

384
2es



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE DERECHO

LA INSPECCIÓN DEL TRABAJO MARÍTIMO

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE
LICENCIADO EN DERECHO

P R E S E N T A :

EDUARDO PALOMARES CORONADO

MEXICO, D.F.

FEBRERO DE 1999

TESIS CON
LLA DE ORIGEN

0271027



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

PAGINACION

DESCONTINUA

A DIOS:

GRACIAS POR PERMITIR QUE VIVA ESTOS MOMENTOS DE LOGRAR UNA META MAS Y PEDIRLE ME DEJE ALCANZAR LOS SIGUIENTES IDEALES POR LOS CAMINOS DE LA SABIDURIA Y LA JUSTICIA CON TODA LA PRUDENCIA Y HABILIDAD PRACTICA... GRACIAS.

A MI PAPA ISIDRO:

CON TODO RESPETO Y ADMIRACION POR SU INQUEBRANTABLE APOYO Y SACRIFICIO QUE ME HA BRINDADO SE LO AGRADEZCO. POR SU ENSEÑANZA QUE PERDURARA SIEMPRE Y QUE PARA MÍ ES EL MEJOR REGALO QUE ME HA TRASMITIDO PARA TODA LA VIDA QUE ES TENER FE. GRACIAS.

A MI MAMA SOCORRO.

QUE EN TODO MOMENTO DE APRENDIZAJE SÉ ESFUERZO PARA QUE PUDIERA ALCANZAR ESTA META DÁNDOME LO MEJOR QUE UNA MADRE PUEDA DAR CARINO Y TERNURA. TE QUIERO.

CON CARINO PARA MIRIAN:

INSEPARABLE COMPAÑERA DE CONFIANZA PERDURABLE, DE COMPRESION Y CARINO Y QUE EN CADA INSTANTE ME HA BRINDADO EL APOYO QUE ME HA IMPULSADO PARA ALCANZAR ESTA META Y PARA SEGUIR POR EL SENDERO DE LA VIDA QUE SIEMPRE COMPARTIREMOS JUNTOS. GRACIAS. TE QUIERO

A KARLA, SAMANTA, MIRIAN:

PEQUEÑAS LUCES QUE ILUMINAN MI CAMINO A ELLAS TODO EL AMOR Y ORIENTACION PARA ESTA VIDA.

A MIS HERMANOS:

MARIA, ALFREDO, ISIDRO, PEPE, LIDIA, JAZMIN POR LOS CONSEJOS FRATERNALES QUE ME HAN SERVIDO PARA LOGRAR ESTA META SÉ LOS AGRADEZCO CON TODO CARÍÑO.

A VICTOR MATA:

QUE EN MI MEMORIA PERDURA EL CONSEJO Y APOYO QUE SIEMPRE ESTARA PRESENTE A LO QUE MIRO AL CIELO PIDIÉNDOLE TÉ LO AGRADEZCA. GRACIAS.

A FEDERICO GUTIERREZ , LUZ MARIA AGUILAR Y A S.M.:

POR SU VALIOSA COLABORACION Y EL APOYO SOSTENIBLE QUE SIEMPRE QUEDARA GRABADO EN LA MEMORIA.

A MIS AMIGOS :

MA. ESTHER, FELIX QUE CON EL TRABAJO ESMERADO Y DESINTERESADO SE LOGRO ESTA META.

AL SR. LIC. JUAN PABLO MORAN,

QUIEN CON SU TRABAJO Y DEDICACION SE LOGRO ESTE TRABAJO Y CON ESTO SE DEMUESTRA QUE LA UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO FORMA BUENOS PROFESIONISTAS Y USTED ES UN EJEMPLO PARA ESTA UNIVERSIDAD. GRACIAS

INDICE

| | PÁG |
|-------------------|-----|
| INTRODUCCION..... | I |

CAPITULO PRIMERO

CONCEPTOS GENERALES

| | |
|--|----|
| 1.1 Relación de Trabajo y Contrato de Trabajo..... | 1 |
| 1.2 Elementos Objetivos..... | 17 |
| 1.3 Elementos subjetivo..... | 19 |
| 1.4 Condiciones Generales de Trabajo..... | 22 |
| 1.5 Contrato Colectivo..... | 23 |
| 1.6 Trabajos Especiales..... | 25 |
| 1.7 La Empresa Marítima..... | 27 |
| 1.8 La Inspección del Trabajo..... | 35 |

CAPITULO SEGUNDO

ANTECEDENTES

| | |
|--|----|
| 2.1 Historia del Trabajo Marítimo..... | 40 |
| 2.2 Antecedentes en la Antigüedad..... | 40 |
| 2.3 Antecedentes en la Edad Media..... | 46 |
| 2.4 Antecedentes en la Epoca Moderna..... | 52 |
| 2.5 Antecedentes Legislativos en México..... | 59 |

CAPITULO TERCERO

MARCO LEGAL

| | |
|---|----|
| 3.1 La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Artículos 123 y So., 73 Fracc. X..... | 62 |
| 3.2 Ley Federal del Trabajo..... | 66 |
| 3.3 Ley de Puertos..... | 77 |

| | |
|---|-----|
| 3.4 Reglamento Interior de la Secretaría del Trabajo..... | 82 |
| 3.5 Reglamento de la Inspección Federal del Trabajo..... | 89 |
| 3.6 Reglamento General de Seguridad e Higiene en el Trabajo..... | 103 |
| 3.7 Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes..... | 111 |
| 3.8 Recomendaciones de la Organización Internacional del Trabajo Ratificados por México sobre gente de mar..... | 115 |

CAPITULO CUARTO

REGLAMENTO DE LA INSPECCION DEL TRABAJO MARITIMO.

| | |
|---|-----|
| 4.1 Inaplicabilidad de la Inspección del Trabajo Marítimo buques..... | 139 |
| 4.2 Reglamentación de la Inspección del Trabajo Marítimo en buques..... | 140 |
| Conclusiones..... | 157 |
| Bibliografía. | |

INTRODUCCION

El presente trabajo tiene como finalidad el de proponer algunas adiciones y modificaciones a las Normas-Oficiales Mexicanas que tienen aplicación por al Dirección Gral. de Inspección Federal del Trabajo en la revisión de las Condiciones Generales de Seguridad e Higiene en el campo del Trabajo Marítimo, además de que se reconozca este campo laboral a fin de que se lleven a cabo la verificación de las Condiciones Generales de trabajo ya que en la realidad no se realizan, contraviniendo a lo establecido en los preceptos jurídicos consagrados en La Ley Federal de Trabajo.

La Estructura del presente trabajo esta dividida en cuatro capítulos, el primero esta dedicado al Estudio de las Condiciones Generales de Trabajo en la Empresa Marítima y de la Inspección del trabajo ; el segundo a la historia del trabajo marítimo en las distintas épocas y sus antecedentes legislativos ; el tercero a los diversos ordenamientos jurídicos que regulan la inspección del trabajo ; el cuarto a las propuestas que en materia del presente trabajo se exponen.

Al ser considerado el trabajo marítimo como una realidad que cada día se acrecienta y que necesita verificación en cuanto a las Condiciones Generales del Trabajo previsto en la Ley Federal del Trabajo, el primer capítulo esta enfocado al análisis de las Condiciones Generales del Trabajo y la Inspección del trabajo tomando en cuenta la relación obrero-patronal en la Empresa Marítima.

Para poder establecer con mayor claridad el origen del trabajo marítimo y el por qué de su inclusión en la Ley Federal del Trabajo y cuál su finalidad, el segundo capítulo esta dedicado a su estudio, refiriéndonos a los antecedentes en distintas épocas así como su evolución jurídica de las disposiciones que los regulan, tanto en La Ley Federal del Trabajo como en La Ley General de Puertos.

El tercer capítulo, se analiza la naturaleza jurídica de las Leyes y Reglamentos así como disposiciones de la Inspección del Trabajo, haciendo notar deficiencias y lagunas que en nuestra opinión existen.

Por último el cuarto capítulo se dedica a proponer modificaciones y adiciones a la forma establecida en la Inspección del Trabajo Marítimo y que esta tenga aplicabilidad en esta actividad laboral.

CAPITULO PRIMERO

CONCEPTOS GENERALES

1.1 RELACIÓN DE TRABAJO Y CONTRATO DE TRABAJO

Toda relación laboral, tiene como principal protagonista al trabajador, considerado legalmente como "...la persona física que presta a otra, física o moral, un trabajo personal subordinado" Artículo 8o; primer párrafo de la Ley Federal del Trabajo.

De lo anterior se desprende que el trabajo ha de entenderse como aquella actividad ya sea de índole intelectual o material que se realiza con carácter subordinado ; en favor de otra persona física o jurídica, a cambio de una remuneración.

Al respecto cabe aclarar que el carácter subordinado viene a distinguir prácticamente dos formas del trabajo; "... la en que el hombre actúa libremente haciendo uso de sus conocimientos y de los principios científicos y técnicos que juzgue aplicables, y la que debe realizarse siguiendo las normas e instrucciones vigentes en la empresa" ¹.

Esta segunda apreciación es la que establece propiamente la aplicabilidad de las normas de la Ley Federal del Trabajo, así como las que se derivan de ella, al fincar en el elemento subordinación la diferencia entre la prestación de servicios regulados como un contrato civil; y la relación de trabajo, como un derecho tendiente a conseguir el equilibrio y la justicia social entre trabajadores y patrones.

Lo anterior es de entenderse conforme a la exposición de motivos de la Ley Federal de Trabajo en adelante LFT, la cual señala:

El concepto de relación individual de trabajo incluye el término subordinación para distinguir las relaciones regidas por el derecho del trabajo de las que se encuentran reguladas por otros ordenamientos jurídicos. Por subordinación se entiende, de una manera general, la relación jurídica que se crea entre el trabajador y el patrón, en virtud de la cual está obligado el primero, en la prestación de sus servicios, a cumplir sus obligaciones y las instrucciones dadas por el segundo para el mejor desarrollo de las actividades de la empresa..

¹ DE LA CUEVA, Mario. El Nuevo Derecho Mexicano del Trabajo. "Historia, Principios Fundamentales, Derecho Industrial y Trabajos Especiales". Sexta Edición. Porrúa. México. 1986. Pag. 154.

De tal forma, el artículo 20 de la LFT dispone: "Se entiende por relación de trabajo, cualquiera que sea el acto que le dé origen, la prestación de un trabajo personal subordinado a una persona, mediante el pago de un salario.

Contrato individual de trabajo, cualquiera que sea su forma o denominación, es aquel por virtud de la cual una persona se obliga a prestar a otra un trabajo personal subordinado, mediante el pago de salario

La prestación de un trabajo a que se refiere el párrafo primero y el contrato celebrado producen los mismos efectos.

Al respecto, Mario de la Cueva sostiene en su obra que "...la relación de trabajo es una situación jurídica objetiva que se da entre un trabajador y un patrón o por la prestación de un trabajo subordinado, cualquiera que sea el acto o la causa que le dio origen, en virtud de la cual se aplica al trabajador un estatuto objetivo, integrado por los principios, instituciones y normas de la Declaración de derechos sociales, de la Ley del Trabajo, de los convenios internacionales, de los contratos colectivos y contrato ley y de sus normas supletorias"²

De acuerdo con lo dicho, hay que resaltar que el contrato individual de trabajo, constituye el acuerdo de voluntades entre el trabajador y el patrón, respecto de las condiciones de trabajo que se hayan pactado; mientras que la relación de trabajo ya sea que se manifieste de hecho o de derecho, según lo establecido por las partes, viene a ser el efecto del contrato, o sea su ejecución conforme a la aplicación de la legislación laboral vigente, la cual regula el trabajo con independencia de la voluntad de las partes y con sus disposiciones de carácter irrenunciable.

Sin embargo, la LFT es determinante al disponer:

Artículo 21. Se presumen la existencia del contrato y de la relación de trabajo entre el que presta un trabajo personal y el que lo recibe".

Es así, como de acuerdo a este texto se logra beneficiar a los trabajadores, al evitar la necesidad de que se formalice estrictamente un contrato individual de trabajo, ya que para el efecto de que gocen de la protección de las disposiciones de la LFT, bastará que presten simplemente sus servicios, y de alguna manera "independientemente de las limitaciones al principio de autonomía de la voluntad

² Ibidem.pags.202 y 206.

el trabajador sigue siendo un hombre libre que debe expresar su consentimiento de vincularse con un patrón y puede, si así lo convienen ambos, incluir prestaciones superiores a las legales o las del contrato colectivo que rija en la empresa"³

En concordancia con lo hasta ahora señalado, la Suprema Corte de Justicia de la Nación ha determinado:

"Se tiene por acreditada la existencia de la relación obrero-patronal, si se aprueba: a) la obligación del patrón a prestar un servicio material o intelectual, o de ambos género; b) la obligación del patrón de pagar a aquél una retribución, y c) la relación de dirección y dependencia en que el trabajador se encuentra colocado frente al patrón" Amparo Directo 1692/58 Rogelio H: Moutier y Coag; 22 junio de 1959, Ejecutoria

En tal virtud, los sujetos, del Derecho del Trabajo, serán todas aquellas personas físicas, mayores de 16 años, que presten a otra, un trabajo remunerado, ya sea intelectual o físico conforme a sus propias aptitudes y atendiendo sus instrucciones.

Asimismo, cabe señalar que como características intrínsecas de todo contrato de trabajo, se encuentran las siguientes⁴:

1. - Será un contrato condicionado por la Ley, ya que no es un acuerdo de voluntades libre, conforme a la autonomía de la voluntad, si no un contrato dirigido, que lleva implícita para las partes la condición de aceptar las modificaciones impuestas por la ley vigente o futura, que favorezcan a los trabajadores.

2. - Como consecuencia del punto anterior, es un contrato dinámico, cuyo contenido se estructura y renueva conforme al conjunto de normas reguladoras de la prestación del servicio, como son legislativas; las que se fijan en el contrato; y las que derivan de la costumbre, los usos o las prácticas de la empresa.

3.- Es un contrato-realidad, porque su contenido no determinará exclusivamente por su estructura sino por la adecuación de las condiciones verdaderas en que se presta el servicio.

4. - Es consensual, toda vez que su perfeccionamiento se origina por el simple acuerdo de voluntades de las partes, al no requerir estrictamente de la formalidad para su validez, aunque para seguridad del trabajador la LFT exige que las Condiciones de Trabajo se establezcan por escrito, responsabilizando al patrón de no hacerlo, por lo que el contrato regularmente es literal.

³ GUERRERO, Euquerio. Manual de Derecho del Trabajo. Decima sexta edición. México. 1989. pág. 31

⁴ CLIMENT BELTRAN, Juan B. Formulario de derecho laboral "Comentarios y Jurisprudencia". Novena edición. Esfinge. México, 1994. Pág. 48.

5. - Es personalísimo para el trabajador, ya que la prestación de sus servicios la realizará directamente, sin que se admita su representación. A diferencia de la calidad personal del patrón puede ostentar una persona física como una jurídico-colectiva; y que en algunos casos, se puede dar la substitución del patrón, sin que por tal motivo exista la necesidad de modificación al contrato.

6. - Es de tracto sucesivo en virtud de que sus efectos no se agotan con el acto de su celebración sino que continúan durante toda prestación de los servicios.

5.- Es oneroso que ya que establece beneficios y cargas de obligaciones específicas para las partes. Esto es, la prestación de los servicios a cambio de salario remunerador.

7. Es bilateral, por determinar derechos y obligaciones correspondientes para partes entre sí.

En concordancia con lo expuesto, hay que destacar que el contrato de trabajo marítimo deberá redactarse por cuadruplicado, "...un ejemplar quedará en poder de cada parte, otro se remitirá a la Capitanía del Puerto o al Cónsul mexicano más cercano, y el cuarto a la Inspección del Trabajo del lugar..." Art.194 de la L.F.T donde se haya contratado la relación de trabajo.

En consecuencia, debe procurarse que toda actividad laboral marítima se regule mediante un contrato por escrito, ya sea individual, suscrito directamente entre trabajador y patrón, o bien, colectivo, celebrado entre este último y la o las agrupaciones a que pertenezcan los trabajadores de los buques.

En todo caso, el contrato que formalice una relación de trabajo marítima, conforme al artículo 195 de la LFT, deberá contener:

I: Lugar y fecha de su celebración;

II: Nombre, nacionalidad, edad, sexo, estado civil, y domicilio del trabajador y el 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.

Respecto a la fracción II del artículo en cita, es necesario señalar, que "Los trabajadores de los buques deberán tener la calidad de mexicanos por nacimiento" Artículo 189 de la LFT.

Al respecto es de observarse, que si bien el contenido de este artículo puede considerarse como institucional, al impedirse a los extranjeros, e incluso a los mexicanos por naturalización, el ejercicio de su trabajo en los buques, también hay que considerar que en virtud de la facilidad que existe al navegar en aguas internacionales, los extranjeros podrían aprovechar esta eventualidad en perjuicio de los intereses netamente mexicanos.

Así mismo, es de destacarse que el trabajo en los buques está prohibido para los menores de quince años, al igual que las labores de pañoleros o fogoneros para los trabajadores menores de dieciocho años .

Por otra parte, como excepción a los efectos legales que produce la relación de trabajo, el artículo 192 de la LFT, dispone que:

Artículo 192. No se considera relación de trabajo el convenio que celebre a bordo el capitán de un buque con personas que se hayan introducido a él y que tenga por objeto devengar, con servicios personales, el importe del pasaje, salvo lo dispuesto en el artículo siguiente "Tampoco se considera relación de trabajo el convenio celebrado en los términos del párrafo anterior, con los mexicanos que deban repatriarse, a solicitud del Cónsul respectivo.

El contenido del artículo anterior hace alusión específica a la conducta denominada "Polizone" consistente en el abordaje clandestino por parte de un polizón, para viajar en un buque sin pagar un precio por su pasaje. Por lo que al igual que en el caso de una repatriación, no se entenderá el trabajo realizado como una prestación, sino como una mera compensación.

También son de apreciarse las relaciones laborales de aquellas personas que prestan sus servicios a bordo de un buque, durante el tiempo en que este se

encuentra anclado en puerto, ya que estas se regularán de acuerdo a las disposiciones previstas para los trabajadores de los buques, notándose que:

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

En este mismo orden de ideas, hay que atender que la relación de trabajo por viaje comprenderá el término contado desde el embarque del trabajador hasta concluir la descarga del buque o el desembarque de pasajeros en el puerto que se convenga. "Si es por tiempo determinado o indeterminado se fijará el puerto al que deba ser restituido el trabajador, y a falta de ello, se tendrá por señalado el del lugar donde se le tomó.

En cuanto a la posibilidad de que un marinero mexicano preste sus servicios en buques extranjeros, según el artículo 197 de la LFT, se observará lo dispuesto en el artículo 28 de la misma ley. Sin embargo, prácticamente habrán que considerarse las mismas restricciones que México aplicará a los trabajadores extranjeros para trabajar en los buques y en los puertos nacionales.

