierta, se prevén diversas disposiciones, que establecen las comodidades, que deberán tener los buques para sus tripulantes; señala que estarán instalados independientemente de los destinados a los pasajeros, y colocados en el espacio comprendido en la proa, al amparo de alguna colisión que pueda surgir durante el viaje.

A cada tripulante, le corresponderá tener una litera con las siguientes dimensiones, de 1.85 metros de largo, serán colocadas unas arriba de otras con un espacio libre entre ellas no menor de 75 cm de altura, y el fondo de la inferior con una altura de 25 cm sobre el piso.

Respecto, de la capacidad que deben tener los espacios destinados a los alojamientos, se computará a razón de tres metros cúbicos de espacio por persona como mínimo, pero en ningún caso

la altura de los espacios será menor de un metro ochenta centímetros; el número de tripulantes que puede alojarse en los departamentos, se marcará esto en forma permanente en la puerta de escotilla, esta disposición la regula el artículo 235 del Reglamento de Inspección Naval de Cubierta.

En este ordenamiento legal, se establece que los alojamientos deberán tener un sistema de ventilación, por medio de mangerotes giratorios o con otros mecanismos, o sistemas que permitan la renovación continua del aire; que tendrá una salida expedita y directa a cubierta, y que pueda ser utilizada en cualquier momento que sean las condiciones del tiempo.

Se instalarán, lumbreras o portillos que proporcionen luz a los alojamientos. Las embarcaciones con poco tonelaje, que son destinados a las rutas costeras o de aguas tranquilas, la capacidad del espacio, podrá ser reducida a juicio de los inspectores, sin ser menores que las señaladas, ni el espacio será menor de 2.25 metros cúbicos por tripulante.

No se permitirán, los alojamientos que se encuentren situados a menos de 1.75 metros de distancia de las cámaras de las calderas, solamente que se medien mamparos con aislamiento al calor. A los que se encuentren comunicados directamente con

las cámaras de máquinas o de motores, a menos que se medien con manparos estancos a los gases.

Al practicarse alguna inspección, los inspectores deberán exigir, que los alojamientos destinados a la tripulación, cubran todos los requisitos exigidos en el Reglamento de Inspección Naval de Cubierta, se establecen las condiciones mínimas relativas al alojamiento, en cuanto al cubaje y superficie por persona, altura de los locales, número máximo de personas. Estos lugares están ubicados con relación a las líneas de carga y al amparo de abordaje de proa.

#### 4.4 Ropa.

Es una obligación especial, que tienen los armadores de proporcionarles ropa de cama a los hombres del mar, en el Reglamento de Inspección Naval de Cubierta se establecen disposiciones jurídicas al respecto, es su artículo 241 establece que cada tripulante se le designará una litera, con un colchón o colchoneta, una almohada y ropa de cama suficiente, para cuando menos pueda ser cambiada una vez por semana. Se les designará una taquilla o armario para que puedan guardar su ropa.

En el artículo 204 de la Ley Federal del Trabajo, se regula

la obligación especial que tiene el armador de proporcionar al tripulante ropa, cuidando las condiciones de higiene del buque y de los hombres del mar. El Reglamento de Inspección Naval de Cubierta en el Artículo 242 exige ciertas condiciones de higiene que debe tener el tripulante durante su estancia en el buque.

El precepto citado, establece que los inspectores que practiquen la inspección en el buque, exigirán que los lugares dedicados a la tripulación así como los efectos a ellos destinados, se encuentren en perfectas condiciones de conservación y limpieza imponiendo las sanciones correspondientes en el caso de contravención.

En Estados Unidos, en la Merchant Seamen, institución jurídica citada por el autor de Derecho Laboral de la Navegación, dice: "(arts. 669 y 670, U.S.C.A.) obliga al armador, en todo viaje mayor de 14 días de duración a proporcionar al tripulante por lo menos un traje de cama. Todo el buque debe también estar provisto de un pañol de ropas destinadas a ser vendidas a la tripulación por un precio que no debe recargarse más de 10% con respecto al que rige en el puerto de salida del buque."<sup>58</sup>

(58) Atilio Malvagni, Derecho Laboral de la Navegación, ob.cit. p. 106

En la Conferencia de Seattle de 1946, relativa al suministro por los armadores a los tripulantes de ropa de cama, vajilla y otros artículos, se aprueba que el armador debe proporcionar a la tripulación sábanas, frazadas, colchas y vajilla limpia; las cuales puede utilizar durante su servicio, y tiene la obligación de devolverlas cuando termine el mismo o lo indique el capitán, desde luego, el tripulante debe tener cuidado de ellas durante su servicio; y en el caso de no cuidarlas bien, y consecuencia de ello sufran un deterioro, el tripulante pagará el precio de las mismas.

La ropa, que se proporcione como son las sábanas, frazadas y colchas, deberán ser de buena calidad, respecto a la vajilla de material fácil de limpiar, las toallas, jabón y papel higiénico los dá el armador.

En México, la Ley Federal del Trabajo, indica la obligación del armador de aportar la ropa, y en el Reglamento para la Navegación de Cabotaje en su artículo 18 dice: " Los armadores estarán obligados a dotar sus embarcaciones de todos los implementos indispensables para su buena navegación y tráfico, así como atender y cumplir oportunamente las observaciones hechas por los ciudadanos inspectores técnicos navales y de máquinas, y del capitán del puerto."

Podemos apreciar, que al estar obligados a dotar de los implementos necesarios, comprende ropa, sábanas, jabón, ect., esto forma parte de las condiciones de trabajo, el tripulante al estar fuera de casa varios días o meses, merece tener los utensilios necesarios durante su travesía, proporcionados sin costo alguno para él, de otra forma sufriría un menos cabo en su salario.

#### 4.5 Salario.

Es un elemento esencial en la relación de trabajo, es el derecho que tiene el tripulante a la retribución económica, es un instrumento de justicia social establecido en el artículo 123 fracción VI de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y el 101 de la Ley Federal del Trabajo.

Las disposiciones relativas al salario, las reglamenta la Ley Federal del Trabajo, el artículo 82 dice: " Salario es la retribución que debe pagar el patrón al trabajador por su trabajo."

Este derecho, no es especial todos los trabajadores en general gozan de él, se establecen disposiciones especiales para los trabajadores de los buques. Se trata de compensar las obliga-

ciones que tiene el enrolado en relación a su disciplina que debe seguir. Las Convenciones Internacionales, buscan la protección de la clase trabajadora, con la creación de normas de carácter general.

Se señala, la forma de fijar el salario, por unidad de obra, de tiempo, por comisión, a precio alzado o de cualquier forma. Los pagos del salario deben ser en efectivo por cuota diaria, las gratificaciones, percepciones, habitación, primas, comisiones, prestaciones en especie, cualquier otra cantidad o prestación, integran el salario.

El salario, debe pagarse en plazos que nunca podrán ser mayores de una semana, para los que desempeñan un trabajo material y quince días para los demás trabajadores. Cuando se determina el monto de las indemnizaciones, se tomará como base el salario correspondiente al día que surgá el derecho a ser indemnizado.

Cuando el salario sea variable, se tomará como salario diario el promedio de las percepciones obtenidas, a partir de la fecha del aumento. Cuando se establece por semana o por mes, será dividido entre siete o entre treinta, establecido en el artículo 89 de la Ley Federal del Trabajo.

Las disposiciones especiales, que se regulan para el trabajo marítimo, reglamentan que podrá pagarse un salario diferente por trabajo igual, se rompe con la disposición general; cuando se trata de embarcaciones de diferente categoría. Las embarcaciones se clasifican de acuerdo a la matrícula, y al Reglamento de Inspección Naval de Cubierta, dependiendo de los servicios que presta, dadas las condiciones de su construcción, seguridad, velocidad, radio de acción y tonelaje.

Al respecto, el autor Miguel Cantón Maller, opina: "Consideramos que ello no implica la posibilidad del patrón de cambiar a las tripulaciones de determinados buques a otros de inferior categoría, reduciéndoles el salario, ya que ésto, a nuestro juicio podría constituir una causal de rescisión."<sup>59</sup>

La Ley contempla en forma general, que los salarios, deben pagarse en moneda del curso legal establecida en México, el artículo 201 establece la posibilidad, que tiene el trabajador y a voluntad de él, el poder ser cubierto el salario convertido al tipo legal; en moneda extranjera, de acuerdo al país donde se encuentre el buque.

(59) MIGUEL CANTON MALLER, ob.cit. p. 46

Esta excepción establecida en la Ley, en el capítulo especial que regula a los trabajadores de los buques, tiene como finalidad, darle facilidades al trabajador de comprar en puerto extranjero.

Los tripulantes contratados por viaje, se les establece una cantidad fija, pero, si el viaje se alarga o se retarda; tendrán que recibir un incremento proporcional al de su salario. En el supuesto que el viaje, tenga menor duración, no puede disminuirse la cantidad pactada, no sería justo que el tripulante quedara despedido, y sin salario antes de terminar el plazo señalado en el contrato.

Además de las protecciones generales del salario, contenidas en la Ley Federal del Trabajo, y en los artículos 201, 202 y 203 regulan los salarios e indemnizaciones, disfrutarán de la preferencia consignada en el artículo 113, que establece la prioridad sobre cualquier otro crédito, incluidos los de garantía real, fiscales y los establecidos a favor del Instituto Mexicano del Seguro Social, sobre los bienes del patrón.

En este caso, sobre el buque, sus máquinas, aparejos, pertrechos y fletes, para estos efectos el propietario del buque es solidariamente responsable, cuando concurren créditos refe-

rentes a los viajes, tendrá preferencia el último.

El artículo 116 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, establece los privilegios que se tienen sobre el buque, sus pertenencias y accesorios. En primer lugar, señala los créditos derivados de las relaciones laborales.

La Ley de Vías Generales de Comunicación, en el artículo 284, regula que para la cesión de bandera, solo acordará la Secretaría de Comunicaciones, cuando se tenga garantizado el interés fiscal y el pago de los salarios de la tripulación, en su caso gastos de repatriación.

El principio de igualdad de salarios, lo contempla la Constitución Política en su artículo 123 fracción VII, dice: " Para trabajo igual debe corresponder salario igual, sin tener en cuenta sexo ni nacionalidad." También, la Ley Federal del Trabajo lo señala en su artículo 86 que dice: " A trabajo igual, desempeñado en puesto, jornada y condiciones de eficiencia también iguales, debe corresponder salario igual."

Existe una excepción a estos preceptos, y se da en los trabajadores de los buques, a los cuales la Ley, autoriza a pagar salarios distintos para trabajos iguales, por la influencia

que tiene la naturaleza y factores ajenos al trabajo; dependerá también de la categoría del buque.

El fundamento legal, se encuentra en la Ley Federal del Trabajo, en el artículo 200 que dice: "No es violatorio del principio de igualdad de salario la disposición que estipule salarios distintos para trabajo igual, si se presta en buques de diversas categorías."

#### 4.6 Asistencia médica y farmacéutica en caso de enfermedad o Lesiones.

En la Ley Federal del Trabajo, en su artículo 204 fracciones VII y VIII, se establece la obligación que tiene el patrón, de proporcionar tratamiento médico, medicamentos y otros medios terapéuticos, esto es, para las enfermedades que contraiga cualquiera que sea su naturaleza, el buque debe llevar a bordo el personal y material de curación necesario.

Si el tripulante, sufre lesiones durante el trabajo, tiene derecho a ser atendido y asistido por cuenta del buque y ser indemnizado por éste en el caso de quedar incapacitado. El patrón informará en la Capitanía de Puerto, dentro de las veinticuatro horas, después de haber sido notificado del accidente de trabajo ocurrido a bordo.

En el supuesto que el buque llegue a puerto extranjero, la información se rendirá al Cónsul Mexicano o al Capitán del primer puerto en que se encuentre.

Esta obligación empresarial de asistir al tripulante enfermo, no importando cual sea la causa o dolencia, es de importancia por ser un principio general del derecho; y la empresa ha de estar obligada a proporcionar todos los medios necesarios para combatir las enfermedades contraídas, en el momento que el tripulante presta sus servicios en el buque.

En la Antigüedad, el tripulante moría de peste, fiebre amarilla, malaria, tífus, ect., no se le proporcionaba asistencia médica. Actualmente, cuenta con la protección que le dá el Estado. En el Reglamento de Inspección Naval de Cubierta, se establece que dentro de la composición mínima de tripulación, debe estar incluido un médico y un enfermero.

Cuando el tripulante sea desembarcado, por requerirlo así la enfermedad, los gastos de asistencia médica, quirúrgica y farmacéutica, el alojamiento y hospitalización, son fundamentalmente a cargo de la empresa, si el tripulante enfermo no se encuentra registrado en el I.M.S.S., deberá ser llevado a su domicilio, se le cubrirán todos los gastos asistenciales y salariales.

Las disposiciones que norman los riesgos del trabajo, se encuentran en la Ley Federal del Trabajo en el artículo 472 en este ordenamiento legal están incluidos los trabajos especiales; en el artículo 473 se estipula lo siguiente: "Riesgos de trabajo son los accidentes y enfermedades a que están expuestos los trabajadores en ejercicio o con motivo del trabajo."

Los trabajadores de los buques, se encuentran incluidos en este artículo, los accidentes de trabajo conforme a la ley va a ser toda lesión orgánica o perturbación funcional, que sufra el trabajador, en forma inmediata o posterior, o la muerte en forma repentina en ejercicio o con motivo del trabajo, cualesquiera que sea el lugar y el tiempo en que se haga la prestación del servicio.

Las enfermedades del trabajo, van hacer todo estado patológico, que es derivado de una acción continuada, ocasionada por una causa que tenga su origen o motivo, en el trabajo o en el medio ambiente en que presta sus servicios.

El tripulante, que tenga un riesgo del trabajo, y con motivo de que sufra alguna lesión, tendrá derecho a la asistencia médica, quirúrgica, rehabilitación, hospitalización, si se requieren medicamentos y material de curación, los aparatos de prótesis y ortopedia necesarios, su fundamento legal se establece en

la Ley Federal del Trabajo en el artículo 487.

Las disposiciones jurídicas, que se señalan dentro del Capítulo de los Riesgos del Trabajo, contemplan la obligación que tendrá el patrón de proporcionar a los tripulantes de los buques, medicamentos y material de curación que se requiera para los primeros auxilios, en esta labor especializada el lugar de trabajo será el buque, y cuando seán más de 100 trabajadores; deberá el armador establecer una enfermería con todos los medicamentos y material de curación, para atención médica y quirúrgica para poder ser atendidos en una emergencia por personal capacitado y competente.

Si tienen a su servicio más de 300 trabajadores, se instalará un hospital con personal médico y auxiliar necesario, con previo acuerdo entre los trabajadores y patrones, pueden celebrar contratos con los sanatorios u hospitales. Al ocurrir un accidente de trabajo, el armador dará aviso por escrito a la Secretaría del Trabajo y Previsión Social, al Inspector del Trabajo y a la Junta de Conciliación y Arbitraje dentro de las 72 horas siguientes de ocurrido el accidente; dando el nombre y domicilio del trabajador, el puesto que ocupa y el monto del salario.

En la Ley del Seguro Social, se contempla el régimen obligatorio y voluntario que comprenden: el seguro de riesgos del

trabajo, enfermedades y maternidad, invalidez, vejez, cesantía en edad avanzada y muerte. En sus artículos 513 y 514 de la Ley del Trabajo se establecen las tablas de enfermedades del trabajo y la tabla de evaluación de incapacidades permanentes.

Al respecto, el Convenio celebrado en Ginebra en 1936,<sup>60</sup> relativo a obligaciones del armador en caso de enfermedad, accidente o muerte de la gente de mar, señala en su artículo 2o, las obligaciones que deberá cubrirse en los riesgos de enfermedad o accidentes que ocurran en el período transcurrido, entre la fecha estipulada en el contrato y el inicio del servicio, hasta la terminación del contrato, o de la muerte que resulte de cualquier enfermedad o accidente.

La Legislación de cada país, podrá establecer las siguientes excepciones; el accidente no ocurrido en el servicio del buque; el accidente o enfermedad imputables a un acto voluntario, o intencionado; la mala conducta del enfermo, herido o muerto; la enfermedad, lesión o deficiencia física desarrolladas voluntariamente al efectuarse el ajuste.

Se eximirá de esta obligación al armador, de toda respon-

(60) JOSE LUIS AZCARRAGA, op.cit. p. 879

sabilidad respecto de la enfermedad o muerte causada directamente por el mismo trabajador, cuando la persona ajustada se hubiera negado a un reconocimiento médico al efectuarse el enrolamiento.

Se contempla además, la asistencia médica por cuenta del armador, y deberá comprender el tratamiento médico y el suministro de medicamentos y otros medios terapéuticos de buena calidad y cantidad suficiente, incluyendo el alojamiento y los alimentos.

La asistencia médica depende de la curación del enfermo o herido, hasta que se compruebe el carácter permanente de la enfermedad o de la incapacidad. La legislación nacional puede limitar la responsabilidad del armador al pago de los gastos del tratamiento médico o del mantenimiento, durante un período que no podrá ser menor de dieciséis semanas a partir del día del accidente o del comienzo de la enfermedad.

#### 4.7 Repatriación.

En el capítulo de los derechos especiales que tienen los tripulantes, la repatriación forma parte de ellos, y es el poder regresar a su patria, lo encontramos reglamentado en la Ley Federal del Trabajo en el artículo 204 fracción IX, el ordenamiento jurídico en comentario, señala la obligación especial

del patrón de repatriar al tripulante, al lugar donde convinieron salvo en los casos de separación que sea por causas que no sean imputables al armador.

En las antiguas ordenanzas, se prohibía abandonar o despedir en el transcurso del viaje a un tripulante, sin el permiso de la autoridad marítima o consular, medida de protección hacia el marino. En la actualidad, con la navegación de vapor, surge la necesidad y utilidad de ese personal, y ha dejado de tener tanta importancia las cuestiones políticas, pasando en primer término las razones humanitarias al surgir el derecho de ser repatriado.

En la figura de la repatriación, existen normas generales y especializadas que rigen la marina mercante, una de ellas no protegen precisamente a los tripulantes, sino los intereses públicos, por lo cual las maniobras que se hacen en el equipaje, todavía se encuentran sometidos a la obligación de la conscripción ya que no pueden ser desembarcados en un país extranjero, aún cuando ya hubieran concluido el ajuste con el consentimiento de las partes.

Resulta interesante el tema de la repatriación, derecho que tienen los hombres del mar, y va a consistir en el transporte que debe proporcionarse al enrolado para que regrese al puerto donde fué ajustado, los gastos que se originen corren por cuenta

del armador, cuando el ajuste se hace por tiempo indeterminado; y el tripulante haya pedido una licencia después de dos años que tenga de servicio.

La repatriación se crea con la finalidad de proteger al personal mercante, que por cualquier motivo sea desembarcado en un puerto distinto del de su ajuste, tiene que regresar al puerto donde se celebró el ajuste. De parte del armador surge la obligación legal de repatriar al tripulante, es un derecho irrenunciable y le corresponde al armador, esta obligación forma parte de la protección jurídica que tiene el enrolado.