"Para el trabajador y para sus dirigentes, es consiguientemente indispensable conocer cuales son sus derechos y cuales son sus obligaciones pues debemos de recordar aquí el principio general de derecho según el que, a todo derecho corresponde una obligación y viceversa"⁵

La formalización de todo contrato laboral implica la adquisición de derechos para una de las partes y al mismo tiempo, la asunción de obligaciones para la otra, las cuales también traen como consecuencia prohibiciones específicas.

Dada la trascendencia de estos aspectos a continuación se transcriben los artículos 132 a 135 de la LFT, cuya aplicación es de orden general en toda relación de trabajo.

Artículo 132. Son obligaciones de los patrones:

I.-Cumplir las disposiciones de las normas de trabajo aplicables a sus empresas o establecimientos.

⁵ GUERRERO, Euquerio. Manual de Derecho del Trabajo Op. Cit. pág.205

Mandato aplicado para la observancia de los patrones respecto de las normas de trabajo.

II.-Pagar a los trabajadores los salarios e indemnizaciones, de conformidad con las normas vigentes en la empresa o establecimiento;

Se entiende desde luego que la obligación no consiste solamente en pagar el salario convenido si no también hacerlo en tiempo lugar, forma y modo conforme a la ley o las normas de la empresa. En lo individual, el cumplimiento de esta obligación da lugar a la acción de rescisión del contrato del trabajador con lo consiguiente responsabilidad del patrón.

III.-Proporcionar oportunamente a los trabajadores los útiles, instrumentos y materiales necesarios para la ejecución del trabajo, debiendo darlos de buena calidad en buen estado y reponerlos tan luego como dejen de ser eficientes siempre que aquéllos no se hayan comprometido a usar herramienta propia. El patrón no podrá exigir indemnización alguna por el desgaste natural que sufran los útiles, instrumentos y materiales de trabajo;

Con toda justificación el patrón no podrá exigir al trabajador indemnización por el desgaste de la herramienta.

IV.-Proporcionar local seguro para la guarda de los instrumentos y útiles de trabajo pertenecientes al trabajador, siempre que deban permanecer en el lugar en que prestan los servicios, en que sea lícito al patrón retenerlos a título de indemnización, garantía o cualquier otro. El registro de instrumentos o útiles de trabajo deberá hacerse siempre que el trabajador solicite;

Cuando el trabajador tiene que utilizar en su trabajo instrumentos o útiles que son propiedad personal, el patrón está obligado a proporcionarle un local seguro.

V.- Mantener el número suficiente de asientos o sillas a disposición de los trabajadores en las casas comerciales, oficinas, hoteles, restaurantes y otros centros de trabajo análogos. La misma disposición se observará en los establecimientos industriales cuando lo permita la naturaleza del trabajo;

VI.- Guardar a los trabajadores la debida consideración, absteniéndose de mal trato de palabra o de obra;

Prestar el debido respeto al trabajador sin ofensas de palabra o físicas, en este caso es recíproca. "Esta propugnando por todos los estudiosos de las ciencias de la administración industrial todos los que buscan la manera de mejorar las relaciones obrero-patronales pues destacan la importancia que tiene el hecho de que el patrón reconozca que su obrero no es una maquina ni un instrumento de trabajo, si no un hombre, con la propia dignidad humana, que merece todo el respeto que cada quien exige para si mismo"⁶.

VII.-Expedir cada quince días a solicitud de los trabajadores, una constancia escrita del número de días trabajados y del salario percibido;

VIII.-Expedir al trabajador que lo solicite o se separe de la empresa, dentro del término de tres días, una constancia escrita relativa a sus servicios;

IX.-Conceder a los trabajadores el tiempo necesario para el ejercicio del voto en las elecciones populares y para el cumplimiento de servicios de jurado, electorales y censales, a que se refiere el artículo 5o. , de la Constitución, cuando esas actividades deban cumplirse dentro de sus horas de trabajo ;

Los derechos cívicos que tiene todo ciudadano y por lo tanto el patrón debe de dar toda la facilidad a los trabajadores para participar en la vida política del país.

X.-Permitir a los trabajadores faltar a su trabajo para desempeñar una comisión accidental o permanente de su sindicato o del Estado, siempre que avisen con la oportunidad debida y que el número de trabajadores comisionados no sea tal que perjudique la buena marcha del establecimiento. El tiempo perdido podrá descontarse al trabajador a no ser que lo compense con n tiempo igual de trabajo efectivo. Cuando la comisión sea de carácter permanente el trabajador o trabajadores podrán volver al puesto que ocupaban, conservando todos sus derechos, siempre y cuando regresen a su trabajo dentro del término de seis años. Los sustitutos tendrán el carácter de interinos, considerándolos como de planta después de seis años.

XI.-Poner en conocimiento del sindicato titular del contrato colectivo y de los trabajadores de la categoría inmediata inferior, los puestos de nueva creación, las vacantes definitivas y las temporales que deban cubrirse;

Impulsa la sindicalización de los trabajadores y su derecho a la asociación del trabajador como persona colectiva.

⁶ Ibidem.pág.221.

XII.- Establecer y sostener las escuelas "Artículo 123 Constitucional" de conformidad con lo que dispongan las leyes de la Secretaría de Educación Pública;

XIII.-Colaborar con las autoridades del Trabajo y de Educación, de conformidad con las leyes y reglamentos, a fin de lograr la alfabetización de los trabajadores;

Indudablemente estas fracciones son de vital importancia para la superación del trabajador en virtud de que la educación es de supremacía y elevación cultural del hombre que produce como es el trabajador.

XIV.-Hacer por su cuenta, cuando empleen más de cien y menos de mil trabajadores, los gastos indispensables para sostener en forma decorosa los estudios técnicos, industriales o prácticos, en centros especiales, nacionales o extranjeros, de uno de sus trabajadores o de uno de los hijos de éstos, designado en atención a sus aptitudes, cualidades y dedicación, por los mismos trabajadores y el patrón. Cuando tengan a su servicio más de mil trabajadores deberán sostener tres becarios en las condiciones señaladas. El patrón sólo podrá cancelar la beca cuando sea reprobado el becario en el curso de un año o cuando observe mala conducta; pero en estos casos será substituido por otro. Los becarios que hayan terminado sus estudios deberán prestar sus servicios al patrón que los hubiere becado, durante un año por lo menos.

Realmente pocas son las becas ya que en realidad son insuficientes por lo que la ley determina un número de becas para un número de trabajadores.

XV.-Proporcionar capacitación y adiestramiento a sus trabajadores, en los términos del Capítulo III Bis de ese Título;

Para el mejor desempeño del trabajo, es facilitarles los conocimientos necesarios a fin de que aumente la productividad en su labor y puedan ocupar puestos de mejor jerarquía.

XVI.-Instalar, de acuerdo con los principios de seguridad e higiene, las fábricas, talleres, oficinas y demás lugares en que deban ejecutarse las labores, para prevenir riesgos de trabajo y perjuicios del trabajador, así como adoptar las medidas necesarias para evitar que los contaminantes excedan los máximos permitidos en los reglamentos e instructivos que expidan las autoridades competentes. Para estos efectos, deberán modificar, en su caso, las instalaciones en los términos que señalen las propias autoridades;

El patrón debe de observar la reglamentación en materia de seguridad e higiene ya que debe de procurar el cuidado para que no se perjudique la salud de sus trabajadores.

XVII.-Cumplir las disposiciones de seguridad e higiene que fijen las leyes y los reglamentos para prevenir los accidentes y enfermedades en los centros de trabajo y, en general, en los lugares en que deban ejecutarse las labores; y, disponer en todo tiempo de los medicamentos y materiales de curación indispensables que señalen los instructivos que se expidan, para que presten oportuna y eficazmente os primeros auxilios; debiendo dar, desde luego, aviso a la autoridad competente de cada accidente que ocurra;

XVIII.-Fijar visiblemente y difundir en los lugares donde se preste el trabajo, las disposiciones conducentes de los reglamentos e instructivos de seguridad e higiene;

Estas fracciones buscan la prevención de accidentes observando las medidas para prevenirlo por lo que se debe de difundir las disposiciones del reglamento de seguridad e higiene.

XIX.-Proporcionar a sus trabajadores los medicamentos profilácticos que determine la autoridad sanitaria en los lugares donde existan enfermedades tropicales o endémicas, o cuando exista peligro de epidemia;

XX.-Reservar, cuando la población fija de un centro rural de trabajo exceda de doscientos habitantes, un espacio de terreno no menor de cinco mil metros cuadrados para el establecimiento de mercados públicos, edificios para los servicios municipales y centros recreativos, siempre que dicho centro de trabajo esté a una distancia no menor de cinco kilómetros de la población más próxima;

XXI.-Proporcionar a los sindicatos, si lo solicitan, en los centros rurales de trabajo, un local que se encuentre desocupado para que instalen sus oficinas, cobrando la renta correspondiente. Si no existe local en las condiciones indicadas, se podrá emplear par ese fin cualquiera de los asignados para alojamiento de los trabajadores;

El patrón debe de asignar un lugar para las reuniones del sindicato si lo solicitan los trabajadores, apoyando con esto la asociación de los trabajadores.

XXII.-Hacer las deducciones que soliciten los sindicatos de las cuotas sindicales ordinarias, siempre que se compruebe que son las previstas en el artículo 110, fracción VI.

XXIII.-Hacer las deducciones de las cuotas para la constitución y fomento de sociedades cooperativas y de cajas de ahorro, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 110, fracción IV,

Estas fracciones señalan los descuentos que tienen que realizar los patrones, sin que pueda ser mayor del 30 por ciento del excedente del salario mínimo.

XXIV.-Permitir la inspección y vigilancia que las autoridades del trabajo practiquen en su establecimiento para cerciorarse del cumplimiento de las normas de trabajo y darles los informes que a ese efecto sean indispensables, cuando lo;

Indudablemente esta obligación responde a la vigilancia de las condiciones generales de trabajo y de seguridad e higiene para cerciorarse del cumplimiento de las normas de trabajo y de las deficiencias que se encuentren en el centro laboral

XXV.-Contribuir al fomento de las actividades culturales y deportivas entre sus trabajadores y proporcionales los equipos y útiles indispensables;

La práctica del deporte es beneficiosa para el desarrollo físico y moral del trabajador.

XXVI.-Hacer las deducciones previstas en las fracciones IV del artículo 97 y VII del artículo 110, y entregar los descuentos a la institución bancaria acreedora, o en su caso al Fondo de Fomento y Garantía para el Consumo de los Trabajadores. Esta obligación no convierte al patrón en deudor solidario del crédito que se haya concedido al trabajador.

Los descuentos al salario del trabajador no debe de exceder del 30 por ciento.

XXVII.-Proporcionar a las mujeres embarazadas la protección que establezcan; y

XXVIII.-Participar en la integración y funcionamiento de las comisiones que deben formarse en cada centro de trabajo, de acuerdo con lo establecido por la ley.

Las comisiones mixtas de trabajo para la buena armonía de las relaciones obrero patronales es de mucho valor para una verdadera coordinación en el trabajo. Como cuerpo de asesoramiento en el que participen e integren por igual número trabajadores y representantes del patrón cuya misión es de vigilar y a su vez de investigar las causas de los accidentes proponiendo medidas para prevenirlos.

Obligaciones que en forma general señala la ley a lo cual los patrones deberán de cumplir por lo menos ya que no es limitativa y que a continuación se señalan en el siguiente artículo.

“Artículo 133. Queda prohibido a los patrones:

I.-Negarse aceptar trabajadores por razón de edad o su sexo;

II.-Exigir que los trabajadores compren sus artículos de consumo en tienda o lugar determinado;

III.-Exigir o aceptar dinero de los trabajadores como gratificación porque se les admita en el trabajo o por cualquier otro motivo que se refiera a las condiciones de este;

IV.-obligar a los trabajadores por coacción o por cualquier otro medio, a afiliarse o retirarse del sindicato o agrupación a que afiliarse o retirarse del sindicato determinada candidatura;

V.-Intervenir en cualquier forma en el régimen interno del sindicato;

VI.-Hacer o autorizar colectas o suscripciones en el régimen interno del sindicato;

VII.-Ejecutar cualquier acto que restrinja a los trabajadores los derechos que les otorgan las leyes;

VIII.-Hacer propaganda política o religiosa dentro del establecimiento;

IX.-Emplear el sistema de “poner en el índice” a los trabajadores que se separen o sean separados del trabajo para que no se les vuelva a dar ocupación;

X.-Portar armas en el interior de los establecimientos ubicados dentro de las poblaciones; y

XI.-Presentarse en los establecimientos en estado de embriaguez o bajo de influencia de un narcótico o droga enervante”.

Las prohibiciones que enunciativamente señala la ley son primordialmente para la protección del trabajador de los abusos constantes que pueda cometer por la relación subordinada a que estas sujetos.

Los trabajadores en toda relación de trabajo tienen que cumplir con la obediencia de las normas para su misma seguridad. por lo que a continuación se señala el siguiente artículo.

Artículo 134. Son obligaciones de los trabajadores:

I.- Cumplir las disposiciones de las normas de trabajo que les sean aplicables;

II.- Observar las medidas preventivas higiénicas que acuerden las autoridades competentes y las que indiquen los patrones para la seguridad y protección personal de los trabajadores;

III.- Desempeñar el servicio bajo la dirección del patrón o de su representante, a cuya autoridad estarán subordinados en todo lo concerniente al trabajo;

IV.- Ejecutar el trabajo con intensidad, cuidado y esmero apropiados y en la forma, tiempo y lugar convenientes;

V.- Dar aviso inmediato al patrón, salvo caso fortuito o fuerza mayor, de las causas justificadas que le impidan concurrir a su trabajo;

VI.- Restituir al patrón los materiales no usados y conservar en buen estado los instrumentos y útiles que les haya dado para el trabajo, no siendo responsables por el deterioro que origine el uso de estos objetos, ni del ocasionado por caso fortuito, fuerza mayor, o por mala calidad o defectuosa construcción;

VII.- Observar buenas costumbres durante el servicio;

VIII.- Prestar auxilios en cualquier tiempo que se necesiten, cuando por siniestro o riesgo inminente peligran las personas o los intereses del patrón o de sus compañeros de trabajo;

XI.- Integrar los organismos que establece esta Ley;

X.- Someterse a los reconocimientos médicos previstos en el reglamento interior y demás normas vigentes o en la empresa o establecimiento, para comprobar que no padecen ninguna incapacidad o enfermedad de trabajo contagiosa o incurable;

XI.- Poner en conocimiento del patrón las enfermedades contagiosas que padezcan, tan pronto como tengan conocimiento de las mismas;

XII.- Comunicar al patrón o a su representante las deficiencias que adviertan, a fin de evitar daños a los intereses o vidas de sus compañeros de trabajo o de los patrones; y

XIII.- Guardar escrupulosamente los secretos técnicos, comerciales y de fabricación a cuya elaboración concurren directa o indirectamente, o de los cuales tengan conocimiento por razón del trabajo que desempeñen, así como de los asuntos administrativos reservados, cuya divulgación pueda causar prejuicios a la empresa;

Así mismo se señalan las prohibiciones en la ley para los trabajadores que estos mismos deben de observar para la actividad laboral sea mas segura y coordinada entre patrón y trabajador por lo que el siguiente artículo lo señala.

Artículo 135. Queda prohibido a los trabajadores:

I.- Ejecutar cualquier acto que pueda poner en peligro su propia seguridad, la de sus compañeros de trabajo o la de terceras personas, así como la de los establecimientos o lugares en que el trabajador se desempeñe:

II.- Faltar al trabajo sin causa justificada o sin permiso del patrón;

III.- Substraer de la empresa o establecimiento útiles de trabajo o materia prima o elaborada;

IV.- Presentarse al trabajo en estado de embriaguez;

V.- Presentarse al trabajo bajo influencia de algún narcótico o droga enervante, salvo que exista prescripción médica. Antes de iniciar su servicio, el trabajador deberá poner el hecho en conocimiento del patrón y presentarle la prescripción suscrita por el médico;

VI.- Portar armas de cualquier clase durante las horas de trabajo, salvo que la naturaleza de éste lo exija. Se exceptúan de esta disposición las punzantes y punzocortantes que formen parte de las herramientas o útiles propios del trabajo;

VII.- Suspender las labores sin autorización del patrón;

VIII.- Hacer colectas en el establecimiento o lugar de trabajo;

IX.- Usar los útiles y herramientas suministradas por el patrón, para objeto distinto de aquél a que están destinados; y

X.- Hacer cualquier clase de propaganda en las horas de trabajo, dentro del establecimiento”.

En forma conjunta con las disposiciones transcritas, las cuales como se ha visto regulan con carácter general, los derechos, obligaciones y prohibiciones de los patrones, así como de los trabajadores, es de resaltarse, que la celebración de todo contrato que formalice un trabajo marítimo debe determinar en su texto derechos y obligaciones de carácter específico y adicional para las partes, dada la naturaleza especial de la relación laboral.

En tal virtud, tratándose de los trabajadores en los buques y conforme al artículo 204 de la LFT, se entiende que: “Los patrones tienen las obligaciones especiales siguientes:

I.- Proporcionar a bordo alojamientos cómodos e higiénicos;

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

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

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

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

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

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

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

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

X.-Informar a la Capitania de Puerto correspondiente, dentro de las veinticuatro horas de haber sido declarado a libre plática, de los accidentes de trabajo ocurridos a bordo. Si el buque llega a puerto extranjero, el informe se rendirá al Cónsul mexicano o en su defecto, el capitán del primer puerto nacional que toque .

Por su parte, los trabajadores de los buques están especialmente obligados, según el artículo 205 de la LFT a respetar y realizar las instrucciones y prácticas destinadas a prevenir riesgos de mar, las que se efectuarán en los términos que determinen las leyes y disposiciones sobre comunicaciones por agua. Los capitanes y oficiales obrarán, en estos casos, como representantes de la autoridad y no como representantes de los patrones.

Así mismo hay que mencionar, que en virtud de documentarse a través de un contrato, las relaciones laborales marítimas son objeto de rescisión " en cuanto a las causas especiales de rescisión de la relación laboral por conducta indebida del trabajador se establece un régimen más disciplinario y más riguroso,atendiendo al peligro real que supone la navegación como alas oportunidades de realizar contrabando o de incurrir en conductas indebidas durante la estancia de los trabajadores a bordo"⁷ y que el artículo 208 de nuestro máximo ordenamiento laboral dispone:

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

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

⁷ DE BUEN LOZANO ,Néstor.Derecho del Trabajo.T.II.Decima edición.Porrúa,México .1994.pág.434.

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

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

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

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

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

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

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

Toda vez que las relaciones laborales que nos ocupan merecen un tratamiento especial, la terminación de sus efectos requiere de la observancia de circunstancias específicas, como son las establecidas por el artículo 209 de la LFT, que a la letra señala:

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

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

II.- Las relaciones de trabajo no pueden darse por terminadas cuando el buque esté en el mar o cuando estando en puerto se intente la terminación dentro e las veinticuatro horas anteriores a su salida, a menos que en este último caso se cambie el destino final del buque;

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

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

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

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

Es importante señalar que en los casos en que el buque se pierda por apresamiento o siniestros los trabajadores convienen en efectuar trabajos encaminados a la recuperación de los restos del buque o de la carga tendrán derecho de cobrar sus salarios por los días que trabajen.