A sido instituido por otro lado, por la protección de los trabajadores marítimos asalariados que se encuentran en estado de indefensión si quedaran a la deriva en un puerto extranjero, por otro lado; se encuentra el interes del Estado, que lo hace con el fin de que los marítimos inscritos no se dispersen fácilmente en el exterior. Este segundo fin dependerá de cada legislación jurídica, no se preocupa tanto por asegurar el regreso efectivo a la patria del tripulante, como el de que se paguen los gastos correspondientes y se aplican las mismas disposiciones en el desembarco en un puerto nacional que sea distinto al de ajuste.

En conclusión, la repatriación significa el regreso al puerto

de ajuste y entre otros se señala la obligación especial del patrón, de repatriar al tripulante al lugar donde convinieron, en efecto, según lo dispuesto por el artículo 204 fracción IX, de la Ley Federal del Trabajo, el derecho de la repatriación consiste en el regreso al lugar donde convinieron; ya sea que se haga de uno a otro lugar del país, o de uno a otro puerto extranjero, ya que solo se refiere al lugar donde convinieron, no obstante, que las personas que se repatrián podrán ser enviadas al lugar de su domicilio u otro de su elección, cuando la erogación necesaria fuera menor o igual a la que se requiere para retornarlo al puerto de ajuste.

Es importante mencionar los supuestos que se contemplan en la repatriación, esto es, si el buque se encuentra en el extranjero, y no se ha empezado, ni ordenado el viaje de retorno al país, tiene derecho a los gastos de regreso en el caso que el capitán no le facilite otro embarque. Se observa que es obligación del armador proporcionarle al enrolado el transporte de regreso a su patria o puerto donde fue ajustado. Si el viaje se interrumpe por parte del propietario, del capitán o fletador, después de haberse emprendido, tiene la obligación de proporcionarle otro embarque, en el supuesto que el buque no pueda retornar.

Dentro de la repatriación se dan diversos supuestos cuando se efectúan a costa del armador y se da en los siguientes casos:

1.- Cuando el enrolado se desembarque en el exterior por la conclusión del ajuste, si el capitán no le proporciona otro embarque y no concurren los extremos necesarios para la prórroga obligatoria del contrato, esto es, que subsista la materia del trabajo.

2.- Si el viaje se suspende después de la partida del buque, los que sean enrolados por viaje o por mes, tendrán el derecho a los gastos de regreso, en este supuesto únicamente hasta el punto de partida del buque, en el caso que no se consiga un embarque en otro buque dirigido al mismo lugar.

3.- Cuando se desembarque al enrolado por enfermedad o lesión, los gastos corresponderán al buque, cuando la lesión se produzca en cumplimiento de un servicio ordenado en interés del mismo o de la carga; esto es si el marino se enferma durante el viaje, cuando debe no obstante ser desembarcado, el capitán debe depositar en la Oficina Consular lo necesario, incluso los gastos de repatriación.

4.- Si el buque se vende durante el transcurso del ajuste, tendrán derecho a ser repatriados a expensas del buque. Si la venta en el exterior implica el retiro de la bandera o el buque fuera secuestrado en un puerto extranjero, intervendrá la autoridad consular para tutelar los intereses de los tripulantes y

procurar su repatriación. Esto se produce de oficio, cuando no sea posible ponerlo a cargo del armador o de los demás interesados.

5.- Cuando el enrolado sea despedido por el capitán con justa causa o sin ella. El capitán deberá procurarle los medios para el regreso al país o procurarle el embarque en otro buque que se dirija a dicho lugar.

6.- En el caso que el desembarco sea consecuencia de naufragio u otro caso de fuerza mayor. Entonces los gastos de repatriación se pagarán sobre el producto de los despojos, si los hubiera del buque y sus aparejos, y sobre el flete de las mercaderías.

7.- En el supuesto de que el enrolado fuese maltratado o a quien el capitán no hubiese suministrado el alimento correspondiente, puede pedir la rescisión del contrato, y si el buque se encuentra en buen puerto tiene derecho también a ser repatriado por cuenta del buque.

En los casos mencionados, el reembolso de los gastos de repatriación puede ser sustituido por otro embarque, aprovechando que la nave se dirige al puerto donde fué ajustado el marino, o el lugar donde convinieron.

El derecho de repatriación, presupone la rescisión del contrato de ajuste, este principio tiene importancia, si el contrato se rescindió por naufragio, la indemnización pertinente por desocupación correría desde el acontecimiento, independientemente de lo debido al tripulante por el derecho de repatriación.

El concepto jurídico de la repatriación, que algunos autores opinan, es el derecho que tiene todo tripulante de ser conducido al puerto de embarque o de ajuste, cuando por cualquier motivo fuere desembarcado en un puerto distinto al de ajuste.

El significado gramatical, no se ajusta a los conceptos jurídicos de repatriar, en virtud que significa regresar a su patria, y esto no ocurriría si el marino se ajusta en un puerto distinto a su lugar de origen. En forma general se utiliza por los países el término repatriación, derecho que tiene como finalidad proteger a sus nacionales en el trabajo a bordo de sus buques mercantes, se considera generalmente el puerto de embarque el de matrícula del buque.

En los casos mencionados, los gastos de repatriación la obligación de pagarlos es por parte del armador, pero en cambio, se hará a expensas del enrolado en los siguientes supuestos:

- 1.- Si el desembarco ocurre por despido, por alguna de las

causas especiales de rescisión o por voluntad del enrolado, el armador tendrá derecho al reembolso de los gastos.

2.- Cuando se desembarque el ajustado por lesión o enfermedad contraída por su culpa. El capitán procede a anticipar los gastos que luego deberán reembolsarse al armador.

En general se puede decir que la tripulación tiene el derecho a ser repatriado por cuenta del buque, siempre que el contrato de ajuste se rescinda en un puerto distinto al de embarque y esto sea por causa inherente al armador o capitán. Este derecho existe ya que el marino no puede ser dejado en contra de su voluntad en un puerto distinto de aquel en el que se ajustó.

Las causas del desembarco, solamente se tendrán en cuenta para la computación de los gastos que se requieran en la repatriación y determinar a cargo de quien corre la obligación; originalmente es por cuenta del armador, cuando se den los supuestos que se han mencionado con anterioridad.

Esta figura tiene dos fundamentos, uno de carácter político-estatal, y otro de índole humanista. El primero, predominó en forma absoluta durante siglos atrás. El segundo, es el que predomina en los momentos actuales. En la Edad Media, desde el Consulado del Mar, se preocupaba el Estado porque los tripulantes no fueran abandonados en tierras extrañas.

Posteriormente, cuando se empezaron a constituir los Estados Modernos, sus flotas de guerra necesitaban del personal de la marina mercante, altamente especializada en las complicadas maniobras de un buque de vela, y por eso evitaba perderlo o disminuirlo con el abandono de sus integrantes en los puertos extranjeros, además de arriesgarse a correr el riesgo de ser utilizados por los países rivales.

El Estado tiene la obligación de repatriar a los marinos que sean dejados en el extranjero, pero al mismo tiempo es obligación de los armadores hacia el Estado, ya que todo tripulante que este inscrito, estando por tal motivo a disposición del Estado, al ser contratado por el armador es recibido por este y por consiguiente es responsable del marino.

Las disposiciones internacionales, las encontramos en la Convención de Ginebra de celebrada en 1926,<sup>61</sup> relativa a la repatriación de la gente de mar, que establece que todo marino desembarcado al término o durante el transcurso del contrato tiene derecho a ser llevado a su país, o a su puerto de ajuste, o si no al puerto de partida del buque, esto dependerá de lo

(61) JOSE LUIS AZCARRAGA, ob.cit. p. 765

que establezca la legislación nacional, que debe prever lo necesario y establecer a quien corresponden los gastos de repatriación.

Se considera repatriación, cuando la gente de mar a sido regresada debidamente a su país en el puerto donde fue contratada o en el puerto vecino o en el de zarpa del buque, los gastos de repatriación no pueden ser puestos a cargo del marinero que fuese desembarcado a raíz de un accidente sufrido durante el servicio, en naufragio, enfermedad o despido por causa que no le fuere imputable. Los gastos deben comprender el transporte, alojamiento y alimentación durante el viaje, y la alimentación hasta el momento de la partida.

La autoridad pública del país, en los buques que esten matriculados deberán vigilar la repatriación de todos los marinos sin distinción de nacionalidad, y hacer los anticipos de los gastos de repatriación cuando sea necesario. La convención de Ginebra, contiene disposiciones que favorecen a los hombres del mar, da todos los elementos generales, fijando algunos principios que la legislación nacional debe seguir.

## CAPITULO 5

### OBLIGACIONES ESPECIALES DE LOS TRIPULANTES

#### 5.1 Obligaciones de dar.

##### 5.1.1 Prestación del servicio a bordo.

En el tema de referencia trataremos las obligaciones especiales que tienen los tripulantes, las cuales se encuentran contenidas en el contrato de ajuste. En la Ley Federal del Trabajo en su artículo 195 fracción X se establece que por escrito se señalará los derechos y obligaciones del trabajador, y entre otras obligaciones está la prestación del trabajo a bordo.

Es decir, el artículo citado con anterioridad en su fracción III, se establece que se hará mención del buque o buques a bordo de los cuales se prestarán los servicios. Asimismo se establecerá con toda claridad el servicio que debe prestarse.

Al respecto, el autor Atilio Malvagni en su obra cita a Ripet quién dice: "Las obligaciones que pesan sobre los hombres de la tripulación pueden resumirse en la fórmula siguiente: deben trabajar, según su especialidad, obedeciendo las órdenes del capitán y de los oficiales".<sup>62</sup>

En consecuencia, esta fórmula teórica se ha aplicado en forma general en diversos países, y en nuestra legislación se encuentra contenida en la Ley Federal del Trabajo en su artículo 195, ya que el marino debe cumplir su servicio a bordo del buque en las condiciones determinadas en el contrato de ajuste, leyes y reglamentos en vigor.

Dentro de la práctica de la marina mercante, el tripulante se embarca compareciendo ante la Capitanía del Puerto o ante el Cónsul mexicano si se encuentra en el extranjero, donde se hace la correspondiente anotación en su libreta de embarco.

La prestación del servicio a bordo debe de efectuarse con la diligencia que se exige por la especial naturaleza del trabajo, dentro del horario que se fija en el contrato de ajuste,

(62) RIPET, citado por Atilio Malvagni, Derecho Laboral de la Navegación, op.cit. p. 108

en este trabajo especializado dada la naturaleza el capitán tiene derecho de indicar la prestación del servicio de la tripulación más allá de los límites del horario fijado en los casos que surgan contingencias con motivo de la navegación.

En la navegación se requiere de diferentes servicios durante la travesía y la estancia en los puertos, y la tripulación está obligada a prestar los servicios de limpieza y conservación de la nave, esto incluye el mantener los locales dispuestos para el alojamiento; con la mayor limpieza sin que con ello se pretenda el pago de compensación como trabajo extraordinario.

El personal de la marina mercante, se divide en categorías, y en los grandes buques de carga y pasajeros, la tripulación se clasifica en cubierta, máquinas y servicios auxiliares, por lo que no puede existir confusión en el desarrollo de la prestación del servicio a bordo; la tripulación conoce y deben conocer sus propias atribuciones en lo cual está la mayor garantía de un normal servicio.

Durante la prestación del servicio a bordo, se establecen horarios y turnos relativos, ya que generalmente están regulados por acuerdos sindicales. En este trabajo especializado el trabajador se encuentra a bordo del buque y a la disposición del capitán, las jornadas de trabajo deben ser las legales, es decir

de ocho horas la diurna y siete la nocturna. En el derecho de la navegación es costumbre realizar turnos de cuatro horas, esto es, la jornada de trabajo se ajusta a la naturaleza de la labor que se realiza, ya que este se encuentra bajo condiciones especiales de tiempo y clima.

El convenio celebrado en 1936, convocado en Ginebra, relativo a las horas de trabajo a bordo y a la dotación<sup>63</sup>, establece diferentes reglas para los buques dedicados a la navegación marítima, en su artículo 2o inciso d) dice: "Para los efectos de la aplicación del presente convenio se interpreta "hora de trabajo", significa el tiempo durante el cual la tripulación está obligada, por orden superior, a efectuar un trabajo para el buque o para el armador, o estar a la disposición de un superior, fuera del lugar que sirva de habitación a la tripulación."

Las horas de trabajo en la mar se distribuyen de acuerdo a la capacidad del buque, en buques de más de 2000 toneladas y en los días de arribada y zarpa no deberán exceder de ocho

(63) JOSE LUIS DE AZCARRAGA, op.cit. pag. 831

horas por día ni de cincuenta y seis por semana, para el personal de puente cuyo servicio esté organizado en turnos de guardia.

En los de 2700 toneladas y en los días de arribada y zarpa, no deberán exceder de ocho por día ni de cincuenta y seis por semana para el personal de puente empleados en trabajos diurnos, en los días de arribada y zarpa de buque no se podrán prolongar las horas de trabajo más allá de los límites permitidos.

Las disposiciones del convenio se deberán aplicar al personal de puente, máquinas y de calderas y a los oficiales de puente y de máquinas, incluidos los aprendices y los alumnos náuticos y de máquinas, cuando los guardias estén suspendidos en los puertos.

De acuerdo a lo establecido por el artículo 8o del convenio relativo a las horas de trabajo no deberán exceder de ocho por día ni de cuarenta y ocho por semana, se contempla el descanso semanal, no podrá exigirse trabajo alguno en los días de descanso semanal, excepto a título de horas extraordinarias o para asegurar la ejecución de trabajos cotidianos o sanitarios, debiendo de estar comprendido dentro del límite semanal de cuarenta y ocho horas cualquier trabajo realizado a estos efectos.

En estas disposiciones podrán exceptuarse al personal nece-

sario para la seguridad del buque y de las personas embarcadas o para la conservación de la carga, de conformidad con la legislación nacional o al contrato colectivo.

Ahora bien, el servicio de guardia quedará normalmente suspendido cuando el buque deba permanecer en un puerto más de veinticuatro horas, se cuenta desde su arribada, a excepción de los casos en que el capitán del buque considere que dicha suspensión pudiera implicar riesgo para la seguridad de la embarcación.

La prestación del servicio a bordo es considerado en forma distinta, según se trate de servicios en los puertos y en la navegación. En los puertos cuando no funciona el turno de navegación, el horario es de ocho horas diarias para toda la tripulación; estas horas incluye al personal de cocina y de cámara, cuando no funcione el turno de navegación.

El servicio de guardia en los puertos en los días festivos, tanto nocturno como diurno y el servicio de guardia nocturno en los días laborales, se práctica a criterio del comandante, sin que sea más de una mitad del personal de cubierta y no más de un tercio del personal de máquinas.

Para el Estado mayor, el servicio de navegación sea de

de cubierta como de máquinas, es de ocho horas sobre las veinticuatro. El turno es de cuatro horas de trabajo con 8 francos, esto no incluye las naves que tengan estados mayores inferiores a tres personas de cubierta o de máquinas, o que presten servicios de corta navegación.

La guardia de navegación para el personal de cubierta se divide en dos turnos, de cuatro en cuatro horas; para el personal de máquinas en tres turnos, con ocho horas de trabajo y 16 francos; para el personal de cámara la prestación del servicio es regulada de acuerdo a las exigencias del servicio, pero no debe superar las ocho horas.

En relación al descanso festivo se deja a la elección del empresario o confiado a los acuerdos sindicales, dado que el trabajo a bordo no es como en el de una fábrica o de una oficina. En el trabajo a bordo debe de existir una continuidad nuestra legislación prevee esta circunstancia en el artículo 198, que establece que cuando el buque se encuentre en el mar y la naturaleza del trabajo no permita el descanso semanal se aplicará lo dispuesto por el artículo 75 de la Ley Federal del Trabajo.

Este precepto legal establece que los trabajadores y los patronos determinan el número de trabajadores que deben prestar

sus servicios en los días de descanso obligatorio, los trabajadores que estén obligados a la prestación de servicios tendrán el derecho a que se les pague independientemente de su salario por el día correspondiente, un salario doble por el servicio prestado.

Ahora bien, en el Reglamento para la Navegación de Cabotaje en su artículo 43 inciso c) se establece la obligación de la tripulación de presentarse a bordo en tiempo oportuno al desempeño de sus obligaciones. Es decir se reglamenta la prestación del servicio a bordo del buque.

#### 5.1.2 Equipaje del Tripulante.

En este punto trataremos la obligación especial que tiene el tripulante de llevar el equipaje a bordo, esto es como una medida para garantizar los intereses del armador, con el fin de evitar que puedan sustraerse objetos que son propiedad del buque.

Es decir, esto es una obligación que tiene el tripulante de llevar su equipaje a bordo, asimismo de no poderlo sacar del buque sin que sea inspeccionado por el capitán o contra-maestre. esto es con la finalidad de garantizar los intereses de los cargadores, ya que ciertas mercaderías que son transpor-

tudas pueden tentar al tripulante, el cual puede sustraerlas y sacarlas del buque con facilidad en su equipaje.

La Ley de Vías Generales de Comunicación, en su artículo 293 fracción III contiene la facultad del capitán para aprehender a los que hubieren cometido algún delito a bordo, en este caso el robo de alguna mercancía o daño que se ocasione a las mismas por la tripulación, y puede dañar cualquier determinación que exijan la seguridad o la conservación de la disciplina; pudiendo el capitán hacer desembarcar bajo su responsabilidad al tripulante que estime necesario.

Aun siendo propiedad del tripulante su equipaje, el desembarco del mismo sin previo permiso de la autoridad aduanera, puede constituir una infracción, toda vez que la ley aduanera tiene como finalidad regular la entrada al territorio nacional y la salida del mismo las mercancías y de los medios en que se transportan o conducen.

La autoridad aduanera, puede verificar las maniobras de carga, descarga, transbordo, almacenamiento y conducción de mercancías; así como el embarque y el desembarque de pasajeros y la revisión de sus equipajes a su entrada o salida del territorio nacional.

Ahora bien, para efectuar la revisión del desembarco de equipaje los capitanes, pilotos y conductores de los medios de transporte de mercancías están obligados a recibir la visita de inspección aduanera con motivo de su entrada o salida del país, aplicar las medidas que la autoridad aduanera señale para prevenir y asegurar los vehículos en cumplimiento de la ley.

Esta disposición se encuentra contenida en la Ley Aduanera en su artículo 10, lo que origina que los capitanes, pilotos y conductores de los medios de transporte deben de prever el cumplimiento de estas normas, lo cual origina una obligación para el tripulante de dirigirse al capitán o contramaestre o autoridades que los representan, para que revisen su equipaje antes del desembarco del mismo.

## 5.2 Obligaciones de hacer.

### 5.2.1 Licencia del capitán para salir del buque.

En el derecho de la navegación, se requiere además de un trabajo técnico normas jurídicas diferentes a las que rigen a los trabajadores que se encuentran en tierra, es decir se rige por una disciplina más rigida, para obtener un buen funcionamiento y explotación del buque; y no poner en peligro la seguridad de navegación del mismo. Por lo que se le exige al

tripulante que no debe salir del buque sin licencia del capitán o de quien los represente.