Como colofón a la descripción de las principales características de la relación de trabajo marítima, hay que destacar lo establecido por el artículo 5o. Constitucional, en cuanto al contenido del acuerdo de voluntades que nos ocupa, al señalaras en sus dos últimos párrafos que:

El contrato de trabajo sólo obligará a prestar el servicio convenido por el tiempo que fije la ley, sin poder exceder de un año en perjuicio del trabajador, y no podrá extenderse, en ningún caso, a la renuncia, pérdida o menoscabo de cualquiera de los derechos políticos o civiles.

La falta de cumplimiento de dicho contrato, por lo que respecta al trabajador, sólo obligará a éste a la correspondiente responsabilidad civil, sin que en ningún caso pueda hacerse coacción sobre su persona.

1.2 ELEMENTOS OBJETIVOS.

La prestación personal del servicio es inherente a la figura del trabajador, que se entiende como una obligación prototípica de hacer no puede sustituirse por la de otra diferente sin consentimiento del patrón.

Mario de la Cueva nos señala que la "subordinación pretende designar un status del hombre que se somete al patrón, si no una de las formas de prestarse los servicios; aquella que se realiza con sujeción a las normas e instrucciones vigentes en la empresa".⁸ Hablamos en todo caso, de la subordinación tecnico-funcional relacionada con la prestación de los servicios, sin que se constriña en forma alguna, la dignidad o libertad de los trabajadores.

Al respecto, la exposición de motivos de la L.F.T, en su apartado III, se refiere al concepto "subordinación", en los siguientes términos:

Por subordinación se entiende, de una manera general, la relación jurídica que se crea entre trabajador y el patrón en virtud de la cual este obligado el primero, en la prestación de servicios, a cumplir sus obligaciones y las instrucciones dadas por el segundo para el mejor desarrollo de las actividades de la empresa.

El pago del salario es institución fundamental del derecho del trabajo que representa la base del sustento material de los trabajadores; su integración se determina como el pago efectivo diaria, las gratificaciones, percepciones, habitación, primas, comisiones, prestaciones de especie y cualquier otra cantidad o prestación que se entregue al trabajador por su trabajo.

Nuestra ley reglamenta una serie de medidas protectoras del salario contra abusos del patrón que a continuación transcribimos: Obligación de pagar el salario en efectivo, lugar de pago, la prohibición de retención de salarios por concepto de multas; compensación y descuentos, el monto del descuento diario no podrá ser superior a los treinta por ciento del excedente del salario mínimo. Estos descuentos podrán operar de manera excepcional por concepto de cuotas sindicales; Pagos de rentas abonos al Infonavit o al Fonacot; cuotas cooperativas y cajas de ahorro, o pensión alimenticia; la prohibición de la reducción de salarios que constituye dentro de nuestro sistema una causa de separación; la prohibición de hacer colectas en los centros de trabajo; el plazo semanal para el pago de salarios tratándose de trabajo material o quincenal, respecto de las demás actividades laborales; el reconocimiento de la libre disposición del salario; así como la prohibición, salvo las situaciones expresamente contempladas en la ley, del pago de salarios en especie.

El pago del salario a los trabajadores de los buques no viola el principio de igualdad de salarios distintos para trabajo igual si se presta en buques de diversas categorías; Se autoriza pagar el salario en moneda extranjera al tipo oficial de cambio que rija en la fecha en que se cobre, si el trabajador así lo solicita y el buque se encuentre en el extranjero; además se otorga a los trabajadores contratados por viaje el

⁸ DE LA CUEVA, Mario. El Nuevo Derecho Mexicano del Trabajo. Op. Cit. pág. 57.

derecho a un aumento proporcional de salarios en caso de prolongación a retardo del mismo sin que el caso contrario, se le pueda reducir; y por ultimo se le atribuye una preferencia el trabajador de los salarios e indemnizaciones sobre el buque, sus maquinas aparejos, pertrechos y fletes y se establece una responsabilidad solidaria entre el patrón y el propietario del buque, respecto a los salarios y las indemnizaciones.

1.3 ELEMENTOS SUBJETIVOS.

Trabajador es la persona fisica que presta a otra fisica o moral un trabajo personal subordinado. "La ley requiere que el trabajador maritimo sea una persona fisica lo que excluye desde luego a las personas morales y de ahí se desprende de inmediato que un sindicato no puede ser sujeto de un contrato de trabajo con el carácter de trabajador, puesto que el sindicato es una persona moral"⁹

Los trabajadores marítimos o gente de mar son aquellas personas físicas que prestan sus servicios en los buques que ostenten bandera mexicana, en cualquiera que sea la clase de embarcación o barco.

No obstante, nuestra LFT vigente reglamenta en el Capítulo III de su Título Sexto, las labores e los Trabajadores de los Buques y especifica en su artículo 188:

Están sujetos a las disposiciones de éste Capítulo, los capitanes y oficiales de cubierta y máquinas, los sobrecargos y contadores, los radiotelegrafistas, contramaestre 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".

Acerca de la descripción anterior, que pretende tener carácter taxativo respecto a los trabajadores de los buques, hay que señalar que dentro de esta deben también comprenderse, a los pilotos de puerto que prestan sus servicios a bordo, por cuenta de los armadores y consignatarios, quiénes les remuneran sus trabajos.

De acuerdo con lo expuesto, ha de entenderse que todos aquellos trabajadores que se enrolen en alguna clase de barco, embarcación o artefacto naval que ostente bandera mexicana Artículo 187 e la LFT y 9o. de la Ley de Navegación ya sean

⁹ GUERRERO, Euquerio. Manual de Derecho Mexicano del Trabajo. Op. Cit. Pág. 33

como tripulante o que simplemente presten sus servicios a bordo, por cuenta de una empresa marítima y sin que medie un contrato de naturaleza civil, serán considerados como trabajadores de los buques y la reglamentación de sus labores se determinará por la LFT tanto en sus aspectos generales, como tratándose de los especiales, a través de los artículos 187 a 213.

Lo anterior hace necesario que se precise quiénes integran las partes de un contrato individual, o colectivo en su caso, del trabajo desarrollado a bordo de cualquier clase de barco, embarcación o artefactos navales mexicanos que ostenten bandera mexicana .

El artículo 188 de la LFT, hace referencia a las partes que integran la relación de trabajo marítimo, al reconocer en primer término a los trabajadores, e identificar con el carácter de patrón, al armador, naviero o fletador.

Al respecto, el artículo 16 de la Ley de Navegación dispone:

El naviero o empresa naviera es la persona física o moral que tiene por objeto operar y explotar una o más embarcaciones de su propiedad o bajo su posesión, aun cuando ello no constituye su actividad principal.

El armador es el naviero o empresa naviera que se encarga de equipar, avituallar, aprovisionar, dotar de tripulación y mantener en estado de navegabilidad la embarcación, con objeto de asumir su explotación y operación.

El operador es la persona física o moral que, sin tener la calidad de naviero o armador, celebra a nombre propio los contratos de transporte por agua para la utilización del espacio de las embarcaciones que él, a su vez haya contratado.

El propietario es la persona física o moral titular del derecho real de la propiedad de una o varias embarcaciones o artefactos navales bajo cualquier título legal”.

Así mismo, el artículo 95 del mismo ordenamiento señala en su primer párrafo:

En los contratos de fletamento, el fletante se compromete a poner una embarcación en estado de navegabilidad, a disposición de un fletador, quien a su vez se compromete al pago de una cantidad denominada flete.

Conforme a los artículos antes transcritos, se infiere que el naviero y el armador son una misma persona, quien en el titular de una empresa naviera y por tanto, el patrón para efectos de la relación laboral, ya que independientemente de su denominación, o que se trate de una persona física o moral, al igual que como ocurre con el fletador, que es el arrendatario del naviero, y con el operador que puede disponer de las embarcaciones cuyo uso contrata, todos ellos utilizan los servicios de uno o varios trabajadores. Artículo 10 de la LFT.

Como son de suponerse, los patrones cualquiera que sea su calidad personal, requieren de gente que los auxilie en las funciones de dirección, administración, así como en la contratación de personal. Este es el supuesto que origine a la figura de los representantes del patrón y la de sus intermediarios, que se ven regulador en los artículos 11, 12 y específicamente en el 190 de la LFT que enseguida se transcriben:

Artículo 11. Los directores, administradores, gerentes y demás personas que ejerzan funciones de dirección o administración en la empresa o establecimiento, serán considerados representantes con los trabajadores”.

Artículo 12. Intermediaria es la persona que contrata o interviene en la contratación de obra u otras para que presten servicios a un patrón”.

No obstante lo anterior, se debe aclarar, que los funcionarios antes referidos, aunque contratan, disponen y organizan al personal dependiente de un patrón, también tienen el carácter de trabajadores, aunque de confianza del mismo empresario, toda vez que dicha categoría depende de un patrón, también tienen el carácter de trabajadores, aunque de confianza del mismo empresario, toda vez que dicha categoría depende precisamente de las “...funciones de confianza... de dirección, inspección, vigilancia y fiscalización, cuando tengan carácter general, y las que se relacionen con trabajos personales del patrón dentro la empresa o establecimiento”¹⁰.

En cuanto a la formalización de las relaciones obrero-patronales de carácter marítimo, hay que reiterar que estas, es considerada por la LFT bajo el rubro de Trabajos Especiales, atendiendo a la naturaleza y a las características propias de los servicios que se prestan; razón por la que además de las normas generales establecidas por la ley, requieren de prerrogativas específicas para su reglamentación adecuada.

Aunque como se ha visto, la prestación de los servicios que constituyen a una relación de trabajo, no requieren estrictamente de una forma contractual, la LFT en sus artículos 784 y 805 hace indispensable para el patrón, la

¹⁰ DE BUEN LOZANO, Néstor. Derecho del Trabajo. Op. Cit. pag. 507.

formalización literal de todo contrato de trabajo, como garantía probatoria para el trabajador, ya que conforme a dichos numerales, a este se le eximirá de la carga de la prueba en caso de controversia laboral, mientras que al patrón, se le exigirá la exhibición de documentos, que demuestren su dicho bajo el apercibimiento que de no presentarlos, se presumirán ciertos los hechos reclamados por el trabajador.

Lo anterior pone en claro, que cualquiera que sea la forma o denominación del contrato, en él se establecerán las condiciones de trabajo constituidas por las características, modalidades y circunstancias conforme a las cuales, el trabajador se obliga a prestar al patrón un trabajo personal subordinado, mediante el pago de un salario.

1.4 CONDICIONES GENERALES DE TRABAJO.

Las normas referentes a las condiciones Generales de trabajo constituyen la esencia del derecho del trabajador, su base y su fin, y que tienden a proteger al trabajador como ente económico y biológico y bajo de las cuales se presta el servicio.

Para Mario de la Cueva "son las normas que fijan los requisitos para la defensa de la salud y la vida de los trabajadores en los establecimientos y lugares de trabajo y las que determinan las prestaciones que deben percibir los hombres por su trabajo"¹¹.

Las condiciones generales de trabajo debe de plantearse de acuerdo a los principios rectores como son la imposibilidad de abatirlas en detrimento de los trabajadores y más allá reconocidos por la ley; la necesidad de que sean proporcionales a la importancia del servicio presente y estas deben de ser equivalentes para trabajos legales sin establecer distingos por razón de raza, nacionalidad, sexo, edad, credo religioso o doctrina política, salvo las modalidades expresamente consignadas en la ley.

Las disposiciones rectoras de esta figura comprenden la jornada de trabajo incluyendo sus limitaciones, los días de descanso y vacaciones, los principios que regulan el salario; los que rigen la participación de los trabajadores en las utilidades de la empresa, los derechos y obligaciones reciprocas entre los trabajadores y el patrón, así como las demás prestaciones y servicios que se reconozcan.

¹¹ DE LA CUEVA, Mario. El nuevo Derecho Mexicano del Trabajo. Op.Cit.pág.266.

Estas condiciones generales de trabajo "se harán constar por escrito en cuatro ejemplares dos de ellos quedaran en poder de las partes, uno se remitirá ala capitania del puerto o al cónsul mexicano más cercano y el cuarto a la inspección del trabajo donde se estipularon esas condiciones"¹²

1.5 CONTRATO COLECTIVO DE TRABAJO.

Es preciso señalar que existen Contratos Colectivos de trabajo entre las empresas navieras y sus trabajadores estos contratos se presentan ante la capitania de puerto o cónsul mexicano más cercano y a la Inspección del Trabajo.

Se ha definido el Contrato Colectivo de trabajo como el convenio de condiciones de trabajo que reglamentan la categoría profesional, atreves de normas relacionadas con los contratos individuales de toda actividad productiva con la finalidad de elevar el nivel de vida de los trabajadores mediante la regulación de las relaciones labores, en el sentido más favorable a las necesidades del obrero.

Se considera que "todo Contrato Colectivo de Trabajo representa un esfuerzo de democratización del derecho, tanto por la circunstancia de que sean los dos miembros de la relación laboral quienes fijan las condiciones a que habrá de quedar sujeta como por la substitución que ha hecho del contrato individual, al conseguir para los trabajadores el antiguo principio"¹³.

El Art. 386 de la L.F.T. nos dice que el Contrato Colectivo de Trabajo es el convenio celebrado entre uno o varios sindicatos de trabajadores y uno o varios patrones, o uno o varios sindicatos de patrones con objeto de establecer las condiciones según las cuales debe prestarse el trabajo en una o más empresas o establecimientos.

Se señala que el Contrato Colectivo de trabajo tiene una estructura normativa de aplicación inmediata y directa en la empresa o establecimientos que abarca este hace innecesaria la celebración de contratos individuales de trabajo, ya que las relaciones individuales de trabajo que se originen, quedan protegidas por el propio contrato colectivo de trabajo; salvo que se trate de casos excepción, no reguladas por el mismo, por ejemplo la contratación de trabajadores eventuales para la reparación de la maquinaria de la empresa o por obra determinada.

¹² BARAJAS MONTES DE OCA, Santiago. DICCIONARIO JURIDICO MEXICANO. Instituto de Investigaciones Jurídicas. T.I. décimo novena. edición Porrúa. México. 1993. pág. 695

¹³ DE LA CUEVA, Mario. El nuevo Derecho Mexicano del Trabajo Op. Cit. pág. 89.

El art. 391 de la L.F.T. señala los requisitos que debe contener el contrato colectivo de trabajo para su validez a saber:

- 1) Los nombres y domicilios de los contratantes
- 2) Las empresas o establecimientos que abarque
- 3) Su duración o la expresión de ser por tiempo indeterminado o para obra determinada
- 4) La jornada de trabajo
- 5) Los días de descanso y vacaciones
- 6) El monto de los salarios
- 7) Las cláusulas relativas a capacitación y adiestramiento de los trabajadores en la empresa o establecimiento.
- 8) Disposiciones sobre capacitación y adiestramiento inicial que se deba impartir a quienes vayan a ingresar a laboral a la empresa o establecimiento.
- 9) Las bases sobre integración y funcionamiento de las comisiones que deba integrarse de acuerdo con esta ley.
- 10) Las demás estipulaciones que convengan las partes,

En el caso especial de los trabajadores de los buques, se precisaran las maniobras que se regularan por ellos distinguiéndolas de las que corresponden a otros trabajadores.

La L.F.T. en su artículo 390 nos indica que el Contrato Colectivo de trabajo deberá celebrarse por escrito, bajo pena de nulidad y se formulara por triplicado, entregándose un ejemplar a cada una de las partes y depositándose el otro en la Junta Federal o local de Conciliación y Arbitraje, surtiendo efectos desde la fecha y hora de la presentación del documento, salvo que las partes hubiesen convenido en una fecha distinta.

Como las prestaciones estipuladas en el Contrato Colectivo rigen las relaciones individuales de trabajo deben seguir manteniéndose como derechos individuales de los trabajadores siempre que no sean inferiores a las establecidas en la ley.

El contrato podrá celebrarse por tiempo determinado o indeterminado o para obra determinada y será revisable total o parcialmente. De acuerdo con el ordenamiento.

El término del Contrato Colectivo de Trabajo se da por las siguientes causas:

- 1) Por mutuo consentimiento.

2) Por terminación de la obra, y

3) Por cierre de la empresa o establecimiento siempre que este último caso, el Contrato Colectivo se aplique exclusivamente en el establecimiento.

En el caso especial de los trabajadores de los buques, se precisaran las maniobras que se regularan por ellos distinguiéndolas de las que corresponden a otros trabajadores.

1.6 TRABAJOS ESPECIALES.

Se da el nombre de trabajos especiales al conjunto de reglas aplicables a un grupo de actividades que sin desprenderse de las Normas Generales que regulan toda relación de trabajo, fijan determinadas condiciones para la prestación de un servicio específico, con la finalidad de adaptarlas a la particular naturaleza de su desempeño. Para el doctor Mario de la Cueva se conocen "como trabajos especiales diversas actividades que sirven y dan nacimiento a relaciones que revisten los caracteres fundamentales de la relación laboral, presentan sin embargo, algunas características particulares que exigen normas adecuadas para su mejor desenvolvimiento"¹⁴.

Trabajo especial es por lo mismo un tipo de contratación ajustado a usos establecidos en la relación de trabajo de un sector de servicios cuyas características o destino requieren una reglamentación que facilite su ajuste a exigencias específicas de carácter social. Lo anterior no significa que dichos servicios queden fuera de las normas de obligación general impuestas por la legislación vigente, si no que su significado se sustenta en la adaptación de los mismos a ciertas prácticas que la costumbre o la necesidad han hecho imperativas. Tal es el caso del trabajo en buques, la sola denominación hecha, está implicando su especialidad.

Expresando en otros términos, partiendo del hecho de que las personas empleadas en trabajos especiales son trabajadores en los términos del art. 123 Constitucional y que cualquier contradicción estimada en la ley no puede ir más allá de la propia norma Constitucional, tal y como lo dejó asentado el legislador en el actual artículo 181 de la Ley Federal del Trabajo se atenderá al doble propósito expresado en la exposición de motivos del proyecto de la nueva ley.

Por lo tanto la actividad laboral de la navegación presenta características que se diferencian de sus similares terrestres como se puede observar en la jornada del trabajador es puro servicio pero su término subsiste, sin solución de continuidad que no ocurre en otras relaciones de trabajo. Para Malvagni señala

¹⁴ Ibidem, pág. 165.

diferencias importantes entre otro tipo de relaciones laborales y por lo tanto la existencia de un régimen especial como son:

1) El lugar y el horario de trabajo no pueden diferenciarse en forma radical, lo que influye decisivamente en materia de riesgos.

2) Los servicios que prestan fuera del país, lejos del hogar de los trabajadores y del círculo de sus relaciones o afectos.

3) Las limitaciones de espacio para el alojamiento imponen sus exigencias en la regulación del máximo de personal que se puede llevar en un buque.

4) La disciplina, especialmente rígida es permanente a bordo y no solo durante la relación del trabajo.