En efecto, en los términos de la Ley de Vías Generales de Comunicación en su artículo 291 fracción III se establece, que los capitanes tienen a su mando la responsabilidad de la Secretaría de Comunicaciones y demás autoridades administrativas de la nación y por tanto, están obligados a guardar y hacer guardar el orden y la disciplina a bordo de la embarcación, es decir el capitán es el único responsable de la buena dirección de su barco y del cumplimiento de las obligaciones de la tripulación y demás personal a sus órdenes. Esto origina que el capitán deba tomar las prevenciones necesarias para mantener la seguridad del buque en el puerto como durante la navegación.

En la legislación mexicana, esta disposición legal se encuentra contenida en el Reglamento para la Navegación de Cabotaje, en su artículo 43 inciso h) que establece que la tripulación del buque deberá abstenerse de salir del buque en horas de trabajo o estando dentro del tiempo fijado por el capitán del barco para zarpar, sin permiso del mismo.

Es decir, que el tripulante en ningún momento debe salir estando a bordo en horas de trabajo sin permiso del capitán, en el derecho de la navegación esta prohibición comprende dos

casos distintos; no salir del buque y no pasar la noche fuera de él de manera que la simple licencia concedida por el capitán no autoriza al tripulante a pasar la noche fuera del buque si no ha sido expresamente hecha. La organización de las guardias a bordo, así como los del trabajo y su distribución serán efectuados por las autoridades del buque con el fin de mantener la seguridad del mismo, y determinaran la oportunidad y la duración del personal.

Debido a la disciplina que se requiere, su incumplimiento no solo es saliendo sin licencia del buque, sino también cuando habiendo salido con autorización del capitán, el tripulante no regresa al buque el día y hora establecidos, pues las consecuencias para la disciplina y el trabajo son las mismas.

Esto se debe a que en este trabajo especializado, el número de tripulantes de cada buque es el estrictamente indispensable para la prestación de servicios, lo que puede originar la ausencia de algunos de sus componentes descontrol, causando una desorganización y recargando el trabajo a los restantes; ya que por los conocimientos técnicos que se requieren, no es fácil sustituir a un miembro de la tripulación y un retraso en la zarpada del buque o el pago de horas extras a los tripulantes recargados de trabajo causa perjuicio a los intereses del armador. En consecuencia, se exige el cumplimiento estricto

de las obligaciones del tripulante.

#### 5.2.2 Obediencia al capitán y demás oficiales.

En páginas anteriores mencionamos que en el derecho de la navegación, tiene características especiales, y entre éstas se contempla la disciplina a bordo de un buque mercante, en cierta forma participa de la naturaleza de la disciplina militar, y la insubordinación o indisciplina puede ocasionar un despido.

Es decir, la insubordinación del tripulante hacia el capitán se encuentra regulada en la Ley Federal del Trabajo en su artículo 205 que establece la obligación especial del tripulante de respetar y realizar las instrucciones y prácticas destinadas a prevenir los riesgos del mar, esto es, realizar todas las actividades que se requieran dependiendo de las necesidades que exija la expedición, por lo que es imprescindible la obediencia al capitán y oficiales; quienes actuaran en estos casos como representantes de la autoridad.

Ahora bien, en el derecho de la navegación el capitán tiene facultades de carácter público y privado. La subordinación del tripulante hacia el capitán en determinadas circunstancias es de derecho público, es decir actuó como representante de las autoridades mexicanas y en el derecho privado tiene atribu-

ciones de representante o mandatario del armador.

Además una característica importante es la técnica, lo cual es determinante para las condiciones de seguridad del buque al desempeñar la función de director de la navegación. Estas funciones técnicas van dirigidas a obtener el mejor rendimiento económico del buque destinado al éxito comercial de la expedición para garantizar la seguridad absoluta al puerto de destino.

Estas cualidades técnicas, se complementan con las de dirigir la tripulación del buque, las cuales están íntimamente vinculadas a su investidura de delegado de la autoridad Pública; por un lado el capitán es el jefe del buque, tripulación y pasajeros le deben respeto y obediencia referente al servicio del buque y seguridad de las personas y cargas que conduzca.

El respeto y la obediencia debe predominar entre el personal del buque y constituye uno de los factores esenciales para el buen éxito de la expedición, ya que en determinados momentos de peligro en la navegación provocados por el medio ambiente la obediencia al capitán será determinante para la navegación.

Al respecto, el autor Atilio Malvagni, opina que existen dos tipos de subordinación jurídica, una de derecho público y otro de derecho privado. En relación con la primera, el capitán

actuó como delegado de la autoridad, va a participar en forma accidental de las funciones públicas, por lo que al actuar como autoridad pública toda norma dictada por el capitán a bordo, va a implicar para la conservación del orden el ejercicio de una facultad propia de la autoridad pública; por ello aún bajo las circunstancias más normales de navegación, debe aceptarse esta subordinación jurídica de derecho público.

En consecuencia, para que la falta de subordinación jurídica sea una infracción de derecho público, se debe establecer en que casos el capitán actúa como delegado de la autoridad pública, por lo que toda norma dictada por el capitán implica el ejercicio de una facultad propia de la autoridad, ya que son emitidas para la conservación del orden a bordo.

En el supuesto de que estas órdenes no fueran cumplidas, y esta subordinación implique una simple alteración sin que haya repercusiones o en su caso provoque un peligro para la seguridad del buque, pasajeros, gente de mar o carga, el capitán tiene la facultad de imponer las medidas establecidas en la ley o reglamentos; a las personas que perturben el orden del buque o cometan faltas a la disciplina o rehusen u omitan prestar el servicio que les correspondan.

En el caso que exista alguna alteración del orden en el

buque, y se origine la comisión de cualquier delito a bordo, el capitán del buque como delegado de la autoridad pública tiene la facultad de arrestar a los que se hicieren culpables de algún delito.

Las facultades del capitán implican, una correlativa subordinación jurídica del tripulante, que es de derecho público, en algunos países marítimos tienen una reglamentación o código disciplinario y penal de marina mercante como en Francia o Bélgica.

La insubordinación del tripulante se sanciona con el despido, como un incumplimiento contractual de derecho privado, la subordinación jurídica, que existe con respecto al capitán en el derecho público, existe no solamente como una obligación del tripulante; sino que esta existe para cualquier persona embarcada a bordo del buque, ya sea pasajero o aún el propio armador del propietario, que bajo este aspecto en ningún momento podría prevalecerse de la superioridad que dentro del contrato de ajuste del capitán tiene para con este.

En el derecho marítimo, esta subordinación jurídica de derecho público no es absoluta para el subordinado, ya que en ciertos casos desempeñan un papel importante por sus conocimientos profesionales, y las obligaciones que en tal carácter

le imponen los reglamentos que podrían eximir al subordinado de la obediencia debida, es decir si el maquinista está obligado dentro de su función a tomar las precauciones necesarias para evitar algun accidente; que pueda originar la pérdida de la vida de los pasajeros, tripulación y conservación de las máquinas, calderas y sus accesorios, en este supuesto podría resistir lícitamente una orden del capitán, aún cuando esta sea impartida dentro de su condición de delegado de la autoridad pública.

En el supuesto que a su juicio y dentro de sus conocimientos que él posee, y que el capitán carece, ya que esto podría llevarlo a faltar al deber que la disposición reglamentaria le impone.

En el derecho privado, la subordinación del tripulante al capitán está vinculada únicamente al contrato de ajuste, no difiere en naturaleza de todos los principios y normas aplicables a esta, ya que se tienen en cuenta las diferencias de ambiente en que se desarrollan unos y otros; tomando en cuenta la índole especial de cada trabajo puede, imponer soluciones distintas para un mismo caso.

El tripulante, tiene el deber y lealtad hacia sus superiores, y este es el de respetarlos y de colaborar con ellos en todo momento para el mayor éxito del negocio comercial del arma-

dor, este elemento forma parte integrante del vínculo de subordinación jurídica en el contrato de ajuste. La conducta privada del tripulante en los puertos en que se amarra el buque, tiene mucha importancia ya que puede causar perjuicio a los intereses del armador y del buen nombre de la empresa.

Tiene mayor importancia esta circunstancia respecto del capitán, que representa al buque y al armador, esto abarca también a los oficiales por la representación que tienen con respecto a la nave.

Es importante la obediencia al capitán, ya que además comprende la subordinación jurídica de derecho privado, ya que de esto depende la seguridad del buque, carga y vidas, elemento fundamental de la disciplina interna del buque; desde luego esta subordinación del tripulante se desarrolla en los términos del contrato de ajuste en cuanto a que esta obediencia al capitán es a todo lo relativo al servicio del buque, fuera de este ámbito la autoridad del capitán cesa completamente.

Este principio es una protección al tripulante, ya que con su investidura accidental de funcionario público y si tiene un temperamento autoritario, que origine una conducta de hacerse obedecer de todo y por todo, el tripulante no tendría el derecho de examinar todo o cualquier orden que reciba de sus superiores.

res; pero en el derecho de la navegación el abuso es siempre una excepción, ya que en principio el trabajador marítimo debe cumplir todo orden, y toda negativa podría producir consecuencias graves en los mismos términos que en los casos relativos a la subordinación de derecho público.

Cuando en su caso la orden implique una clara y grave violación de deberes legales al subordinado, o su conducta origine un peligro para su propia vida o importe una insuperable dificultad de ejecución relativas a las maniobras del buque, esta subordinación va a tener sus límites en cuanto a los conocimientos técnicos; ya que esta tendrá distinta intensidad de acuerdo a las clases de tareas que se desempeñen.

### 5.2.3 Auxilio al buque en caso de ataque o desastre.

Los navegantes de siglos atrás, temían al peligro inminente a que se enfrentaron y este fue el de los piratas, apesar que tenían escasos conocimientos de navegación y los malos tiempos ambientales a que se enfrentaron, se perdían gran cantidad de buques.