5) Las normas que rigen la disciplina a bordo, no solo son de carácter laboral, sino también de orden público e inclusive tienen características militares.

Mario de la Cueva nos dice "que no debe pensarse que el derecho especial constituye un régimen jurídico privilegiado. Por el contrario, la tendencia es sustraer a determinadas categorías de sujetos a las reglas generales, a veces en su perjuicio"¹⁵

En virtud de ello los derechos especiales deben planearse cuidadosamente, de tal manera que las condiciones particulares de las actividades reglamentadas en forma distinta no contradigan el catálogo de garantías mínimas.

Nuestra ley regula las relaciones de trabajo que por su naturaleza especial requieren de ciertas modalidades propias de cada servicio ya que se refieren a determinadas actividades que se salen de la simple prestación de un servicio y se caracterizan porque el servicio se presenta en circunstancias especiales como lo señala el art. 181 que continuación transcribimos en su totalidad por considerarlo necesario.

Los trabajos especiales se rigen por las normas de este título y por las generales de esta ley en cuanto no las contraríen.

La realidad de los hechos es que los trabajos especiales deben de operar sólo como excepción a las condiciones generales de trabajo, y obviamente sin dejar de respetar lo previsto en el art. 123 constitucional.

¹⁵ DE LA CUEVA, Mario. El nuevo Derecho Mexicano del Trabajo. Op.cit. pág. 167.

1.7 LA EMPRESA MARÍTIMA

La LFT en su articulado 16 conceptúa a la empresa y al establecimiento determinando que:

Para los efectos de las normas de trabajo, se entiende por empresa la unidad económica de producción o distribución de bienes o servicios, por establecimiento la unidad técnica que como sucursal, agencia y otra forma semejante, sea parte integrante y contribuya a la realización de los fines de la empresa

De acuerdo con este precepto, hay que destacar que la acepción empresa tiene un carácter eminentemente económico-comercial. Así mismo, que en ningún momento debe considerarse como una persona, ya que en forma aislada sólo es una figura abstracta, que se manifiesta objetivamente en el momento en que un individuo o una sociedad mercantil, tiene la calidad de empresario(a).

En tal virtud, la persona del empresario será la titular de la empresa y por ello, hará valer por sí misma la o por conducto de sus representantes, los derechos que le correspondan, al mismo tiempo que enfrentará las obligaciones que asuma la negociación con motivo de la coordinación de los elementos personales (trabajadores y auxiliares de la empresa); materiales (bienes muebles e inmuebles); así como valores incorpóreos (derechos y obligaciones que deriven de la propiedad industrial integrada por el nombre comercial, marcas, modelos y dibujos industriales, patentes, avisos comerciales, know how, y denominaciones de origen, cuya explotación exclusiva pertenezca a la empresa. Todo esto coordinado y dirigido por el empresario, con el propósito de producir y/o distribuir lucrativamente en el mercado, mercancías que pueden ser bienes o servicios, a través de su establecimiento principal (casa matriz) y/o sus sucursales.

Por lo expuesto, se puede decir que la actividad productiva nacional gira en torno de una buena adecuada organización empresarial, la cual se cimienta en nuestro país, en la estructura jurídica de la empresa marítima, misma que fue conceptuada muy atinadamente en el artículo 127 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, que disponía "... 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..."¹⁶ entendiéndose además que este tipo de empresa

¹⁶ Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 21 de noviembre de 1963, misma que fue derogada con la excepción de sus artículos 222 al 232 y 234 al 250, conforme al artículo Tercero Transitorio, de la Ley de Navegación vigente, publicada en el mismo Diario, el 4 de enero de 1994.

es jurídicamente un comerciante, toda vez que se dedica a ejercer el tráfico (comercio) profesionalmente.

Conforme a lo dicho la empresa naviera debe reunir una serie de elementos, considerando en primer término a los personales, quiénes en forma enunciativa más no limitativa son los siguientes :

A) EMPRESARIO :

Persona física, el naviero, el armador, el propietario.

Persona moral o jurídico-colectiva.- Una sociedad mercantil, cualquiera que sea su especie.

B) AUXILIARES DEPENDIENTES :

Aquellas personas físicas que trabajan para el empresario, conforme a las condiciones establecidas en un contrato laboral.

C) AUXILIARES INDEPENDIENTES :

Son las personas físicas o morales que prestan sus servicios a la empresa a cambio e sus honorarios pero sin que exista una relación laboral subordinada, ya que regularmente su trabajo depende de un contrato de prestación de servicios de carácter civil.

La descripción conceptual de los trabajadores que auxilian a la empresa naviera en el desarrollo de sus actividades será materia del apartado siguiente.

Por lo que toca a los elementos materiales, hay que señalar que estos se constituyen por bienes muebles o inmuebles. Los primeros son susceptibles de trasladarse de un lugar a otro, como es el caso de los buques, sin alterar ni su forma ni su substancia, a diferencia de los inmuebles, los cuales no pueden ser objeto de su transportación, sin que sufran alguna variación en su estructura, toda vez que regularmente están unidos en forma permanente a la tierra, como son las construcciones y edificios.

En cuanto a los valores incorpóreos, debe destacarse que éstos se integran por los derechos y obligaciones intangibles que le corresponden a la empresa sobre la explotación exclusiva de su propiedad industrial.

Por otra parte, cabe reiterar que actualmente el legislador ha identificado de manera uniforme a la empresa marítima, así como a su titular en los artículos 16 al 18 de la Ley de Navegación, los cuales por sí solos se explican y se transcriben a continuación:

Artículo 16. - El naviero o empresa naviera es la persona física o moral que tiene por objeto operar y explotar una o más embarcaciones de su propiedad o bajo su posesión, aún cuando ello no constituya su actividad principal.

El armador es el naviero o empresa naviera que se encarga de equipar, avituallar, aprovisionar, dotar de tripulación y mantener en estado de navegabilidad de embarcación, con el objeto de asumir su explotación y operación.

El operador es la persona física o moral que, sin tener la calidad de naviero o armador, celebra a nombre propio los contratos de transporte por agua para la utilización del espacio de las embarcaciones que él, a su vez, haya contratado.

El propietario es la persona física o moral titular del derecho real de la propiedad de una o varias embarcaciones o artefactos navales bajo cualquier título legal”.

Artículo 17.- Para actuar como naviero o empresa naviera mexicana se requiere :

I. Ser mexicano o sociedad constituida conforme a las leyes mexicanas ;

II. Tener domicilio social en territorio nacional ; y

III. Estar inscrito en el Registro Público Marítimo Nacional”.

Artículo 18.- Se presume que el propietario o los copropietarios de la embarcación son sus armadores, salvo prueba en contrario.

El naviero que asuma la operación o explotación de una embarcación que no sea de su propiedad, deberá hacer declaración de armador ante la autoridad marítima del puerto de su matrícula, dicha declaración se anotará al margen de su inscripción en el Registro Público Marítimo Nacional y cuando cese esa calidad deberá solicitarse la cancelación de dicha anotación. Esta declaración la podrá hacer también el propietario de la embarcación.

Si no se hiciera esa declaración, el propietario y el naviero responderán solidariamente de las obligaciones derivadas de la explotación de la embarcación.

Con base en lo expuesto las relaciones laborales serán contratadas por la empresa como patrón, a través de su titular que es el empresario o persona física ; o bien, si se trata de una Sociedad Mercantil (persona moral), por medio de su (s) representante (s) legal (es), que será (n) su (s) administrador (es), o en su caso por

conducto de aquellas personas que sean apoderadas para tales efectos, por parte de la administración de la sociedad.

Este último supuesto es el caso de los agentes navieros, quiénes en su carácter auxiliares independientes de la empresa actúan como mandatarios o apoderados para realizar diversas gestiones relativas a las embarcaciones.

Lo anterior se puede comprobar conforme a los artículos 19 a 21 de la Ley de Navegación, que a la letra disponen :

Artículo 19. El agente naviero general es la persona física o moral que actúa en nombre del naviero u otro operador como mandatario o comisionista mercantil y está facultado para representar a su mandante o comitente en los contratos de transporte de mercancías y fletamiento, nombrar agente naviero consignatario de buques y realizar los demás actos de comercio que su mandante o comitente le encomienda.

El agente naviero consignatario de buques es la persona física o moral que actúa en nombre del naviero u operador con carácter de mandatario o comisionista mercantil para todos los actos y gestiones que se le encomiendan con relación a la embarcación en el puerto de consignación.

El agente naviero general o, a falta de éste, el agente naviero consignatario de buques estará legitimado para recibir notificaciones, aun de emplazamiento en representación del naviero u operador, para cuyo caso el Juez otorgará un término de sesenta días para contestar la demanda.

Artículo 20. Para actuar como agente naviero se requiere :

I.- Ser persona física de nacionalidad mexicana o persona moral constituida conforme a las leyes mexicanas.

II.- Tener su domicilio social en territorio nacional ;

III.- Comprobar, mediante contrato de mandato o comisión, la representación y funciones encargadas por el naviero u operador ; y

IV.- Estar inscrito en el Registro Público Marítimo Nacional.

Son los requisitos indispensables para fungir como naviero y por los cuales se engloban en estas fracciones siguientes.

Artículo 21. El agente naviero consignatario de buques actuará como representante del naviero ante las autoridades federales en el puerto y podrá desempeñar las siguientes funciones :

I.- Recibir y asistir, en el puerto, al buque que le fuera consignado ;

II.- Llevar a cabo todos los actos de administración que sean necesarios para obtener el despacho del buque ;

III.- Realizar las gestiones necesarias para dar cumplimiento a las disposiciones, resoluciones o instrucciones que emanen de cualquier autoridad federal, en el ejercicio de sus funciones ;

IV.- Preparar el alistamiento y expedición del buque, practicando las diligencias pertinentes para proveerlo y armarlo adecuadamente ;

V.- Expedir, revalidar y firmar, como representante del capitán o de quienes estén operando comercialmente el buque, los conocimientos de embarque y demás documentación necesaria, así como entregar las mercancías a sus destinatarios o depositarios ;

VI.- Asistir al capitán de la embarcación, así como controlar y supervisar los servicios necesarios para la atención y operación de la embarcación en puerto ; y

VII.- En general, realizar todos los actos o gestiones concernientes para su navegación, transporte y comercio marítimo, relacionado con el buque.

Para operar en puertos mexicanos todo naviero extranjero requerirá designar un agente naviero consignatario en buques en el puerto que opere.

Los navieros mexicanos no están obligados a designar agentes navieros en un puerto determinado para atender sus propias embarcaciones, siempre y cuando cuenten con oficinas en dicho puerto, con un representante y se haya dado aviso a la Secretaría.

La evolución de las naves y el perfeccionamiento tecnológico, propiciado por el incremento del comercio marítimo mundial a partir de los años 50, se ha reflejado en un mayor tamaño y tipo de navíos para el transporte específico de carga.

En cuanto a las características de los buques ciertamente ha evolucionado por lo que las describiremos una para el diseño de puertos y otra para la operación de carga y descarga en puerto.

Descripción de las partes principales de una Embarcación :

Proa : Es la parte delantera del casco en forma afilada para ofrecer el mínimo de resistencia a el agua.

Popa : Es la parte posterior del casco con forma y dimensiones tales que faciliten el paso del agua que llena el vacío provocando por el avance del barco y alojar los elementos de gobierno y propulsión.

Estribor : Es el costado derecho del casco, considerando al observador viendo de Popa al Proa.

Amura : Son las partes curvas del casco, próximas a la Proa del barco y serán de Estribor o de Babor.

Aleta : Son las partes curvas del casco, próximas a la Proa del barco y serán de Estribor o de Babor.

Quilla : Es la parte principal del casco, formada por una pieza robusta de hierro o acero fundido que corre longitudinalmente y al centro de la parte inferior del casco y que va de Proa a Popa. En sus extremos se levanta la Roda que forma el extremo de Proa y el Codaste que forma la Popa. Sobre la Quilla descansa el conjunto de todas las demás piezas.

Cuadernas : Piezas curvas afirmadas a la Quilla y normales a ella, que dan forma al buque y sostienen el forro. Se denomina Cuaderna Maestra aquella cuyo contorno limita la mayor superficie que corresponde a la denominada sección maestra.

Cubiertas : Son superficies horizontales, que dividen el interior del barco en varios niveles o pisos. La superior se denomina principal. La inmediata inferior se llama habitable y la siguiente "Protectora" que forma los tanques de agua o sollado lastre, en el casco de los buques tanques se tiene únicamente la cubierta principal.

Baos : Son piezas horizontales transversales que complementan el marco formado por las cuadernas y que sirven para apoyo de las cubiertas.

Línea y Superficie de Flotación : Se denomina línea de flotación a la que separa la parte seca de la mojada del casco y plano de flotación al definido por dicha línea.

Dimensiones de una Embarcación :

Eslora Total o Eslora (E) : Es la máxima distancia entre las caras externas de la Proa y la Popa. Es decir es la máxima longitud del Barco.

Eslora Entre Perpendiculares (E - PP) : Es la máxima distancia entre las caras externas de la Proa y de la Popa, a la altura de la línea de flotación.

Manga (M) : Es la máxima dimensión transversal del Buque.

Puntal (P) : Es la distancia vertical, medida en la sección maestra, entre la Quilla y la cubierta principal.

Calado (C) : Es la distancia vertical medida entre el nivel del agua y el borde inferior de la Quilla. Generalmente el Calado en la Popa es mayor que en la Proa. El Calado de Popa es el que se define como Calado de la Embarcación.

El Calado máximo está referido a la línea de flotación a plena carga. El Calado mínimo es el correspondiente a Barco descargado o en lastre.

El Calado se ve afectado por la densidad del agua por lo que los costados del barco, tienen pintados unos diagramas que muestran las marcas desde las cuales se determina el Calado en función de la densidad del agua, por la que navega el Barco.

Franco Bordo (F) : Es la distancia vertical medida en la sección maestra, entre la línea de flotación a plena carga y la intersección de cubierta principal con el costado de la nave.

Desplazamiento (D) : Es el peso del barco, es decir, el peso del volumen de agua desalojado por el barco, se mide en toneladas métricas.

Desplazamiento en rosca.- Es el peso del buque al ser botado al agua, incluye el peso completo del casco con sus accesorios, maquinaria, calderas, turbinas, incluyendo lubricantes y agua.

Desplazamiento en lastre.- Es el peso de la nave, listo para navegar, incluye combustible, agua, lastre, etc. pero sin carga.

Desplazamiento en carga.- Es el peso del barco, listo para navegar y con la máxima carga que es capaz de transportar.

Arqueo : Es una medida convencional para determinar la capacidad o volumen de la nave. La tonelada de arqueo o tonelada moorson, equivalente al volumen de 100 pies cúbicos, ó 2,832 m3.

Arqueo Bruto o Tonelaje de Registro Bruto.- Es el volumen total de los espacios internos de la nave, incluyendo camarotes, despensa, etc. El valor del tonelaje bruto sirve de base para determinar el precio de los barcos, las primas de navegación, los precios de construcción naval, los precios de varado o carena y el pago de derechos portuarios, para fijar la tripulación reglamentaria, etc.

Arqueo Neto o Tonelaje Neto de Registro (TONR).- Es el volumen de la parte del buque destinado a la carga (carga que paga transporte). Se obtiene deduciendo del arqueo bruto, el volumen de espacios necesarios para el servicio, tales como, alojamiento de tripulación, espacios de máquinas y calderas, etc. Con respecto al T N R, se pagan derechos portuarios, cruce por canales (PANAMA, SUEZ, ETC.) tarifa de practica, estadísticas de navegación, etc.

Capacidad de Carga.- Se define como toneladas de peso muerto (T P M).

Peso Muerto, (T P M).- Da una idea aproximada de la capacidad de carga en peso del barco. El peso muerto se compone de la carga, combustible, agua, víveres, lubricantes, efectos de consumo y tripulación.

Porte.- Es el peso de la carga que transporta la nave.

Porte Bruto.- Es el peso del volumen de agua desplazada al pasar el barco, de las condiciones de "Desplazamiento en Rosca", a las de desplazamiento en carga, es decir es el peso que es capaz de transportar el buque.

Porte Neto.- Es el peso del desplazado, al pasar el barco de las condiciones "Desplazamiento en Lastre" (incluye dotación de agua, combustibles,

viveres, tripulación, etc.), a las de plana carga (desplazamiento en carga). Es decir, es el peso de la "Carga Comercial" que puede transportar la nave.

1.8 LA INSPECCIÓN DEL TRABAJO

La industrialización y el creciente empleo de la técnica en los procesos productivos, a partir de la Revolución Industrial, trajo consigo un sinnúmero de accidentes y enfermedades profesionales, a las que no se habían visto expuestos los trabajadores. Por otra parte, la creciente acumulación de capitales, originada por el liberalismo económico, propició el surgimiento de una gran masa de trabajadores, necesarios para hacer posible el auge industrial.

Este proceso conllevó también el surgimiento de conflictos entre el capital y el trabajo, debido a la falta de regulación legal de sus relaciones.

Las primeras leyes sobre trabajo fueron consecuencia de esas condiciones; en primer término se establecieron disposiciones protectoras al trabajo de las mujeres y los menores; pero esas leyes no resultaban efectivas si no se establecían sistemas para la vigilancia de su cumplimiento. En principio la inspección fue facultativa, es decir, quedaba al criterio de las personas designadas para vigilar, el cumplimiento de la ley. No era posible aún establecer la inspección obligatoria, debido a la abstención del Estado en la producción.

Bajo este esquema, de inspección facultativa, el Reglamento de fábricas de Inglaterra en 1802, prevé los primeros servicios de inspección del trabajo, el cual dispuso que entre los jueces de paz o los eclesiásticos, se designaran dos personas por cada distrito o cinco fábricas, para que a título honorífico, desempeñaran funciones de inspección.

Hasta 1833, también en Inglaterra se implantó la vigilancia oficial, cuyas funciones eran vigilar y dictar las reglas que estimaran necesarias para la aplicación de las leyes y decidir sobre las reclamaciones de los trabajadores, con motivo de violaciones a la Ley.

En los demás países europeos fueron surgiendo paulatinamente disposiciones protectoras de los trabajadores, que hicieron necesaria la creación de órganos del Estado encargados de la vigilancia de su cumplimiento. Estas autoridades constituyen los antecedentes de la inspección del trabajo que actualmente existe en todos

los países. Como es natural, el desarrollo de los servicios de inspección surgió primero en aquellos países que por su evolución económica lograron desde el siglo pasado acceder a la industrialización.

También el Derecho Internacional del Trabajo fue importante para el surgimiento de la inspección. El tratado de Versalles señaló que cada Estado deberá organizar un servicio de inspección, en el que participaran las mujeres, a fin de velar por la aplicación de las leyes y reglamentos para la protección de los trabajadores.

En México, la Ley Federal del Trabajo de 1931 estableció formalmente la labor de Inspección del Trabajo, no obstante, encontramos algunos indicios que se remontan a la época colonial en las Leyes de Indias y otros pocos significativos de mediados del siglo pasado.

Durante la época revolucionaria, antes de la promulgación de la Constitución de 1917, encontramos antecedentes sobre las condiciones de seguridad e higiene e inspección, contenidos en las leyes de trabajo de los Estados de Veracruz en 1914 y de Coahuila en 1916.

El artículo 123 de la Constitución de 1917 no contiene ninguna referencia expresa de la inspección del trabajo. No obstante, está fuera de toda duda su constitucionalidad, debido a que se deriva de la naturaleza pública y social del Derecho del Trabajo.

La Ley Federal del Trabajo de 1931, primera ley reglamentaria del Artículo 123, incluyó en el Capítulo VII, denominado "De los Inspectores del Trabajo", las funciones de éstos, las cuales se referían a cuidar que en los centros de trabajo se observaran las disposiciones sobre seguridad e higiene; las que establecen los derechos y obligaciones de los trabajadores y patrones y a que se observaran las normas tendientes a conservar las buenas relaciones entre ambos factores de la producción.

Las funciones de la inspección, contenidas en la Ley Federal del Trabajo de 1931, fueron precisadas por el Reglamento de inspección Federal del Trabajo de 1934, que establecía como objeto de la inspección:

Vigilar que en todos los centros de trabajo de jurisdicción federal se cumplan las leyes y disposiciones del ramo;

Evitar los conflictos entre trabajadores y patrones o los que surjan entre éstos o aquéllos solamente, ya sea previniéndolos o procurando un arreglo... y;

El reglamento establecía cuatro categorías de inspectores : auxiliares, inspectores especialistas, honorarios e inspectores.

Dentro de la función de vigilancia se establecían expresamente obligaciones para los inspectores respecto a seguridad e higiene, contratación, jornada, salarios, contrato de aprendizaje, pago de indemnizaciones, pudiendo autorizar convenios y liquidaciones, talleres familiares, trabajo ferrocarrilero y otros trabajos especiales, así como la vigilancia de la actuación de las organizaciones de trabajadores, en cuanto al procedimiento de exclusión de socios, rendición de cuentas y disolución.

También confería el reglamento facultades específicas a los inspectores para conciliar a las partes e intervenir en la firma de convenios que se hacían constar en la misma acta y se remitían a la Junta Federal de Conciliación correspondiente para su aprobación.

En lo referente a la "función social de educación" el mismo ordenamiento imponía la obligación a los inspectores de impartir conferencias sobre temas de seguridad e higiene, de hacer promoción de libros, revistas y estadísticas e instruir a los trabajadores sobre organización de cooperativas.

Además de las obligaciones suplementarias que ese reglamento confería a los inspectores, en esencia la función era la misma que actualmente establece la Ley de 1970 y el Reglamento de Inspección Federal del Trabajo vigente.

En el ámbito federal, la función de inspección, administrativamente ha sido desempeñada por el órgano del Ejecutivo Federal que ha sido competente en las funciones que ahora realiza la Secretaría del Trabajo y Previsión Social y que anteriormente era el área de trabajo de la Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo; posteriormente, a partir del 30 de noviembre de 1932, el Departamento Autónomo del Trabajo y finalmente la Secretaría del Trabajo y Previsión Social, a partir de la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, del 31 de diciembre de 1940.

"Los inspectores son funcionarios que principalmente tiene el carácter administrativo estando asu cargo vigilar en los centros de trabajo se observen las disposiciones que sobre higiene y seguridad se contienen en la ley o en los reglamentos y que se cumplan con las obligaciones que corresponde tanto a patrones, buscando en el respeto reciproco de derechos y garantiza las buenas relaciones obrero patronales"¹⁷

¹⁷ GUERRERO, Euquerio Manual de derecho del Trabajo. Op. Cit. pág. 466.

La inspección del Trabajo surgió como una oficina del Departamento de Trabajo que dependía directamente del Ejecutivo Federal. En 1933 se expidió el Reglamento del Departamento Federal del Trabajo, el cual confería a la Oficina de Inspección la vigilancia del cumplimiento de las leyes y reglamentos ; la avenencia entre los factores de la producción ; del control de inspectores y las relaciones con las juntas federales. De acuerdo a este mismo reglamento la oficina de higiene y seguridad industrial también tenía funciones inspectivas en materias de seguridad e higiene.

Una vez establecida como Secretaría de Estado la Secretaría del Trabajo y Previsión Social, en materia de inspección se contaba con la Dirección General de Trabajo, de la que dependía el Departamento de Inspección, a su vez, la Dirección General de Previsión Social tenía un Departamento de Seguridad Industrial y de la Dirección General de Servicios Médicos dependía un Departamento de Higiene del Trabajo. Es decir, la función de inspección estaba dividida entre esos tres departamentos.

Hasta el año 1970, por decreto publicado en el "Diario Oficial" del 8 de abril de ese año, se crea la Dirección General de Inspección Federal del Trabajo, y se le asignan las funciones que actualmente tiene y se crean diversos Departamentos de Inspección Federal del Trabajo, para efectuar inspecciones relativas a condiciones de trabajo, higiene del trabajo y seguridad industrial. En el año de 1976, mediante un acuerdo interno se reestructura la Dirección General de Inspección Federal del Trabajo y desaparecen los Departamentos citados para integrar la inspección en un solo cuerpo, esquema que prevalece hasta la fecha, bajo un nuevo enfoque administrativo que procura la modernización, profesionalización y moralización de los servicios, mediante la incorporación de técnicos y profesionistas como inspectores federales del trabajo.

La Inspección del Trabajo se puede definir como la Institución encargada de vigilar el cumplimiento de las leyes protectoras del trabajo y en México es un órgano integrado a la Administración Pública Centralizada, federal o local, dependiente del Poder Ejecutivo.

En la actualidad las funciones que se han asignado a la inspección del trabajo, tanto por nuestra legislación, como por la de los otros países, así como por la Organización Internacional del Trabajo, son las de ejercer una acción constante y sistemática en la vigilancia del adecuado cumplimiento de la normatividad laboral ; formular las propuestas de sanción que proceda imponer por razón de las infracciones legales y : prestar asesoramiento e información a patrones y trabajadores sobre la mejor forma de cumplir con las normas del trabajo.

Estas funciones las cumple principalmente mediante las visitas de inspección a los centros de trabajo, pero también con la relación directa que pueda tener con trabajadores y patrones.

La misma naturaleza de las normas de trabajo exige la existencia de una autoridad que vigile que esas normas sean plenamente cumplidas y el Artículo 89 fracción I de la misma Constitución atribuye al Poder Ejecutivo la facultad de promulgar y ejecutar las leyes que expida el Congreso de la Unión proveyendo en la esfera administrativa a su exacta observancia.

Por esta razón tanto la primera Ley reglamentaria del Artículo 123 Constitucional apartado "A", es decir la Ley Federal del Trabajo de 1931, como la vigente de 1970, contienen un capítulo dedicado a las funciones y atribuciones de la inspección del trabajo, lo que se ha complementado respecto a la competencia federal con los Reglamentos de Inspección Federal del Trabajo de 1934 y el que actualmente está en vigor publicado en el "Diario Oficial" de la Federación del 10 de noviembre de 1982.

En cuando a la competencia local sólo se tiene conocimiento de los Reglamentos de Inspección del Trabajo del Departamento del Distrito Federal muy similares a los federales, puesto que reglamentan los mismos artículos de la Ley Federal del Trabajo.

Esto es así porque la expedición de las Leyes del Trabajo es facultad del Congreso de la Unión según lo dispone el Artículo 73 fracción X de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, pero en cuanto a su aplicación algunas materias son competencia de la Federación y otras de las autoridades de las Entidades Federativas y del Departamento del Distrito Federal según lo dispone la fracción XXXI del apartado "A" del Artículo 123 Constitucional y 527 de la Ley Federal del Trabajo.

Por lo tanto, en la vigilancia del cumplimiento de la normatividad laboral coexisten dos sistemas, uno a cargo de la Dirección General de Inspección Federal del Trabajo y de las Delegaciones Federales del Trabajo, dependientes de la Secretaría del Trabajo y Previsión Social y otro bajo la responsabilidad de los Gobernadores de las Entidades Federativas y del Jefe del Departamento del Distrito Federal ; pero ambos con iguales funciones para aplicar la legislación laboral.

Por lo que hace a las Autoridades Federales es necesario contar con un manual para efectuar las visitas de inspección que pueda ser utilizado tanto por los inspectores del trabajo adscritos a la autoridad central como a los adscritos a las Delegaciones Federales del Trabajo, a fin de favorecer una actuación uniforme ante los particulares.

CAPITULO SEGUNDO

ANTECEDENTES

2.1 HISTORIA DEL TRABAJO MARÍTIMO

En épocas remotas el mar fue una barrera que se opuso a la comunicación entre los hombres. En sus primeros baluceos, es posible que los pescadores que se internaban cada vez más en él en busca de sustento, adquirieran poco a poco la conciencia de que existían otras tierras, con otros hombres un poco más allá de lo que alcanzaban a distinguir. Dentro del marco geográfico de lo que se ha dado en llamar la cuna de la civilización occidental. El Mediterráneo y más concretamente el Mar Egeo, las distancias son pequeñas entre las costas de tierra firme y las islas y entre estas mismas. No es de extrañar pues, que inicialmente, quizás una mera curiosidad tal vez el más simple afán de conocimiento al que tanto debe nuestra civilización, haya movido a aquellos hombres a bogar vigorosamente en demanda de otras tierras. Puede decirse que cuando arribaron a las nuevas playas estos pioneros de la navegación, se abrió un nuevo y luminoso capítulo en la historia de la humanidad, el mar no fue ya una barrera, no fue un obstáculo interponiéndose entre los hombres de diversas tierras, fue por el contrario, el medio natural de comunicación entre ellas.

2.2 LA ACTIVIDAD MARÍTIMA EN LA ANTIGÜEDAD

LOS CRETENSES. Es muy difícil señalar la época en que se inició la actividad marítima en el Mar Mediterráneo. Los hallazgos arqueológicos, sin embargo, permiten establecer que ya en el III milenio, quizás antes, existía un antiguo comercio cuyo centro era Creta, excelentemente situada en el Mediterráneo oriental. No existiendo estaño en Creta, y habiéndose iniciado en ella los trabajos en bronce hacia los principios del III milenio, fue necesario haber traficado para entonces con Etruria, Galia, España o Cornualles (donde se hallaba el estaño), aunque también pudieron obtenerlo de algún lugar del Adriático adonde llegara aquel metal procedente de los Montes Metalíferos (Erzgebirge). Aun en este último caso, aquello significaba una larga navegación desde Creta. Fueron también los cretenses los primeros en establecer posiciones auxiliares de su comercio en Calabria, Sicilia, las Lipari, Cerdeña, Mitilene, Lesbos. "En la costa firme del Asia Menor se plantaron en Priene, Colofón y Mileto, adonde poco después

llegaron los fenicios, que fueron sus sucesores en el dominio comercial del Mediterráneo, y, también antes que éstos, se establecieron en Chipre¹⁸.

La talasocracia cretense, primer imperio marítimo del mundo, terminó aproximadamente en 1400 a.C. Su lugar en el tráfico marítimo lo ocuparon, desde luego, los fenicios.

Los cretenses empezaron sus navegaciones empleando un tipo de buque, desarrollado sobre el que utilizaban los barqueros del Nilo. Se trataba de buques redondos, provistos de un solo palo y una sola vela.

Los cretenses supieron aprovecharse de las condiciones físicas de sus diversas bahías y radas, pero en varias de éstas tuvieron que hacer algunas obras de protección, de las que aún quedan restos sumergidos. Sin embargo, la obra portuaria de mayor envergadura realizada por ellos, fue la construcción del puerto de la isla de Faros, en Egipto, del que sabemos que estaba protegido por dos rompeolas, uno de 700 metros de longitud y otro de dos kilómetros.

LOS FENICIOS. Los fenicios habitaron la estrecha faja situada entre el litoral Mediterráneo y la cordillera del Líbano. Aunque sus principales ciudades marítimas fueron Tiro y Sidón, cuyo florecimiento ocurrió entre los siglos XII y VIII a.C., existen evidencias de que se establecieron primeramente en la porción norte, ya que en Ras-Shamra, que ocupa el sitio de la antigua Ugarit, las excavaciones han puesto al descubierto restos de instalaciones marítimas que indudablemente sirvieron a un intenso comercio.

“La importancia del papel desempeñado por la marina fenicia arranca de los finales del II milenio, esto es, más o menos por el siglo XII a.C. En los fenicios, su posición geográfica no era solamente un estímulo para dedicarse al comercio marítimo, sino que materialmente los empujaba a él¹⁹.”

Pronto sus barcos empezaron a navegar por todo el Mediterráneo. Poseedores de una auténtica mentalidad comercial, exploraron las costas de este mar en busca de productos y de mercados.

Los fenicios construyeron excelentes puertos. Ya anteriormente se ha mencionado la existencia de instalaciones marítimas de Ugarit, Tiro, Sidón, Cartago y otros puertos más -entre ellos Moyta. En Sicilia construyeron magníficos puertos de

¹⁸ VELA OROZCO, Oliverio. La Marina en la Historia. Crumar. México. 1962. Pág. 11.

¹⁹ *Ibidem*, pág. 14.

refugio para barcos fenicios y cartagineses. De varios de ellos quedan algunas ruinas que acreditan su buena construcción, como en el caso de Moyta, cuyo rompeolas construido por los cartagineses en parte continúa usándose.

LOS GRIEGOS. Los fenicios hubieron de ceder su lugar en el Mediterráneo oriental a los griegos, y en la zona occidental a Cartago, que dominó en esa región en medio de continuas luchas con los griegos en la Magna Grecia, hasta su total destrucción por las fuerzas romanas.

Los griegos nunca llegaron a ejercer en el Mediterráneo la hegemonía comercial que tuvieron los cretenses y los fenicios.

El desarrollo marítimo de Grecia parte del siglo XII a.C., en que se sitúa la Ilíada. Después de la caída de Troya se inician las emigraciones dóricas y jónicas.

Con Grecia se instituye el gran comercio marítimo. El objeto de éste ya no es tan sólo el transporte de artículos de lujo, finas, mercaderías, brocados, ni púrpura. La creciente población de Grecia, para subsistir, requiere granos cada vez en mayor cantidad. Estos se encuentran en Sicilia, en Egipto y en la Escitia.

Atenas es la ciudad estado que más necesita del exterior, y puede asegurarse que es la primera sociedad cuya existencia depende principalmente de las comunicaciones marítimas. Es por esto que Atenas crea su gran flota militar, y establece un sistema de alianzas con numerosas ciudades estados que cada vez van siendo más dependientes de ella. "La liga marítima fundada por Atenas, no es otra cosa que un medio para garantizar sus comunicaciones marítimas, de ahí que cuando Bizancio -uno de los miembros de la Liga- se rebela en 440, Pericles en persona acude para sujetar a los rebeldes, quienes podían -por su estratégica posición en los Dardanelos- interrumpir el envío de granos del Mar Negro a Atenas"²⁰.

Los griegos construyeron magníficos puertos. El Pireo, puerto de Atenas, se componía en realidad de tres: los dos menores, Zea y Múniquia, destinados exclusivamente a la marina de guerra, y el mayor, Cantharon, que era puerto militar en su parte oeste y de comercio en la oriental. Todos ellos tenían rompeolas en sus bocas a fin de disminuir su anchura y poderlos cerrar con cadenas.

²⁰ MORFINA HERRERA, Ma. del Carmen. La transportación Marítima Mexicana, y el Turismo. Trillas, México, 1995, pág. 14.

LOS MARES DE ORIENTE. Del comercio de los mares orientales en la antigüedad tenemos escasas noticias, pero según algunos autores, es posible que se iniciara en el Mar Rojo, en el Indico y en el Golfo Pérsico, a fines del III milenio. Ur de los Caldeos, situada en la entonces desembarcadura del Eufrates, atestigua la existencia de un comercio marítimo y fluvial. Ur fue fundada al este del río Eufrates, pero en tiempos de Rimsin (2050) fue desviado el río para que pasara por ella, ya que estando cerca de la confluencia del Tigris con el Eufrates, y también muy cerca de las colonias que limitaban el desierto de Arabia, quedó en excelente posición para dominar el enlace del comercio marítimo y el de las caravanas.

Posteriormente, Hammurabi (2037), quien derrocó a Rimsin, expidió su famoso Código descubierto en Susa en 1902. "El Código Hammurabi, notable por numerosos conceptos, incluye una legislación marítima muy minuciosa: tarifas de alquiler de buques de acuerdo con su capacidad de carga y con los sueldos de los tripulantes; precios de la construcción naval estableciendo una garantía de navegabilidad por un año; pago de salvataje; responsabilidad en la ocurrencia de colisiones; tarifas de almacenamiento"²¹. Todas estas disposiciones confirman la existencia de un tráfico marítimo considerable.

Se sabe que los egipcios durante la IV dinastía de Menfis, alrededor de 2900, ya trabajan las minas de cobre del Sinaí y traficaban con sus flotas en el Mar Rojo y en Levante.

El más antiguo testimonio de la navegación egipcia en el Mar Rojo, es un bajo relieve del templo de Deir-el Bahri -cerca de Tebas- que la reina Hatshepsut hizo levantar en honor Ammón-Ra. En este bajo relieve se glorifica la expedición que la reina envió al misterioso país de Punt (en lo que actualmente es la costa Somalí), a mediados del siglo XV a.C.

De algunos textos sánscritos se deduce que en épocas muy remotas se practicó el cabotaje desde el Golfo Pérsico hasta Ceylán, y también que, utilizando probablemente los monzones, existió un tráfico directo entre las costas orientales de Africa y la noroccidental de la India.

De una manera general puede decirse que el comercio en el mundo antiguo se hacía en barcos, desde el Lejano Oriente y la India hasta el Golfo Pérsico o el Mar Rojo; utilizando las caravanas, los cargamentos se llevaban de estas costas a las del Mediterráneo, llegando a los puertos fenicios y griegos del Asia Menor, donde se embarcaban nuevamente para su destino final. Hubo, sin embargo, un pequeño período, bajo el reinado de los Ptolomeos, en que los cargamentos llegaban hasta el istmo de

²¹ DE LUNA OLVERA, Omar. Manual de derecho Marítimo. Porrúa. México. 1990. pág. 25.

Suez, y usando el viejo canal puesto en servicio nuevamente por ellos, eran conducidos al puerto de Alejandría para su distribución última.

La reciente unificación de las leyes marítimas ha sido auxiliada notablemente por la existencia de una serie de códigos marítimos muy antiguos que, aunque no fueron promulgados por ninguna autoridad soberana, se hicieron libremente obligatorios entre comerciantes y traficantes de todas las naciones, pues reglamentaban las necesidades de una comunidad no limitada por fronteras : la comunidad internacional de navegantes.

Desgraciadamente casi no queda nada de las leyes marítimas de los fenicios, egipcios, cretenses, atenienses, cartagineses, que sin duda debían tener un gran desenvolvimiento debido a la importancia de la marina de sus pueblos.

Entre los textos legislativos marítimos más antiguos que se conocen, se encuentran numerosas reglas contenidas en el Código de Manú, redactado en la India, probablemente en el siglo XIII a. C.