Sin embargo, el peligro más temido fue el de los piratas, ya que todo buque debía en ocasiones enfrentarse a ellos y en

otras tenían que huir, justificando de esta manera la necesidad de hacer echazones destinadas a aligerarlo, y debían también defenderse del ataque.

Por otra parte, en los casos de tempestades, varaduras u otros riesgos marítimos, el buque debe contar con el esfuerzo de la tripulación con el fin de poder evitar consecuencias perjudiciales, por tal razón el tripulante debe auxiliar al capitán, en caso de ataque al buque o desastre que sobrevenga por las condiciones ambientales o peligros a que esta expuesto el buque.

Es decir, en el supuesto que existiera un ataque externo al buque por parte de piratas o enemigos, los tripulantes deberán auxiliar al capitán en la defensa del buque, así también en el caso de amotinamiento de parte de la tripulación o de los pasajeros.

Así las cosas, también debe prestar su esfuerzo en los casos de tempestad, incendio, colisión, varadura, etc., esta regla obliga al tripulante a auxiliar al capitán en cualquier desastre que ocurra; sea cual fuere su naturaleza, esta obligación subsiste mientras el buque conserve sus condiciones jurídicas, no así cuando solo se trate de salvar restos, esta obligación abarca el supuesto en que el peligro amenazare unicamente la carga.

El autor Atilio Malvagni comenta al respecto, que si el tripulante infringe la obligación de auxiliar al capitán, se castiga con la pérdida de los sueldos vencidos, que se refieren a los del viaje en que ocurrió el desastre y no a los viajes anteriores. Es decir, no es indispensable que se pierda la carga en el desastre para que la tripulación no tenga derecho a percibir sus sueldos vencidos, ya que únicamente bastará que el trabajador marítimo no auxilie al capitán sin que exista un motivo justificado. (64)

En relación con los siniestros, tales como el incendio, colisión y abandono por naufragio, existen disposiciones que reglamentan los roles que son planillas que en el buque señalan el puesto que cada tripulante debe ocupar, en el caso de ocurrir algún siniestro; estos roles contienen las maniobras que se realizan cuando todos los tripulantes concurren a su respectivo puesto.

En páginas anteriores mencionamos, que la tripulación se divide en tres grupos el personal de cubierta, máquinas y perso-

(64) ATILIO MALVAGNI, Derecho Laboral de la Navegación, ob.cit. p.117

nal auxiliar, se les designan estas categorías para designarles é indicarles los roles relativos a su puesto dependiendo de la actividad de que se trate.

En nuestra legislación, esta norma la encontramos contenida en el Reglamento para la Navegación de Cabotaje en su artículo 43 inciso e) que establece que la tripulación deberá auxiliar al capitán en el caso de que el buque sea atacado o en el supuesto que sobrevenga algún accidente que ponga en peligro al buque o su carga y cualquiera que sea la naturaleza del accidente.

Es decir, se reglamenta la obligación de auxiliar al capitán en caso de ataque o desastre, en los supuestos antes mencionados con el fin de evitar consecuencias mayores cuando suceden este tipo de supuestos.

#### 5.2.4 Declaraciones destinadas a ratificar actos y protestas.

Dentro de las obligaciones del tripulante se encuentra la de declarar la verdad de los hechos, cuando durante el viaje ocurren acontecimientos extraordinarios que signifiquen averías para el buque o la carga.

El capitán lleva un diario de navegación en el cual debe hacer el asiento correspondiente de todos los hechos ocurridos durante la navegación. Cuando suceda un siniestro que signifiquen averías para el buque y la carga, el capitán está obligado a formular ante la autoridad marítima correspondiente, si se trata de un puerto extranjero ante el cónsul la respectiva protesta de mar asentada en el libro de la navegación.

Es decir, todas las protestas firmadas a bordo, deben ser ratificadas con juramento del capitán dentro de las 24 horas útiles ante la autoridad competente del primer puerto que llegue, con el fin de comprobar la echazón, averías y en otras pérdidas cualquiera que seán; si no es el primer puerto de arribada esta ratificación carece de valor.

La autoridad marítima, deberá en el acto interrogar al capitán, oficiales, hombres de la tripulación y pasajeros los cuales deben contestar sobre la verdad de los hechos sucedidos teniendo presente el diario de la navegación en el caso que se hubiese salvado.

Desde luego, quedando reservado a las partes interesadas la prueba en contrario. Después de recibir la protesta del capitán, la autoridad está obligada a llamar a declarar a oficia-

les y tripulantes los cuales no pueden negarse a hacerlo, ya que aparte de ello esto podría implicar una desobediencia, puesto que están obligados a prestar las declaraciones que seán necesarias para ratificar las actas y protestas firmadas a bordo.

En consecuencia, esta norma se explica ya que el tripulante está obligado a defender los intereses del armador, esto es no solamente debe hacerlo, poniendo todo su esfuerzo al servicio del buque dentro de lo dispuesto por las leyes y reglamentos, durante la estancia en una normal expedición; sino que debe hacerlo en los supuestos de los casos extraordinarios.

Defendiéndolo contra los ataques o desastres y prestando las declaraciones necesarias con el fin de establecer la verdad de los hechos cuando por esta situación surgen derechos del armador, contra los cargadores y otras personas interesadas en la expedición o ajenas a ellos; en el supuesto que los armadores de un buque provoquen la coalición.

### 5.3 Obligaciones de no hacer.

#### 5.3.1 Obligación de asumir y de no abandonar el servicio.

Las obligaciones del tripulante, se inician desde el día de su inscripción en el rol de la tripulación. Dentro de las

obligaciones legales que tienen se encuentran contenidas en el contrato de ajuste, y está la de asumir al servicio en el momento establecido en el contrato y la de no abandonar el servicio asumido.

Es decir, sin una especial autorización de los encargados de la nave o del servicio. Dada la actividad marítima y los conocimientos técnicos que posee todo tripulante, deben estar a bordo del buque cuando menos dos horas antes de la hora señalada para la salida. La Ley Federal del Trabajo contempla en su artículo 208 fracción I, la causa especial de rescisión de la relación de trabajo, por la falta de asistencia a la hora convenida para la salida o en su caso se desembarque después que se haya presentado.

Al respecto, el Reglamento para la Navegación de Cabotaje en su artículo 43 incisos c) y h), regulan la presentación a bordo de la tripulación en tiempo oportuno para el desempeño de sus obligaciones, y el segundo inciso la abtención de salir del buque en horas de trabajo o estando dentro del tiempo fijado por el capitán para zarpar, salga sin permiso del mismo.

Ahora bien, de acuerdo al artículo 208 fracción I del ordenamiento legal citado, son causas de rescisión el abandono del servicio, ya que presupone un perjuicio por incumplimiento al

armador; toda vez que por los conocimientos técnicos que se requirieren, no es fácil sustituir de momento al tripulante, ocasionando un retraso que puede producir pérdidas considerables al armador en el caso de entrega de mercancías.

Este abandono, no consiste en dejar el puesto durante los servicios respectivos antes de llegar a su puerto de destino, sino también es aplicable al caso en que el tripulante aún, sin abandonar materialmente su puesto no cumpliera su obligación; produciendo con este acto peligro alguno para el buque, ya que al no cumplir con su obligación produce el mismo efecto que si lo hubiese abandonado, aún cuando no se produzca peligro alguno.

Consecuentemente, nuestra legislación regula en la Ley Federal del Trabajo en su artículo 208 fracción VII, la rescisión de las relaciones de trabajo por la omisión intencional o negligencia que pueda poner en peligro su seguridad y la de los demás tripulantes, pasajeros o terceras personas.

### 5.3.2 Introducción a bordo de bebidas alcohólicas.

Dentro de estas obligaciones especiales, se encuentra la obligación de no introducir bebidas, drogas y enervantes, en estas dos últimas tendrán sus excepciones con prescripción

médica, para lo cual el tripulante deberá poner en conocimiento al patrón y presentarle la prescripción suscrita por el médico.

Es decir, el consumo de bebidas alcohólicas a bordo, tienen disposiciones especiales por sus consecuencias, ya que por un lado la propensión tradicional del hombre del mar de encontrar el olvido o reparación de las penas propias de su oficio; y la necesidad que puede significar el consumo de bebidas o para rehabilitar su organismo debilitado, debido a la acción que requiere por los trabajos duros de su profesión, lo que origina que se reglamente el consumo con el objeto de impedir el abuso.

En los términos del artículo 206 de la Ley Federal del Trabajo, se prohíbe proporcionar sin autorización del capitán bebidas embriagantes a la tripulación, asimismo que las introduzcan a los buques las mismas, ya que esta conducta se califica como falta disciplinaria; por tal razón el capitán es la autoridad indicada para fijar la cantidad de bebidas alcohólicas, que pueden existir a bordo, por lo cual se atenderá a las instrucciones del armador o reglamentos de la empresa.

Ahora bien, el artículo 208 fracción II del mismo ordenamiento legal citado, es causa especial de rescisión de la relación de trabajo, encontrarse el tripulante en estado de embriaguez durante las horas de servicio mientras el buque esté

en puerto, cuando salga el buque o durante la navegación.

#### 5.4 Terminación de las obligaciones de los tripulantes.

Mencionamos en forma general, las obligaciones especiales de los tripulantes que van a estar contenidas en el contrato de ajuste, las cuales terminan con la finalización del viaje o cuando se termine la descarga del buque, estas obligaciones pueden prologarse en circunstancias especiales; es decir si el buque debe entrar a desarme o el puerto donde se practica la descarga es inseguro para el amarre del buque y deba por seguridad buscarse otro, se prolongaran las obligaciones.