En 1828 editó en París el profesor Pardessus su "Colección de leyes marítimas anteriores al signo XVIII". En esta obra da a conocer algunas de estas reglas del derecho marítimo.

El Código de Rodas, que data del siglo III o del II antes de Jesucristo, fue la máxima autoridad en los pueblos mediterráneos. Estas leyes ejercieron una extraordinaria influencia en la antigüedad, muy particularmente entre griegos y romanos. De esta influencia se ha de hablar con cierto detalle al tratar de las instituciones marítimas de los romanos.

Las llamadas Leyes Marítimas de Rodas son en realidad una recopilación del Código de Rodas hecha probablemente entre los siglos VII y IX, y se aplicaron durante muchos años en los pueblos mediterráneos. Precisamente de este código se deriva la ley de echazón que se aplica a los casos en que hay necesidad de arrojar al agua la carga de un buque para aligerarlo.

Ha de mencionarse también que algunos casos especiales derivados de las leyes de los rodios son complemento de ciertos principios generales establecidos en el código d derecho bizantino llamado Basilika.

EL IMPERIO ROMANO. La Pax Romana, fruto de la conquista de todas las costas del Mediterráneo por los romanos, trajo consigo una era de bonanza que

habría de reflejarse principalmente en el tráfico marítimo. El aprovisionamiento de la metrópoli imperial, Roma, dependía en su mayor parte del exterior.

Gran parte del derecho marítimo romano fue copiado de los rodios. Sus elementos los encontramos en el Digesto y en el Código de Justiniano.

“Puede considerarse que las instituciones marítimas romanas más importantes son”²² :

a). La llamada “actio exercitoria”, en la que se establecen las obligaciones de los marineros, la responsabilidad del armador y la relación que existe entre el “exercitor” y el “magister”; también se ejercita en los delitos cometidos por éste, por la tripulación y por los pasajeros.

b). El famoso “foenus nauticum” que legisla sobre el préstamo marítimo, probablemente de origen fenicio y desarrollado en Grecia para proporcionar capitales importantes a las empresas marítimas. La esencia del “foenus nauticum” está en que el dinero y las mercancías son expedidos por mar “a riesgo del acreedor” y sólo cuando tales cosas llegan felizmente a su destino recobra el acreedor el capital juntamente con los intereses pactados.

c). La “ley Rodhia de jactu”, tomada del derecho marítimo de Rodas y adoptada por otros pueblos, es el principio regulador de “avería común” en el derecho romano. Los principios que rigen la llamada “avería gruesa” provienen del antiguo derecho de Rodas; tales principios están expuestos en el Digesto romano.

d). Tal vez de menor importancia es el “practor peregrinus” que legisla sobre el transporte de pasajeros. Los textos de consulta no hacen ningunos comentarios acerca de esta institución romana.

Fueron los griegos, entonces ciudadanos romanos, quienes se dedicaron más intensamente a este tráfico, al que aplicaron su experiencia de armadores y de navegantes. Los cargueros zarpaban de Alejandría rumbo a Creta, bordeando su litoral hasta llegar a la costa norte y de ahí arrumbaban a Ostia, en Italia -que era el puerto de Roma- o bien a Puteoli.

El comercio con la India el Lejano Oriente se continuó, costeano la península arábiga y el litoral del Golfo Pérsico, hasta que a principios de nuestra era, Hipalus, navegante griego, descubrió la periodicidad de los monzones. El

²² Ibidem, pág. 40

descubrimiento de Hipalus trajo como consecuencia el que disminuyera la duración del viaje entre Egipto y la India y, muy especialmente, su regularización fue un considerable aumento del tráfico marítimo entre Egipto, la India y Ceylán, como lo asienta el navegante y geógrafo griego Artemidoro de Efeso, en su Periplo del mar Eritreo, escrito a principios del siglo II de nuestra era.

Con la división del Imperio en dos partes, disminuye notablemente el tráfico marítimo de Italia. Bizancio, la capital del Imperio Romano de Oriente, distrae una gran parte del comercio con la metrópoli italiana, y su declinación se acentúa a medida que se desintegra el Imperio de Occidente, llegando casi a desaparecer con las invasiones de los bárbaros. Cuando ocurre la definitiva caída de Roma en 476, el comercio marítimo romano también desaparece. Bizancio ocupa su lugar, aunque sin alcanzar el pasado esplendor, excepto en la época de "La Reconquista" realizada por Justiniano a través de Belisario. La marina bizantina vuelve a dominar totalmente el Mediterráneo, pero es ya por poco tiempo.

2.3 ANTECEDENTES EN LA EDAD MEDIA

En el siglo VIII, los árabes iniciaron su tráfico hasta la India y Ceylán, llegando a lo que hoy es Singapur y aún más al norte, a las propias costas de China; en los puertos de Pi-king y Long-pien, compraban y vendían a los chinos que operaban con los puertos de Corea y del Japón, quienes por su parte también traficaban hacia el sur y occidente, y más todavía hacia el Golfo Pérsico. Quilón, en el litoral de Malabar, en el sudeste de la India, llegó a ser un verdadero centro de intercambio, pues a él arribaban los juncos chinos, los árabes y los iraníes.

Ya para esta época, la piratería había llegado a ser un mal endémico, y durante mucho tiempo estuvo suspendida la navegación comercial entre la China del norte y la del sur.

Aunque es indudable que existieron contactos entre China y Japón y entre este país y Corea desde tiempos inmemoriales, lo cierto es que ya en el siglo VI de nuestra era los japoneses empezaron a enviar embajadas a la corte de Peiping.

EL TRAFICO EUROPEO DEL NORTE. Muy poco se sabe del comercio marítimo en los mares septentrionales de Europa en los tiempos antiguos; "se cree que lo hubo ente Inglaterra y el continente desde el año 2,000 a.C. lo mismo que en

el Mar Báltico²³. Seguramente los primeros marinos en aquella región fueron los escandinavos, quienes navegaban hasta las costas de Frisia, Francia e Inglaterra; por su parte, los frisones también traficaban en estos lugares y se adentraban en el Báltico.

LA REPUBLICA DE VENECIA. Seis años después de que el Imperio Romano se había escindido en los imperios de Oriente y Occidente, con lo que se aceleró el proceso de su decadencia -que ya había comenzado a manifestarse- Italia sufrió la primera invasión de los bárbaros; esta vez fueron los visigodos al mando de Alarico; a éstos siguieron los godos conducidos por Radagaso, y por último los hunos, en número de 500,000 y capitaneados por Atila, "El azote de Dios".

Habiendo salido de la contaminación del mudo bárbaro, se consideraron los descendientes más puros de la Roma Antigua y permanecieron fieles a los últimos representantes del imperio Romano, esto es, a los emperadores de Bizancio.

Desde el principio se dieron cuenta los venecianos de que su porvenir estaba en el mar. A mediados del siglo IX Venecia abrió el desarrollo de su marina al construir barcos de mayor tonelaje, y creó su marina de guerra para la protección de su tráfico marítimo ampliando así sus relaciones comerciales con el Oriente.

Los comerciantes venecianos frecuentemente infringieron la prohibición que había para que comerciaran con el mundo musulmán, como sucedió en aquella ocasión, en que para hacerse perdonar del gobierno sus actividades comerciales en Alejandría, dos mercaderes venecianos se robaron los restos de San Marcos el evangelista, trasladándolos a Venecia, la que a partir de entonces tomó a San Marcos como a su patrón, con lo que obtuvieron el perdón que ambicionaban y el permiso para vender sus mercaderías.

Los venecianos substituyeron la antigua ruta comercial terrestre que llevaba las mercancías del sur de Italia y de la Francia meridional a Flandes y a Inglaterra, por la ruta marítima, haciendo sus viajes por el Adriático y después por el río Po hasta Pavía, en donde desembarcaban las mercancías para continuar transportándolas por tierra.

Las Cruzadas y su influencia en la actividad marítima.- Es indiscutible que el motivo que originó Las Cruzadas fue de orden religioso, pero así mismo lo es que el comercio participó en este movimiento de manera indirecta en su gestación.

²³ VELA OROZCO, Oliverio. La Marina en la Historia. Op. Cit. pág. 22

Como tanto las penalidades como las pérdidas fueron muy grandes en el viaje por tierra, los cruzados cada vez más frecuentemente recurrieron a la vía marítima, convirtiéndose ésta a la postre en el camino habitual para llegar a Tierra Santa. Desde la Primera Cruzada una flota de Pisa y de Génova fue vendiendo provisiones a los cruzados a o largo de la costa de Siria.

La Cuarta Cruzada, que principió poco después del año 1300 puede decirse que cayó totalmente en poder de Venecia. La República Serenísima había contratado en 85,000 marcos de plata el transporte por mar y el aprovisionamiento de los cruzados durante un año, pero los caballeros feudales no pudieron reunir la suma convenida, por lo que Venecia, utilizando la fuerza que sobre ellos tenía por ser sus deudores, los obligó primero a que la ayudaran a combatir y a tomar la ciudad cristiana de Zara, en el Adriático, que era su rival en el comercio, y después a tomar a la misma Constantinopla, y con ello asegurarse el paso al Mar Negro.

Derribado el Imperio de Oriente, en el reparto de las posesiones que siguió, Venecia mostró el mismo buen sentido que le era característico. Dejó a los demás las provincias del interior, y tomó para sí las ciudades de la costa y las islas que le ofrecían mejores ganancias comerciales y que eran más fáciles de defender.

Controló así todo el tráfico del Mediterráneo oriental, estableciendo sus factorías o colonias no tan sólo en las costas de éste sino también en las del Mar Negro, para lograr que sus mercaderes penetraran profundamente en el interior de Rusia y del Asia Central a través de Crimea. Tanto se extendieron los venecianos, que el gobierno de la República dictó una orden limitando la extensión del tráfico, temeroso de poner en peligro sus intereses.

Las Galeras de Flandes.- Venecia amplió sus relaciones comerciales con los países del norte de Europa.

El senado veneciano votaba un cierto número de galeras para el viaje y se subastaba el derecho para fletarlas. El cargamento se lleva por cuenta de comerciantes particulares, pero el mando de la flota lo tenía un capitán nombrado por el gobierno y obligado a cumplir sus instrucciones.

Grandeza y Decadencia de Venecia.- "Todo el siglo XIII y casi la totalidad del XIV contemplan la grandeza de Venecia. En un documento del año 1423, se consigna que la población de la Ciudad de la Laguna era entonces de 190,000 habitantes, de los cuales la industria de la seda ocupaba a 3000 personas, la de la lana a 16,000 y las construcciones marítimas a 17,000 obreros en el arsenal. La tripulación de

la flota se componía de 25,000 marinos para tripular a 3,000 buques de comercio y 300 navíos de guerra ; cada año se construían 45 galeras²⁴.

Este esplendor y esta grandeza se vieron amenazados ya desde finales del siglo XIV por el surgimiento de un fuerte rival : las fuerzas otomanas.

La República de San Marcos fue perdiendo cada vez más posesiones y factorías, hasta que en 1540 se firmó la paz, acabando prácticamente con el imperio, colonias y comercio de Venecia, la que en menos de un siglo se vio completamente arruinada.

Las postrimerías del siglo XV presenciaron la realización de un acontecimiento de gran trascendencia económica, que tendría consecuencias gravísimas para la prosperidad de Venecia : el descubrimiento hecho por los portugueses de la ruta marítima a la India.

OTROS CENTROS COMERCIALES DEL MEDITERRANEO.

Amalfi.- Los orígenes de Amalfi fueron semejantes a los de Venecia. Como esta última, fue el refugio de quienes huían de los ostrogodos durante el avance de éstos hacia el sur de Italia.

La ciudad de Amalfi quedó constituida en república en el siglo IX y conquistó fama por el floreciente tráfico con los griegos y algunos pueblos orientales.

En un principio se rigió por el Código Marítimo de Rodas y más tarde elaboró sus propias leyes marítimas que se conocen como las Tablas de Amalfi (Tavola di Amalfi). Esta colección, descubierta en 1843 en la Biblioteca Imperial de Viena, contiene 66 capítulos, nos escritos en latín y otros en lengua vulgar. La parte latina se remonta al período comprendido entre los años 1131 y 1274 ;R la parte italiana al siglo XIV. La primera revela una influencia griega y la última muestra los efectos de la legislación catalana.

“La mención de Tavola y Tábula se debió probablemente al hecho de que el texto de la ley debía ser expuesto al público en un cuadro colocado sobre las paredes de la curia juzgadora²⁵.”

Las Tablas de Amalfi estuvieron vigentes en la Italia meridional hasta el siglo XVI ; después fueron suplantadas por el “Consulado del mar” que tuvo mayor

²⁴ Ibidem, pág. 119.

²⁵ MORFINA HERRERA. Ma. del Carmen. La Transportación Marítima en la Historia. Op. cit. pág. 38.

influencia en el Mediterráneo. Por otra parte, el poderoso desarrollo marítimo de Pisa influyó en la rápida decadencia de Amalfi.

No tenían otro destino que el mar y a él se dirigieron resueltamente. Sus buques empezaron a surcar las aguas del Mar Tirreno alejándose más y más en busca de nuevos contactos.

Penetraron al Mar Negro, donde fundaron diversos establecimientos para comercial con las comarcas costaneras.

Amalfi no sólo dejó su recuerdo como potencia mercantil marítima. Su principal legado fue la utilización de la brújula, no por haber sido los amalfitanos los inventores, sino por haber sido quienes la introdujeron, modificaron y pusieron en uso a bordo de los buques del Mediterráneo. Igualmente, el Código Amalfitano, código de derecho marítimo comercial, es un documento del más alto valor dentro de la historia de la civilización. Por último, los amalfitanos fundaron la Orden de los Hospitalarios que aún sobrevive bajo la denominación de la Orden Soberana de Malta.

Pisa.- Situada en la desembocadura del Arno, Pisa fue un puerto desde la época de los romanos, parece ser que inicialmente la marina pisana fue más de guerra que mercantil, principalmente cuando tuvo que defenderse de las continuas correrías de los sarracenos.

El comercio pisano floreció principalmente a través de una empresa denominada la Vermiglia, constituida por los nobles propietarios de buques, que no sólo estaban unidos para las operaciones comerciales, sino también para las acciones militares contra los sarracenos, amalfitanos y genoveses. Pisa expidió su Código de Comercio Marítimo, que fue aprobado por el papa Gregorio VII en 1075 y confirmado por el emperador Enrique IV en 1081.

Génova.- La historia de Génova se halla en estrecha relación con la de Pisa, de la que fue, en sus principios, leal aliada y finalmente acérrima enemiga hasta lograr su destrucción. Más tenazmente que ninguna otra potencia le disputó a Venecia el dominio comercial del Mediterráneo. En el siglo XIII alcanzó su máximo esplendor, haciéndose la dueña indiscutible del Mediterráneo, de Egeo y del Mar Negro. Sus colonias se multiplicaron por todos los rincones de aquellos mares.

El comercio marítimo genovés se efectuó a través de la Compañía en cuyo seno se agruparon todos aquellos que tenían alguna relación con el mar; marinos, constructores navales, comerciantes, armadores; pero esta empresa igualmente se dedicó a las expediciones militares.

Barcelona.- Fue igualmente uno de los emporios marítimos comerciales de la Edad Media. Su excelente posición geográfica le permitió desde un principio ser lugar de entrada y salida de mercaderías y de tropas. Su florecimiento como emporio marítimo arranca desde 1150, cuando Cataluña y Aragón se unieron bajo un cetro único. Barcelona se ocupó no sólo del comercio marítimo, sino también de la guerra naval.

Hacia mediados del siglo XI expidió su famoso Consulado del Mar, verdadero código marítimo y comercial que, aun sin contar con una sanción de autoridad real o imperial, durante cuatro siglos fue considerado como la base del derecho marítimo común del Báltico al Mediterráneo.

Después de la caída del imperio Romano y de los estragos causados por piratas normandos y sarracenos, revivió el comercio marítimo en el Mediterráneo y fueron Barcelona, Marsella y Valencia los principales centros comerciales.

Existía entonces una gran variedad de estatutos locales redactados por los llamados consulados o corporaciones autónomas de comerciantes en los grandes puertos, administrados en los tribunales por "cónsules" o "jueces-cónsules" elegidos, a quienes se confiaba la jurisdicción referente a toda cuestión marítima. Los citados estatutos estaban escritos en latín, idioma desconocido por casi todos los comerciantes. Fue entonces cuando apareció, en el siglo XIV, una colección de todos estos estatutos locales, usos y costumbres del Mediterráneo, escrita en catalán y editada probablemente en Barcelona. Se le llamó "Consulado del Mar" debido a que en el Mediodía los tribunales de comercio eran llamados consulados, habiéndose extendido esta denominación a las colecciones de Derecho Mercantil.

El Consulado del Mar fue de gran valor para traficantes y marinos de la época y también para los jueces-cónsules que administraban el derecho en los principales puertos.

Esta colección no intentaba sentar normas de aplicación universal; se limitaba a reunir en un volumen los principios existentes entonces. Por esta razón la comunidad mercantil la reconoció de común acuerdo como ley en todo el Mediterráneo.

En 1127, Olegario, que posteriormente fue santificado, se encargó de negociar el primer tratado comercial entre Génova y Barcelona. De acuerdo con los términos de este tratado, los catalanes tomaban bajo su protección a los barcos, propiedades y personas de Génova que entraran en la zona de Niza y Tortosa, misma protección que los genoveses otorgaban a los catalanes en su región.

El desenvolvimiento barcelonés fue a la vez comercial e industrial, habiendo obtenido un alto grado de eficiencia su forja y sus fábricas de tejidos.

Barcelona junto con Aragón alcanzó su mayor esplendor en el siglo XIV, dominando plenamente en Córcega, Cerdeña, Sicilia, el sur de Italia y el llamado Ducado de Morea que comprendía la Grecia clásica.

Es una colección privada de los principios de derecho marítimo ya asentados por la costumbre. La compilación la hizo a fines del siglo XVI, en Marsella o en Ruán, un desconocido jurisconsulto, y fue publicada en Ruán en 1607 para ayudar a los cónsules de esta ciudad a administrar jurisdicción sobre negocios de seguros.

2.4 ANTECEDENTES EN LA EPOCA MODERNA

La actividad marítima se fue desarrollando a medida que se fue acrecentando por la busca de satisfactores y cambiando su ordenamiento y estableciéndose los principios de derecho marítimo ya asentados por la costumbre. la compilación la hizo a fines del siglo XVI, un jurisconsulto, y fue publicada en Ruan en 1607 para ayudar a los cónsules de esta ciudad a administrar jurisdicción sobre negocios de seguros.

El "Guidon" trata entre otras materias, amplia y orgánicamente, del contrato de seguros, exponiendo el estado de la jurisprudencia mercantil de la época y utiliza gran parte del material legislativo precedente, como eran los Estatutos de Florencia y de Génova, las ordenanzas de Flandes, Barcelona, Amsterdam, Sevilla, Burgos, Bilbao y otras.

Particular importancia tiene el "Guidon de la Mer" por haber sido sus reglas la base de la famosa Ordenanza Francesa puesta en vigor por el rey Luis XIV en 1681.