Durante el desarrollo del tema, hemos mencionado que debido a las condiciones especiales en que se desarrolla el trabajo marítimo, las obligaciones no pueden terminar con el cumplimiento legal de su jornada; lo cual sucede en el trabajo común que se efectuá en tierra, aquí no ocurre lo mismo, ya que aún cuando está el tripulante en horas de descanso, en todo momento está a disposición del capitán, si se requiere de sus servicios para salvar al buque o si las condiciones de tiempo lo requieren; en consecuencia el término de sus obligaciones es cuando termina el viaje.

## CONCLUSIONES

1. En la antigüedad el derecho marítimo, se formó con la aparición de Leyes que brotaron de las costumbres y prácticas que observaron las obligaciones y derechos impuestos a los tripulantes. El Estado fundó instituciones reguladas por el derecho administrativo de la navegación, ordenó los requisitos para la navegación del buque, reglamentó los principios del ajuste del capitán, oficial y tripulante; el Estado quería disponer en cualquier momento del marino, mediante levas forzadas por su experiencia en las maniobras de los buques de vela.

2. El código de Hammurabi y la Lex Rodhia, señalan momentos importantes en la época, en el código de Hammurabi encontramos disposiciones importantes en la evolución del marino, puesto que regula el fletamento, abordaje y el trabajo del tripulante, la Lex Rodhia, comprendió disposiciones en que fueron retribuidos los tripulantes, se exigió una obediencia absoluta al patrón se castigó en una forma severa al marino si abandonaba la nave durante su contratación.

3. Con la Edad Media, se establece un desarrollo importante

con el surgimiento del comercio, originó la creación de los estatutos locales, redactados y establecidos; por los Consulados o Corporaciones autónomas de comerciantes organizados. Los Roles de Olerón fué una compilación de sentencias de la Curia marítima, se observó principalmente costumbres del tráfico comercial.

4. Existen diversas definiciones de derecho de la navegación, en la obra del autor Atilio Malvagni, encontramos la siguiente definición: " El derecho de la navegación es el conjunto de normas que rigen tanto los hechos y cosas que tienen por ambiente propio las aguas navegables, como las relaciones que surgen con motivo de la navegación", en esta definición encontramos personas, hechos y cosas que son los titulares de las relaciones que surgen durante la navegación, ya que los une una característica en común, y es el ambiente especial en que se desarrolla la travesía.

5. El tripulante ha tenido una evolución trascendente, con la celebración de las Convenciones Internacionales que fueron las iniciadoras y propulsoras, de unificar los principios de derecho marítimo relativo al trabajo; las cuales tienen como fin evitar la explotación del tripulante. En nuestra legislación encontramos contenidos estos principios en la Ley Federal del trabajo, el Reglamento para la Navegación de Cabotaje, el Re-

glamento de Inspección Naval de Cubierta y el Reglamento de Inspección de máquinas, con lo cual se cumple con el fin de las Convenciones Internacionales; que garantizan las condiciones mínimas de trabajo y así evitar la explotación.

6. Existen infinidad de definiciones en el Derecho Laboral de la Navegación, las cuales tienen un elemento principal y es el trabajo, el escritor Atilio Malveggi, nos da la siguiente definición: " Es el conjunto de normas que rigen el trabajo que se presta a bordo de los buques que no sean de guerra o no estén afectados a servicios públicos de índole comercial." La consideramos adecuada, ya que en la Ley Federal del Trabajo, se van a regir exclusivamente las relaciones laborales que surgen entre el trabajador y las empresas; además que esta regulación no sólo rige el trabajo que se presta a bordo, sino también a los trabajos efectuados en las explotaciones marítimas industriales.

7. El contrato de ajuste es la institución jurídica, que va a regular las relaciones laborales entre el armador o el capitán y la gente de mar; en el cual se van a establecer las condiciones de trabajo, donde el tripulante se compromete a a prestar un trabajo especializado y subordinado a bordo, y el armador a proporcionarle un salario y los medios adecuados para

realizarlo, sin embargo en el contrato de ajuste; se establecen condiciones de trabajo diferentes al contrato común, existe una subordinación de carácter militar, en la disciplina y obediencia, la cual es necesaria ya que de ésta, dependen la vida y seguridad de los tripulantes y pasajeros.

8. El contrato de ajuste, tiene características especiales que van hacer determinantes en el medio ambiente, en que se desenvuelve la prestación de servicios, esto origina la creación de principios y disposiciones, semejantes al militar, es decir la indisciplina o insubordinación puede ocasionar despido, esta disposición se encuentra contenida en los artículos 205 y 208 fracción IV de la Ley Federal del Trabajo. Se desprende que los capitanes y oficiales actúan como representantes de la autoridad, lo que coloca al tripulante en una situación especial; ya que existe una subordinación privada y otra pública, puesto que el capitán es el representante del armador y de las autoridades. En el artículo 205, señala que están obligados a respetar y realizar las instrucciones y prácticas destinadas a prevenir los riesgos del mar, lo cual va a garantizar la seguridad del buque.

4. La función del capitán es importante en la seguridad del buque durante la navegación, y tiene la facultad de contratar

y seleccionar a la tripulación, facultad contenida en el artículo 293 fracción I, de la Ley de Vías Generales de Comunicación ya que es el responsable del éxito de la expedición, esto origina la libertad casi absoluta de elegir a las personas que deben formar la tripulación; lo cual es correcto ya que si se contratan tripulantes designados por el armador y no comprueban su capacidad marítima, pueden causar daños y perjuicios y puede despedirlos en caso de incumplimiento. Vemos que el capitán tiene facultades amplias, esta disposición es justa ya que nadie más que él, debe conocer la competencia y capacidad de los hombres que formen su tripulación.

10. Los hombres del mar, van a gozar de derechos especiales, entre estos, es la navegabilidad del buque que va a garantizar su vida durante la travesía, y el buen desempeño de su trabajo; en el artículo 204 de la Ley Federal del Trabajo, dedicado a las obligaciones especiales de los patrones, no se contempla expresamente ésta obligación, la cual sería importante incluir puesto que la navegabilidad del buque, consiste en el buen funcionamiento de los mecanismos; que el buque este bien estibado, es decir que tenga estabilidad. La Ley de Navegación y Comercio Marítimo en su artículo 14B fracciones I,II y III contienen el tipo de visitas que se deben practicar para verificar, las condiciones técnicas, sin embargo, no se contiene expresamente en el contrato de ajuste, como sucede en el derecho sajón, ya

que al existir alguna condición de innavegabilidad; puede fundar su derecho para ser indemnizado, por tanto sería importante incluir en este precepto este derecho, lo tiene aún sin estar contenido expresamente en el contrato, por medio de los certificados de seguridad que exigen las Autoridades Marítimas.

11. Otro de los derechos fundamentales que tienen los hombres del mar, durante la travesía y su estancia en la embarcación es la alimentación, contenida en el artículo 204 fracción II de la Ley Federal del Trabajo, obligación que se va a vincular de acuerdo con las condiciones del buque y su capacidad de tonelaje en el arqueo; esta obligación por parte del armador, está contenida en el contrato de ajuste, lo cual da protección al tripulante, el cual debe tener una alimentación sana, abundante y nutritiva. Sin embargo, es necesario indicar en el Reglamento de Inspección Naval de Cubierta, en su artículo 81 fracción I, inciso f, II y III inciso e), la regulación que indique sobre la provisión de víveres, estudio de métodos adecuados para la selección de la alimentación y un servicio de fonda satisfactorio; lo cual sería conveniente incluirlo, aún cuando en la práctica se cumplan con estos requisitos, esto daría mayor oportunidad al tripulante de demandar al armador en el supuesto que no se cumplan en forma satisfactoria esta obligación; de acuerdo al Convenio relativo a la alimentación y al servicio de fonda

a bordo de los buques, celebrada en 1946, en su artículo 2o.

12. Dentro de las disposiciones especiales, que se regulan en el trabajo marítimo en el artículo 204 fracción IX de la Ley Federal del Trabajo, señala la obligación del patrón de repatriar al tripulante; del precepto citado se desprende la protección al tripulante, ya que no pueden ser desembarcados en un país extranjero; aún cuando ya hubieran concluido el ajuste con el consentimiento de las partes, esta disposición es importante para los hombres del mar, ya que va a proteger al personal mercante es un derecho irrenunciable; y esta obligación forma parte de la protección jurídica que tiene el enrolado, esta disposición tiene dos finalidades por un lado como norma de protección al trabajador, para no dejarlo en estado de indefensión en el extranjero; y por otra el interés del Estado con el fin de que los marítimos inscritos no se dispersen fácilmente en el extranjero, de esta forma se cumple con las disposiciones internacionales contenidas en el Convenio relativo a la repatriación de la gente de mar.

13. En el capítulo de las obligaciones especiales de los tripulantes, se encuentra la prestación del servicio a bordo, contenido en el contrato de ajuste, en el artículo 195 fracción III de la Ley Federal del Trabajo, importante regulación ya

que se establecerá con toda claridad el servicio que debe prestarse; esto es, debido a que deben prestar su servicio de acuerdo a su especialidad, ya que el marino debe cumplir con su servicio a bordo del buque en las condiciones determinadas en el contrato de ajuste, este trabajo especializado se puede prestar más allá de los límites del horario fijado, en los casos que surgan contingencias con motivo de la navegación, cubriéndose el salario correspondiente por tiempo extra; durante la prestación del servicio a bordo va a tener variantes de turno cuando se trata de servicios en los puertos y de navegación.

14. El tripulante se rige por una disciplina más rigida, para obtener un buen funcionamiento y explotación del buque, por lo que en el artículo 43 inciso h) del Reglamento para la Navegación de Cabotaje, contiene la obligación de la tripulación que deberá abstenerse de salir del buque en horas de trabajo; sin permiso del capitán, esta prohibición comprende dos cosas distintas, no salir del buque y no pasar la noche fuera de él, esto se debe a que en el trabajo especializado, el número de tripulantes de cada buque es el estrictamente indispensable para la prestación del servicio; lo que puede originar un descontrol en el trabajo, y además puede ocasionar un retraso en la zarpada del buque o el pago de horas extras de los tripulantes, por tanto se exige el cumplimiento estricto en esta obligación.