A fines del siglo XVII abundaban, especialmente en Francia, los documentos de derecho marítimo, lo que hacía inciertas las sentencias de los tribunales. Era indispensable una codificación racional.

“Francia, que había conservado durante mucho más tiempo que otras naciones su Derecho Marítimo en estado de legislación consuetudinaria, tuvo la suerte de superar esta situación por obra de su gran ministro Colbert a quien comisionó el rey Luis XIV par la redacción de una Ordenanza sobre comercio marítimo. Se instituyó una comisión con ese objeto, la que después de diez años de trabajo presentó la ordenanza al rey. Luis XIV promulgó en 1681 esta bella obra legislativa, en el mes de agosto para ser precisos, bajo el nombre de “Ordenanza sobre la Marina”²⁶.

Esta ordenanza fue calcada esencialmente del “Guidon de la Mer”; reunió y coordinó varias ordenanzas precedentes, utilizando muchas costumbres, particularmente de los puertos occidentales y del norte. Tuvo una inmensa repercusión en toda Europa y ejerció una influencia considerable, pudiendo afirmarse que abrió una nueva era en la historia del Derecho Marítimo. Es ella, dice Desjardins, la que durante más de un siglo y medio se estudia o comenta en casi todos los países; unos rellenan con sus prescripciones las lagunas de su propia legislación; otros redactan sus códigos a la imagen suya.

La Ordenanza de 1681 fue completada más tarde por las ordenanzas o declaraciones de Luis XV de 1723, 1743 y 1745 y de Luis XVI de 1779 y 1784.

Esta es la famosa “Acta de Navegación” de 1651 con la que Cromwell fundó la prosperidad de la marina británica, aportando el principio básico que había de regir a la navegación inglesa durante casi dos siglos.

Con ella las reclamaciones inglesas se convirtieron en ley estatutaria que sirvió como pretexto a la guerra de 1672 que duró dos años, hasta que Holanda reconoció la obligación de conceder honores a todos los barcos ingleses que navegaran en mares británicos.

“El Acta de Navegación contenía también la prohibición de exportar mercancías de Inglaterra a las colonias y de importarlas también, usando para ello barcos que no fueran ingleses o propiedad de súbditos ingleses; además la exigencia de que en los barcos ingleses las tres cuartas partes de los tripulantes y comandantes fueran de nacionalidad británica”²⁷. La prohibición fue derogada a mediados del siglo XIX, permitiéndose con ello una libre y franca competencia en os mercados mundiales, benéfica no solamente par otras naciones, sino para la propia Inglaterra.

Después del “Consulado del Mar” y de se el siglo XVI en adelante, España publicó muchas ordenanzas importantes para el tráfico marítimo (Casas de

²⁶ Ibidem, pág. 42.

²⁷ VELA OROZCO, Oliverio. La Marina en la Historia. Op. Cit. pág. 34

Contratación). En tales ordenanzas se trata especialmente y con extensión sorprendente la materia del seguro marítimo. Entre otras hay que mencionar la "Ordenanza de la Contratación" de Bilbao publicada en 1560. Esta forma parte de la "Recopilación de las Indias" que se editó en Madrid en 1774. En dicha recopilación se refundieron también la "Pragmática sobre fletes" de 1512, la "Ordenación de la Casa de Contratación" de Sevilla de 1507 a 1556, la "Ordenanza de Carlos V" de 1552, el "Reglamento sobre la policía de los contratos" de Burgos de 1538 y la "Ordenanza de San Sebastián" de 1682.

Por la influencia que tuvo en el campo de las ordenanzas de la marina, hay que conceder mayor importancia a las llamadas "Ordenanzas de Bilbao" de 1737 por haber sido adoptadas como ley general en España y en la América española, y sobre las cuales se modelaron las legislaciones sucesivas.

Después de la Revolución Francesa se hizo necesario codificar el conjunto legislativo de Francia. La codificación no alcanzó más que al derecho privado y muy especialmente al mercantil. Fue el Código de Comercio de 1807 el que reglamentó las operaciones marítimas, examinándolas con finalidad lucrativa. El Libro II de este código fue reservado al comercio marítimo.

En realidad el código de 1807 no hizo más que reproducir los libros II y III de las Ordenanzas de 1681, es decir, lo referente a las relaciones privadas. En lo que se refiere al derecho marítimo o administrativo ha quedado sometido en muchos puntos a las citadas ordenanzas y a los edictos complementarios que están todavía parcialmente en vigor a este respecto. Sobre otros puntos, el código obedece a las leyes especiales o a decretos u ordenanzas posteriores. El derecho penal marítimo fue codificado por un decreto-ley del 24 de marzo de 1852 que se titula "Decreto disciplinario y penal para la marina mercante", su antecesora la Ordenanza de 1681 ejercieron una gran influencia en otros países, entre otros Bélgica, Grecia, Haití, cuyo decreto ha sido modificado por las leyes de abril de 1898 y de julio de 1902 que han suavizado sus disposiciones.

Puede asegurarse que tanto el código francés de 1807 como República Dominicana, Turquía y Egipto. Han sido también imitados por los códigos español, portugués, holandés, rumano, brasileño, peruano, mexicano, argentino, italiano, uruguayo, chileno, colombiano, venezolano, guatemalteco, hondureño, salvadoreño, ecuatoriano y japonés. Sin embargo, algunos de estos códigos, particularmente el español, el portugués, el rumano y el italiano, han sido revisados, alejándose de hecho de la legislación francesa.

Puede afirmarse que el carácter tradicionalista del Derecho Marítimo conservado a través de los siglos está ya muy atenuado y reducido en la actualidad. Una de tantas causas de este fenómeno fue la introducción de la navegación a vapor.

Un notable impulso a la adopción de normas uniformes lo tenemos en ciertos usos generales reconocidos y adoptados en convenios entre diversas categorías de interesados (aseguradores, cargadores, armadores.).

El proceso típico de unificación legislativa se encuentra todavía en las convenciones y en los tratados internacionales pre-ordenados para atenuar los conflictos de leyes de los Estados contratantes, gracias a una aplicación de normas comunes que éstos se obligan a observar o hacer observar a sus respectivos súbditos. Citaremos como ejemplos los convenios para la asistencia y el abordaje, los convenios sanitarios, contra la trata de esclavos, para la seguridad de la navegación y los convenios sobre polizontes; cierto es que en estos últimos votaron en contra de Inglaterra, la Unión Soviética y los Países Bajos.

La idea de unificación fue lanzada en el siglo XIX por insignes juristas europeos. Particularmente italianos, pero fructificó en Inglaterra donde tuvo origen el proyecto de normas sobre la avería común que fue llamado "Reglas de York". Después de este primer paso se celebró la Conferencia de Sheffield en 1865 que elaboró un proyecto sobre el contrato de fletamento que no prosperó; y la conferencia de Amberes de 1877 promovida por la "Asociación para la reforma y codificación de la ley de las naciones" que formuló el conjunto de doce reglas sobre la avería gruesa, desde entonces conocidas como "Reglas de York y Amberes". En ellas se sentaban principios sobre tasaciones y contribución a prestar por los diversos intereses afectados en toda avería gruesa. En realidad estos principios provienen del antiguo Derecho de Rodas, tal como se exponían en el libro XIV del Digesto Romano.

En 1890 se celebró en Liverpool una conferencia que modificó el texto de las Reglas de York-Amberes y aumentó el número de éstas a 18, consolidándose su adopción en todo el mundo. Más tarde fueron revisadas y ampliadas en 1924 en la Conferencia de Estocolmo; finalmente, en la conferencia celebrada en septiembre de 1950 en Copenhague por la Asociación de Derecho Internacional, se adoptaron nuevas Normas de Interpretación conocidas como "Reglas de York-Ambres de 1950".

No hemos citado más que los primeros pasos que se han dado en muchas naciones tendientes a la unificación internacional del Derecho Marítimo. Mucho se ha hecho y mucho queda por hacer. A pesar del natural escollo que representan los intereses particulares de naciones poderosas, los esfuerzos que se hagan para lograrla han de fructificar.

La época de los grandes descubrimientos" denota en nuestra terminología actual el período que abarca aproximadamente desde 1418 hasta 1522.

Pero en rigor, la exploración oceánica, y consiguientemente los descubrimientos geográficos, no se circunscriben a una determinada época. La inquietud de la exploración marítima ha sido permanente, al menos dentro del marco del mundo occidental: fenicios, griegos, cartagineses, romanos, vikingos y normandos, portugueses y españoles, holandeses, ingleses y franceses; rusos y norteamericanos. Todos los pueblos con frontera en el mar la han padecido.

Corresponde a los fenicios el título de primeros exploradores marítimos. Recorrieron todo el Mediterráneo y doblaron las Columnas de Hércules en ambos sentidos.

LA EPOCA PREHISPANICA. Desgraciadamente, muy poco se sabe de la actividad y menos aún de sus navegaciones, pero es indudable la existencia de un tráfico marítimo entre ellos. Se conoce el dato de que Vasco Núñez de Balboa supo en Panamá del imperio de los Incas, por referencias locales relacionadas con mercaderes peruanos.

Entre los aztecas el comercio llegó a ser floreciente. Los comerciantes llamados pochtecas, eran objeto de la mayor consideración. No sólo comerciaban, a la vez eran verdaderos espías, o por mejor decir, investigadores que a su regreso a la metrópoli, proveían a las autoridades de veraces y fidedignas noticias sobre las tierras que visitaban. La zona lacustre donde se asentaba la gran Tenochtitlán era en sí misma un emporio comercial, cuyas aguas surcaban miles de canoas transportando los productos de las regiones aledañas hasta el gran mercado de Tlatelolco.

LA EPOCA COLONIAL. A menudo se ha acusado a España de haber estrangulado o impedido el comercio entre sus antiguas colonias en América, lo que no hubiera sido otra cosa que la continuación lógica del sistema comercial seguido entre aquella metrópoli y sus provincias de ultramar. Ambos comercios se caracterizaban por una serie de ordenamientos, que si por una parte acusaban una minuciosidad extrema, por la otra no eran más que el resultado de las ideas económicas que a la sazón privaban en la Península. A la monarquía interesaba principalmente el oro y la plata, para cubrir los gastos crecientes de la administración pública y los de los ejércitos que combatían al protestantismo.

Españoles y portugueses se repartieron el mundo recién descubierto y se anticiparon el reparto del que faltaba por descubrir. La bula del Papa Alejandro VI, el Tratado de Tordecillas y el Convenio de Zaragoza señalaron los límites de los territorios de ambos países.

EL DESARROLLO DE LAS POTENCIAS MARITIMAS DEL NORTE. El siglo XVI fue escenario también del nacimiento de dos grandes potencias: Holanda e Inglaterra.

En efecto, a mediados del siglo XV los holandeses intensificaron la pesca del arenque en el Mar del Norte suplantando a la producción del Báltico. En 1580 España y Portugal quedaron unidas bajo el mismo cetro.

Los ingleses no podrían competir con los marinos holandeses y recurrieron a la protección oficial. En 1651 la reina Isabel promulgó el Acta de Navegación, dirigida exclusivamente contra los holandeses. En concreto, esta Acta prohibía el comercio exterior de Inglaterra, a buques que no fueran ingleses o de los países productores de los artículos transportados.

El Acta de Navegación produjo resultados inmediatos. Entre 1660 y 1680, la marina mercante inglesa duplicó su tonelaje; a finales del siglo tenía 3,381 buques de alta mar con más de 290,000 toneladas.

Por el resto del siglo XVII y durante todo el XVIII la marina británica prácticamente no tuvo rival. Es más, la revolución industrial le dio un singular impulso.

La utilización del carbón mineral en escala cada vez mayor originó el tráfico carbonero, que fue una de las características de la marina inglesa que dominó de manera definitiva hasta la tercera década del siglo actual.

LA RIVALIDAD ANGLO-YANQUI. El siglo XIX se define principalmente por la transición del buque de vela al buque de vapor, transición que a la postre vino a dar una preponderancia más notable aún a la navegación británica, no sin que antes hubiera estado a punto de perder su supremacía²⁸.

A partir de 1812 los norteamericanos crearon otros tipos de buques, más veloces, que pudieran competir ventajosamente con los ingleses. Puede decirse que de esto nació la rivalidad anglo-yanqui que, pese a todo, no habría de resolverse como la antigua de ingleses y holandeses.

Ocurrió por esta época el acontecimiento más extraordinario en la historia del transporte marítimo. Entonces los buques se hacían a la mar una vez que tenían completo o casi completo su cupo. Sucedió que un embarcador (consignatorio)

²⁸ Ibidem.pág.55.

cargaba su mercancía, pero en rigor no sabía cuándo iba a salir el buque y mucho menos cuándo iba a llegar.

En 1848 y en 1851 ocurren dos acontecimientos que tuvieron decisiva influencia en las comunicaciones marítimas: al primer año corresponde el descubrimiento del oro en California; al segundo, el parejo suceso en Australia.

El descubrimiento del oro en California trae como consecuencia inmediata una gran demanda de pasaje desde la costa oriental de los EE. UU., hacia la occidental, vía Cabo de Hornos.

Al mismo tiempo se estaba operando lentamente la transición de la vela al vapor y de la madera al hierro. Ambos países estaban en la liza, pero la rivalidad anglo-yanqui quedó interrumpida, cuando en 1861, al estallar la Guerra de Secesión, los norteamericanos hubieron de dedicar todos sus esfuerzos a ella.

El siglo XIX fue también testigo de la universalización del tráfico marítimo. Prácticamente todas las naciones adquirieron buques que en mayoría abrumadora se construyeron en astilleros británicos. En primer término se mantenía la Gran Bretaña con una supremacía indiscutible. Estados Unidos, Francia, Alemania, Noruega, Italia, Holanda, etc., la seguían a gran distancia. Pero la nota sorpresiva la dio Japón, que en la década del 80 inició una vigorosa marcha hacia la occidentalización, por lo menos en sus formas externas y económicas. En 1886, la marina mercante japonesa contaba con 78,000 toneladas netas; 30 años después, en 1916, su tonelaje era de 1.708,000 y se había colocado como la quinta potencia naviera; en 1920 su tonelaje mercante era el tercero en el mundo.

LA ORGANIZACIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO. Algo más del 75% del comercio exterior mundial es transportado en buques. Esto se efectúa a bordo de flotas que totalizan más de ciento treinta millones de toneladas brutas de registro. La competencia en el mercado de los fletes es implacable.

El advenimiento del vapor implicó el establecimiento de líneas regulares de navegación, con itinerarios y fechas de salida y llegada tan exactas como las de cualquier otro medio de transporte. Estos servicios regulares requieren una organización en tierra, compleja y costosa. Se ha recurrido al sistema llamado de Conferencias, donde se agrupan empresas que prestan iguales servicios, con el objeto de estandarizar los fletes y pasajes por un período determinado, y las rebajas a embarcadores asiduos, siempre que no recurran a otras empresas que no pertenezcan a la Conferencia respectiva.

Por otra parte, existe el llamado buque Trampa, barco que no tiene un itinerario regular, y que es fletado por embarcadores durante un período determinado.

El buque Trampa existe en todos los tipos, desde el carguero en general, hasta el especializado en determinados transportes: buques tanque, transportadores de minerales a granel, etc. Una gran cantidad de Trampas petroleros son propiedad noruega, y resulta muy difícil competir con ellos por su excelente organización.

De varios años acá han aumentado considerablemente las flotas de pabellones llamados "de complacencia". Se trata de banderas de países donde no existen leyes laborales par proteger al trabajador embarcado, o si las hay es fácil violarlas, y donde además los derechos e impuestos que gravan el tonelaje son insignificantes. Liberia y Panamá encabezan estos pabellones "de complacencia", que han llegado a alcanzar en las listas oficiales el tercero y quinto lugar entre las naciones marítimas. La mayoría de los buques que arbolan estos pabellones son de empresas norteamericanas, y utilizan el personal que más les acomoda pagando en general buenos sueldos, o por lo menos similares a los usuales, pero sin prestaciones sociales ni garantías para sus tripulantes.

2.5 ANTECEDENTES LEGISLATIVOS EN MÉXICO

Como hemos citado desde la lejana antigüedad, el hombre ha dedicado especial atención al mar. Lo ha visto como fuente esencial de su alimentación, como medio para allegarse riqueza y como su más trascendente vía de comunicación de la historia.

En consecuencia, el mar también se ha constituido como uno de los principales lugares de trabajo, ya sea en sus orillas, en las distintas instalaciones portuarias, o bien, en alta mar, permitiendo su incesante navegación a las empresas marítimas y a trabajadores de los buques.

La normatividad marítima que es una de las más antiguas, por siempre ha sido constumbrista, al originarse los hechos generadores de usos, para que éstos después se transformen en leyes, como fruto de un derecho que se vive y que nunca puede ser estático.

Así, el derecho marítimo ha sido creador de instituciones fundamentales del Derecho del Trabajo contemporáneo. Ejemplo de estos antecedentes son los que en seguida se describen :

"a) En las Ordenanzas de Bilbao, (Capítulo veinticuatro, apartado 100 se ordena que, respecto del pago de sus salarios, los marineros tendrán un privilegio sobre la nave y sus aparejos, los que podían sacar a remate, para pagarse con preferencia a cualesquiera otros acreedores.

"b) Nuestros Códigos de Comercio de 1884 y 1889 establecieron el principio de la indemnización por riesgos de trabajo, al determinar que el marinero enfermo tendrá derecho a su salario, además de la asistencia médica correspondiente.

"c) El derecho a una indemnización lo encontramos también en las viejas leyes del mar, que establecen la obligación del naviero de abonar una indemnización cuando el marinero muriese en defensa de a nave. El artículo 720 del Código de Comercio (hoy derogado) se recogía una vieja y hermosa tradición marítima española al establecerse que 'Si la muerte hubiere ocurrido en defensa del buque, el hombre de mar será considerado vivo, y se abonará a sus herederos, integrada de utilidades que correspondan como a los demás de su clase'. En esta poética determinación se aplican algunas cuestiones fundamentales que afectan el concepto mismo del derecho"²⁸.

El medio ambiente en que se desarrolla el trabajo marítimo, está rodeado de personas vicisitudes, como la imposibilidad que tiene el trabajador de separarse del lugar de sus labores en las horas de descanso ; el peligro inminente de los riesgos del mar ; y el distanciamiento de tierra y de su familia por largos periodos, lo cual hace necesario que los marineros sean sujetos de una regulación laboral específica, con la tendencia natural a uniformarse internacionalmente.

Lo anterior ha propiciado que la Organización Internacional del Trabajo dedique gran parte de sus esfuerzos a la unificación de la normatividad aplicable a las actividades de los hombres de mar, a través de la adopción de una amplia variedad de convenios y recomendaciones, en los que México ha participado constantemente.

En términos generales, se entiende que los trabajadores marítimos o gente de mar, son aquellos que desempeñan sus actividades embarcados o que prestan sus servicios a bordo de alguna embarcación.