15. El derecho de la navegación, tiene características especiales y entre estas se contempla la disciplina a bordo de un buque mercante, es decir la obediencia al capitán y demás oficiales, regulada en el artículo 205 de la Ley Federal del Trabajo, contiene la obligación de respetar y realizar las instrucciones y prácticas destinadas a prevenir riesgos del mar; señala que los capitanes y oficiales obraran, en estos casos, como representantes de la autoridad y no como representantes de los patrones, de lo cual le da a estos una autoridad amplia, encontrándonos con la participación de una disciplina militar, ya que el capitán tiene facultades de carácter público y privado; pero la Ley solo establece la insubordinación como representantes de las autoridades, pero no se incluyen los supuestos como representante del armador.

## Bibliografía

### Libros:

1. ALMANZA, Pastor, Derecho de la Seguridad Social, Vol. I, Ed. Tecnos, Madrid, 1977.
2. ARIOJA, Waldemar, La Empresa Comercial, Ed. de Palma, Buenos Aires, 1948.
3. BERMIDES, Miguel, Las Obligaciones en el Derecho del Trabajo, Cardenas Editores, México, 1977.
4. CABANELLAS, Guillermo, El Derecho del Trabajo y sus Contratos, Ed. Atlántico, Buenos Aires, 1945.
5. CABANELLAS, Guillermo, Compendio de Derecho Laboral, Tomo I, Ed. Atlántico, Buenos Aires, 1968.
6. CALDERA, Rafael, Derecho del Trabajo, 2da. Ed. Tomo I, Ed. Buenos Aires, 1972.
7. CANTON Müller, Miguel, Los Trabajos Especiales en la Ley Laboral Mexicana, Cardenas Editores, México, 1977.
8. COLLINGS C., John, Derecho Internacional Marítimo, (traducción del Inglés y prólogo por el Dr. José Luis de Azcarraga Prof. de Derecho de la Facultad de Derecho de Madrid, Guerra Naval y profesor). Biblioteca Jurídica Aguilar, Madrid, 1961.
9. CUEVA, Mario de la, Derecho Mexicano del Trabajo, Tomo I, Decima Edición, Ed. Porrúa, S.A., México, 1967.
10. DAVALOS Morales, José, Derecho del Trabajo I, Ed. Porrúa, S.A., México, 1985.
11. DELGADO Moya, Rubén, El Derecho Social del Presente, Ed. Porrúa, S.A., México, 1977.
12. DE AZCARRAGA, José Luis, Legislación Internacional Marítima, Consejo Superior de Investigaciones, Madrid, 1955.
13. DE BUEN, Nestor, Derecho del Trabajo, 5ta. Ed. Tomo II, Ed. Porrúa, S.A., México, 1963.
14. DE DIOS, Juan, Historia Marítima de México, Ed. Litorales, México, 1962.
15. DE DIOS, José, Apuntes para la Historia de la Marina Mercante, Secretaría de Marina, México, 1946.
16. DE MANTILLA R., Gay, Derecho Marítimo Privado, Tomo I, Ed. Urgel, 51 Bis, Barcelona, 1950.
17. DE MANTILLA R., Gay, Derecho Marítimo Privado, Tomo II, Ed. Urgel, 51 Bis, Barcelona, 1950.

18. DEVELLI L., Mario, Tratado de Derecho del Trabajo, 2da., Ed. Tomo III, Ed. La Ley, S.A., Editorial e Impresora, Buenos Aires, 1972.
  19. DIEZ de Rivera, Pascual y Casares, Historia de las Organizaciones Navales de Inglaterra, Italia, E.E.U.U., Japón y Suecia, Ed. Alhambra, Hortaleta 7, Madrid.
  20. FORIÑA, Francisco, Derecho Comercial Marítimo, 2da. Ed. Tomo I, Bosch, Casa Editorial-Urgel, 51 Bis, Barcelona.
  21. GUERRERO, Exquerio, Manual de Derecho del Trabajo, 4ta. Ed. Porrúa, S.A., México, 1970.
  22. LERA, Fernando, Manual de Derecho Internacional Público, Secretaría de Guerra y Marina,
  23. MALVAGNI, Atilio, Derecho Laboral de la Navegación, Ed. Depalma, Buenos Aires, 1949.
  24. MALVAGNI, Atilio, Curso de Derecho de la Navegación, 2da. Ed. Depalma, Buenos Aires, 1950.
  25. SANCHEZ Alvarado, Alfredo, Instituciones de Derecho Mexicano del Trabajo, Tomo Primero, Vol. I, México, 1967.
  26. SCHULDRIN, Héctor A., Derecho de la Navegación, Fluvial y Aéreo, 4ta. Ed. Cooperadora de Derecho Sociales, Buenos Aires, 1963.
  27. SCIALOJA, Antonio, Sistema del Derecho de la Navegación, (traducción de Dolia Viterba de Frieder doctora en derecho por la Universidad de Roma y Santiago Senties), Ediciones jurídicas, Europa-América, Boschy Cia. Editores Chile 2929, Buenos Aires, 1950.
  28. SOLÍS, Eduardo, El buque y su Naturaleza Jurídica, Av. Alvaro Obregón No. 35, México, 1951.
  29. TRUEBA Urbina, Alberto, Nuevo Derecho del Trabajo, Ed. Porrúa, S.A., México, 1970.
- Leyes:
30. CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, 2a Edición Ed. Trillas, México, 1984.
  31. LEY FEDERAL DEL TRABAJO DE 1970, comentada y concordada por Alberto Trueba Urbina y Jorge Trueba Barrera, 53a Ed. Porrúa, S.A., México, 1970.
  32. CODIGO ADUANERO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
  33. LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION, Decimo Tercera Edición, Ed. Porrúa, S.A., México, 1986.
  34. LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMO, publicada el D.O. el 21 de noviembre de 1963.
  35. LEGISLACION MARITIMA MEXICANA. REGLAMENTOS DE INSPECCION DE MARINA, DE CUBIERTA, DE MAQUINAS, ARQUELO, ZONA FEDERAL, ZONA FRANCA, Ed. Esdima A.C., 1974.
  36. LEY PARA EL DESARROLLO DE LA MARINA MERCANTE MEXICANA, publicada el 8 de enero de 1981.

37. ESTATUTO DEL SINDICATO NACIONAL DE TRABAJADORES DE LA SECRETARIA DE MARINA, 1950.
38. INSTRUCTIVO PARA LA EXPEDICION DE LA LIBRETA DE MAR Y DE LA IDENTIDAD MARINA, Sec. Marina, 1970.

Otras fuentes:

39. Archivo Histórico Diplomático, Manual de Derecho Internacional para Oficiales de la Armada de México, Cood. Sepúlveda, Cesar, Secretario de Rel. Ext. México, 1981.
40. Boletín de Estudios Políticos y Sociales, El poder Terrestre, El poder Naval y el Poder Aéreo, Marina, Núm. 10 México, 1959.
41. Boletín de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales V de Cordova, el particularismo del Derecho de la Navegación y la Naturaleza Jurídica de sus Instituciones, Otero Caballero, Enrique, año XII, Núm., 1, 1968.
42. Boletín Informativo sobre Transporte Marítimo, Convento sobre Seguridad de Higiene en los Trabajos Portuarios, Vol. II, No. 7 México, 1982.
43. Boletín Informativo sobre Transporte Marítimo, Terminología Marítima, Vol. II, No. I. México, 1981.
44. Boletín Informativo sobre Transporte Marítimo, Terminología Marítima, Vol. II, No. 5, México,
45. El Foro, Desarrollo Histórico del Derecho Marítimo, Ramírez Baños, Federico, Org. de la Barra Mexicana, 4a época Núm 45 México, 1964.
46. El Foro, El código de Conducta de la Conferencias Marítimas y en Repercusión del Usuario, Cruz Miramontes, Rodolfo, 7a época No. 1 México, 1980.
47. Foro Internacional, Derecho del Mar apuntes sobre el Sistema Legal Mexicano, Sepúlveda Amor, Bernardo, No. 50 México, 1972.
48. Historia, Galera en el Nuevo Mundo, Memoria de el Colegio Nacional, Tomo VIII, México, 1976.
49. Historia 1965 al 1978, Los Ultimos Diez Años en el Mundo Jurídico, López Moctezuma, Jorge y colaboradores, Tomo I, No. 10, México, 1978.
50. Revista de Historia de America, Derechos Marítimos Historia-America, La Estrategia Naval en la Fundación del Virreinato del Río de la Plata, González Langieme, Enrique, No. 84, México, 1977.
51. Revista de Historia de America, El Seminario de Marinos, Un intento de formación de los Marinos para las Armadas y Flotas de Indias, Valera Marcos, Jesús, No. 87, 1979.

52. Revista de Historia de America, La gente del Mar en Sevilla en el siglo XVI, Navarro García, Luis, México, 1960.
53. Revista de la Asociación Nacional de Abogados, Los Nuevos aspectos del Derecho del Mar, II, época No. 1, México 1980.
54. Revista de la Facultad de Derecho, Observaciones de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, Rivera Faber, Octavio, Núm. 57, México, 1965.
55. Revista Importaciones Cooperativas, Derecho Internacional del Trabajo, La O.I.T., registra los progresos alcanzados mediante normas Internacionales del Trabajo, Oficina Internacional del Trabajo, oficina Internacional del Trabajo, año 53, No. 1, 1977.