No obstante, nuestra LFT vigente reglamenta en el Capítulo III de su Título Sexto, las labores de los Trabajadores de los Buques y especifica en su artículo 188 :

²⁸ CERVANTES AHUMADA, Raúl. Derecho Marítimo. Primera edición. Porrúa. México. 1970. págs 119 y 120

“Están sujetos a las disposiciones de éste Capítulo, los capitanes y oficiales de cubierta y máquinas, los sobrecargos y contadores, los radiotelegrafistas, contramaestre 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”.

CAPITULO TERCERO

MARCO LEGAL

3.1 CONSTITUCION POLITICA

Artículo 50. Constitucional. Establece en su parte inicial : "A ninguna persona podrá impedirse que se dedique a la profesión, industria, comercio o trabajo, que le acomode siendo lícitos.

Este principio fundamental encierra un verdadero mandato de política económica y laboral que tiende a garantizar la oferta laboral a nivel socialmente aceptables, ya que el Estado además de proteger el respecto irrestricto de esta actividad, se obliga a crear el ambiente propicio para la contratación laboral, a través de la regulación de todas las formas de esta contratación y empleo en lo individual y colectivo. En la individual para defender la dignidad humana y la persona del trabajador, en lo colectivo para obligar a los empresarios a la utilización racional de los sectores profesionales sin lesionar los intereses de la clase trabajadora.

La garantía al trabajo tiene limitaciones tales como : cuando se atacan los derechos o los intereses de terceros ; cuando las autoridades jurisdiccionales competentes así lo dispongan siempre y cuando el acto de autoridad se encuentre debidamente fundado y motivado ; cuando para el ejercicio pleno de la libertad consignada al estado legalmente establece una serie de requisitos y condiciones para su desempeño profesional ; cuando se pretenda obligar a una persona a realizar sin el pago de una retribución adecuada y proporcional al servicio prestado y cuando las autoridades exigen el desempeño de un cargo (de las armas de carácter censal o electoral).

El Artículo 27 Constitucional nos señala : "Son propiedad de la Nación las aguas de los mares territoriales en la extensión y términos que fije el Derecho Internacional ; las aguas marinas interiores ; las de las lagunas y esteros que se comuniquen permanentemente e intermitentemente con el mar".

El citado párrafo del Artículo 27 Constitucional establece las bases fundamentales con relación al control, uso, aprovechamiento y explotación de las aguas que son propiedad de la nación, así como también nos señala que el dominio de la nación sobre sus aguas es inalienable e imprescriptible y su explotación, uso y aprovechamiento por los particulares se encuentran sujetos a las concesiones que el

Ejecutivo Federal otorgue de acuerdo con las reglas y condiciones que establezcan las leyes.

El Artículo 28 Constitucional.

El valor de este precepto Constitucional junto con el Artículo 5o. Constitucional es el más importante de corte liberal de nuestro sistema jurídico ya que tutela un bien jurídico importante en el desenvolvimiento y desarrollo del sistema de mercado intervenido en el que se organiza la economía mexicana. La libre concurrencia, derivada de la hipótesis del Artículo 5o. ya que la libertad de trabajo no es absoluta, para que pueda considerarse como ataque a ella su reglamentación, pues sobre el interés de los particulares, está el de la sociedad.

Tal como nos lo señala la jurisprudencia, que posteriormente transcribimos :

Libertad de Trabajo. El principio de la libertad de trabajo que garantiza nuestra Constitución Federal, no encierra un postulado cuyo acatamiento obligue al Estado a cruzarse de brazos ante las actividades de los particulares ; por el contrario, la misma Constitución Federal da al Poder Público la posibilidad de regular esas actividades, por medio de los reglamentos que al efecto se exploran, con el fin de que su ejercicio no lesione el interés general y el de los mismos, particulares, dentro de lo preceptuado por el Artículo 5o. y 28 de Nuestro Código Fundamental. T. LXVII, P. 326, Amparo Administrativo en revisión 1546/40, Martínez Carmona, Manuel, 21 de enero de 1941, unanimidad de 5 votos.

Artículo 32 Constitucional, establece : "Los mexicanos serán preferidos a los extranjeros en igualdad de circunstancias, para toda clase de concesiones y para todos los empleos, cargos o comisiones del Gobierno en que no sea indispensable la calidad de ciudadano. En tiempo de paz, ningún extranjero podrá servir al Ejército ni en las fuerzas de policía o seguridad pública. Para pertenecer a la Marina Nacional de Guerra o a la Fuerza Aérea, y desempeñar cualquier cargo o comisión en ellas, se requiere ser mexicano por nacimiento. Esta misma calidad será indispensable en capitanes, pilotos, patronos, maquinistas, mecánicos, de una manera general, para todo el personal que tripule cualquier embarcación o aeronave que se ampare con la bandera o insignia mercante mexicana.

Será también necesaria la calidad de mexicano por nacimiento, para desempeñar los cargos de Capitán de Puerto, y todos los servicios de practicante y Comandante de Aeródromo, así como todas las funciones de Agente Aduanal en la República.

Nuestro Artículo 32 Constitucional nos establece algunas diferencias entre mexicanos y extranjeros, que están vinculadas principalmente con la intención de intereses prioritarios para el funcionamiento de la sociedad mexicana.

Nos señala también que en materia Marítima, la prohibición de participación de los extranjeros en los puertos estratégicos en los que un solo hombre puede, de no estar asegurada su fidelidad a la patria, causar grandes daños a la seguridad nacional dada la concentración de poder en información que esta a su disposición de ellos.

El Artículo 73 Constitucional se norman las facultades del Congreso de la Unión, son variados los órdenes que las constriñen, así, se puede indicar que existen potestades en materia legislativa, administrativa y jurisdiccional.

En nuestra materia nos interesa el análisis de las siguientes fracciones :

XIII. Para dictar leyes según las cuales deban declararse buenas o malas las presas de mar y tierra, y para expedir leyes relativas al derecho marítimo de paz y guerra.

XVII. Para dictar leyes sobre vías generales de comunicación y sobre postas y correos ; para expedir leyes sobre el uso y aprovechamiento de las aguas de Jurisdicción Federal.

En esta fracción el Congreso se encuentra investido de la facultad de emitir disposiciones reglamentarias para el fluido de las vías generales de comunicación y dichas vías y los medios de transporte que operan en ellos quedan sujetos a jurisdicción federal, por lo tanto, todas las controversias que se susciten dentro de ella deben ser resueltas conforme a las leyes federales.

El Artículo 123 Constitucional tutela los derechos sociales de la clase trabajadora como se señala a continuación :

“ Toda persona tiene derecho al trabajo digno y socialmente útil, al efecto, se promoverán la creación de empleos y la organización social para el trabajo, conforme a la ley”.

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

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

XXXI. La aplicación de las leyes del trabajo corresponde a la autoridades de los Estados, en sus respectivas jurisdicciones, pero es de la competencia exclusiva de las autoridades federales en asuntos relativos a : Las empresas que ejecuten trabajos en zonas federales y aguas territoriales.

El apartado “A” del Artículo 123 Constitucional, regula las condiciones laborales de los patrones -personas físicas y morales- del sector privado que se le imponen certapisas sociales en cuanto al tratamiento que se le debe de dar el trabajador que ocurre al centro de trabajo, además nos da los elementos que conforman los salarios mínimos, regula la condiciones de trabajo de varones, mujeres y menores de edad, además prevee políticas para preservar la salud del trabajador e impone al patrón la obligación de sujetarse al ordenamiento ordinario de seguro social, a fin de proteger al trabajador en la etapa de la vida activa, al darle una previsión social, además de sujetarse a las medidas de seguridad e higiene de los reglamentos y aquellas que dicte la autoridad, y otorgarle las prestaciones jubilatorias a que tiene derecho.

El Artículo 89 Constitucional nos establece las facultades y obligaciones del Presidente, son las siguientes :

X. Dirigir las Negociaciones diplomáticas y celebrar tratados con las potencias extranjeras, sometiéndolos a la ratificación del Congreso Federal.

Esta fracción condiciona a la ratificación del Congreso General la facultad del Ejecutivo de dirigir las negociaciones diplomáticas y la celebración de tratados con otros países.

XIII. Habilitar toda clase de puertos, establecer aduanas marítimas y fronterizas y designar su ubicación.

Consagra el ejecutivo la atribución de construir obras portuarias en concomitancia con la Secretaría de Hacienda y Crédito Público según la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. Art. 36. Fracc. XXII Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.

Art. 133 Constitucional señala: "Esta Constitución, las leyes del Congreso de la Unión que emanen de ella y todos los tratados que están de acuerdo con la misma, celebrados y se celebren por el Presidente de la República con aprobación del Senado, serán la ley suprema de la Unión..."

Es claro este artículo en virtud de que las constituciones particulares y las leyes de los Estados, no podrán nunca contravenir las prescripciones e la Constitución Federal, esta es en consecuencia, la que debe determinar el límite de acción de los Poderes Federales, como en efecto lo determina, y las facultades expresamente reservadas a ellos, no pueden ser mermadas o desconocidas por las que pretende arrogarse los Estados.

3.2 LEY FEDERAL DEL TRABAJO

En el capítulo III título sexto de nuestra Ley Federal del Trabajo se encuentra la reglamentación en materia de trabajadores de buques dentro de la legislación de trabajos especiales, en ellas se "regulan la relación de trabajo en la actividad marítima no quedando fuera de las normas de obligación general si no que se adapta a éstas dentro de la costumbre o la necesidad han hecho imperativas, esto es dentro de los términos del Artículo 123 Constitucional y cualquier contradicción estimada en la Ley no puede ir más allá de la propia norma constitucional"³⁰.

Artículo 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.

Lo que nos señala este artículo que se extiende a personas o sujetos que prestan trabajo en los buques sujetos a las leyes sobre comunicaciones por agua.

Se substituyó el término tripulantes de embarcaciones por el de trabajadores de los buques a fin de evitar confusiones, pues podrían excluirse de la aplicación de estas disposiciones a los trabajadores de cocina, aseo, que no obstante prestar sus servicios en los buques no tienen la calidad de tripulantes.

³⁰ DE LA CUEVA, Mario. El Nuevo Derecho Mexicano del Trabajo. Op.cit pág. 458

Artículo 188. Están sujetos a las disposiciones de este capítulo los capitanes y oficiales de cubierta y máquinas, los sobrecargos y contadores, los radiotelegrafistas, contraмаestres, 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.

El trabajo en los buques y en las personas requiere de gente más especializada en la realización de varias tareas, y se puede observar en el Art. 188 de la Ley Federal del Trabajo el cual nos enumeró en forma enunciativa a los trabajadores de los buques, cuyas labores se regulan en este capítulo III del Título sexto de dicho ordenamiento.

Respecto a la relación anterior, se señala que no puede ser considerada en forma limitativa, toda vez que son varias más las actividades que desempeñan los marineros. Hay que señalarse que dentro de ésta deben también comprenderse, a los pilotos de puertos que prestan sus servicios a bordo por cuenta de los armadores y consignatarios, quienes les remunerar sus trabajos.

Todos los trabajadores que se enrolen en alguna clase de barco, embarcación o artefacto naval que ostente bandera mexicana ya sea como tripulante o que simplemente presten sus servicios a bordo, por cuenta de una empresa marítima y sin que medie un contrato de naturaleza civil, serán considerados como trabajadores de los buques y la reglamentación de sus labores se determinará por la Ley Federal del Trabajo tanto de sus aspectos generales, como tratándose de los especiales.

A su vez este artículo hace referencia a las partes que integran la relación de trabajo marítimo, al reconocer en primer término a los trabajadores, e identificar con el carácter de patrón, al armador, naviero o fletador.

Dentro de la regla general quedan también comprendidos, entre otros, los pilotos de puerto que prestan servicios a bordo por cuenta de los armadores y consignatarios que remunerar sus servicios

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

El contenido de este artículo es de considerarse institucional al impedirse a los extranjeros, e incluso a los mexicanos por naturalización, el ejercicio de su trabajo en los buques, también hay que considerar que en virtud de la facilidad que

existe al navegar en aguas internacionales, los extranjeros podrían aprovechar esta eventualidad en perjuicio de los intereses netamente mexicanos.

Este precepto establece una excepción a lo dispuesto por el artículo 7o. de esta Ley.

Artículo 190. Los capitanes, entendiéndose como tales a quienes ejercen el mando directo de un buque, tienen con respecto a los demás trabajadores la calidad de representantes del patrón.

Al respecto se debe aclarar que estos funcionarios aunque contratan, disponen y organizan al personal dependiente de un patrón, también tienen el carácter de trabajadores, aunque de confianza del mismo empresario, toda vez que dicha categoría depende precisamente de las funciones de confianza de dirección, inspección vigilancia y fiscalización, cuando tengan carácter general, y las que se relacionen con trabajos personales dentro de la empresa Art. 9º. L.F.T. y Cfr. Art. 182 a 186 del mismo ordenamiento.

En relación con las empresas a quienes representan, los capitanes de barco son trabajadores.

Artículo 191. 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.

Es de destacarse este artículo e virtud que establece la prohibición a los menores de edad en el trabajo de buques por los riesgos que implica además de limitar a los menores de 18 de laborar en ciertas actividades.

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

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

Este artículo hace alusión específica a la conducta denominada "polizonaje", consiste en el abordaje clandestino por parte de un polizón, para viajar en un buque sin pagar un precio por su pasaje. Por lo que al igual que en el caso de una reparación, no se entenderá el trabajo realizado como una prestación sino como una mera compensación.

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

Cuando los buques se hagan a la mar sin que hayan podido desembarcar las personas 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.

Artículo 194. Las condiciones de trabajo se harán constar por escrito. Un ejemplar quedará en poder de cada parte, otro se remitirá a la Capitanía del Puerto o al Cónsul mexicano más cercano, y el cuarto a la Inspección del Trabajo del lugar donde se estipularon.

Se debe mencionar que el Contrato de trabajo marítimo debe constar por escrito, ya sea individual, suscrito directamente entre trabajador y patrón, o bien colectivo, celebrado entre éste último y la o las agrupaciones a que pertenezcan los trabajadores de los buques.

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

- I. Lugar y fecha de su celebración;
- II. Nombre, nacionalidad, edad, sexo, estado civil, y domicilio del trabajador y del patrón ;
- III. Mención del buque o buques a bordo de los cuales se prestarán los servicios ;
- IV. Si se celebra por tiempo determinado, por tiempo indeterminado o por viaje o viajes ;
- V. El servicio que deba prestarse, especificándolo con la mayor precisión ;
- VI. La distribución de las horas de 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.

Este artículo nos da los elementos que debe contener un contrato para formalizar una relación de trabajo marítimo, que implica la adquisición de derechos para una de las partes y al mismo tiempo la asunción de obligaciones para la otra las cuales también traen como consecuencia prohibiciones específicas.

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

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

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

Se aplican las mismas restricciones que se aplicará a los trabajadores extranjeros para trabajar en los buques y los puertos nacionales. Esto es por seguridad nacional, además de señalar las condiciones bajo las cuales se prestará el servicio personal subordinado Art. 197 y 28 de L.F.T.

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

De acuerdo con lo señalado con el art. 73 y esta disposición en comentario, el trabajador marino no está obligado a prestar el servicio en sus días de descanso semanal, pero de acuerdo a la naturaleza del trabajo de mar, estos pueden trabajar ya que incurrirían en desobediencia si se niega a trabajar y procede la rescisión del contrato sin responsabilidad, esto es aparte de la remuneración doble independiente de la remuneración que le corresponda por el descanso .

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

posterioridad se aumentará el período de vacaciones en dos días por cada cinco años de servicios.

Las vacaciones deberán disfrutarse en tierra, pudiendo fraccionarse cuando lo exija la continuidad del trabajo.

El disfrute de vacaciones del trabajador marítimo difieren de la regla general de vacaciones ya que superan a ésta y deben aplicarse estrictamente.

Las variaciones correspondientes a los trabajadores que prestan sus servicios en los buques, difieren de la regla general de las vacaciones y deben aplicarse estrictamente porque superan a las generales.

Artículo 200. No es violatoria del principio de igualdad de salario la disposición que estipule salarios distintos para trabajo igual, si se presta a buques de diversas categorías.

El pago de salario diferente a los trabajadores marítimos es de acuerdo a las funciones y labores que desempeñen y a la categoría de los buques.

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

Esta disposición nos señala que al encontrarse un buque en el extranjero los trabajadores tomando en cuenta el tipo de cambio podrán pedir que la remuneración por la prestación de servicio sea en moneda extranjera

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

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

La disposición comentada obedece a la libre voluntad de los trabajadores y patrones, en el incremento del salario en caso de prolongación o retardo de viaje cuando se haya pactado por el mismo. "Al mismo tiempo, nos señala que este

salario no podrá reducirse en dado caso que desea cortar el viaje, este reconoce la protección del salario³².

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

Los trabajadores tienen la primacía sobre cualquier bien del buque que cubra las indemnizaciones de estos y cuando haya habido varios viajes se cubrirá preferentemente el último viaje.

Artículo 204. Los patrones tienen las obligaciones especiales siguientes :

I. Proporcionar a bordo alojamientos cómodos e higiénicos ;

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

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

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

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

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

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

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

³² BARAJAS MONTES DE OCA, Santiago. DICCIONARIO JURIDICO MEXICANO. Instituto de Investigaciones Jurídicas. A.-CH. T.IV décimo novena. edición Porrúa. México. 1993. pág. 2867

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

X. Informar a la Capitanía de Puerto correspondiente, dentro de las veinticuatro horas de haber sido declarado a libre plática, de los accidentes de trabajo ocurridos a bordo. Si el buque llega a puerto extranjero, el informe se rendirá al Cónsul mexicano o en su defecto, el capitán del primer puerto nacional que toque.

En la Fracc. II de este precepto hace una distinción improcedente, ya que la obligación que contiene de "proporcionar alimentación sana, abundante y nutritiva a los trabajadores de buque dedicados al servicio de altura y cabotaje y de dragado, sólo se refiere a estos trabajadores, exceptuándose de tales derechos a los demás trabajadores, sobrecargos y contadores, radiotelegrafistas, contra maestres, marineros y personal de cámara y de cocina.

Artículo 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 patronos.

El otorgamiento de autoridad a los capitanes y oficiales de un buque en caso de riesgo es conveniente y necesaria, pero que siempre exista el riesgo del desvío o exceso de autoridad si ésta no se limita.

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

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

Esta es una prohibición muy necesaria en el trabajo de buques y debe ser muy estricto su cumplimiento en atención a que permaneciendo el trabajador todo el tiempo en el buque, a pesar de no estar cumpliendo una jornada de trabajo, puede dar lugar a indisciplinas de grave trascendencia y que aun cuando se reescriba el contrato se provoque un fuerte daño económico y moral al patrón y la empresa.

Artículo 207. El amarre temporal de un buque, autorizado por la Junta de Conciliación y Arbitraje, no da por terminadas las relaciones de trabajo, sólo suspende sus efectos hasta que el buque vuelva al servicio.

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

El amarre temporal de un buque da lugar a la suspensión temporal de la relación de trabajo, por lo tanto no hay terminación del contrato sino sólo suspensión del mismo, es por eso que debe tener conocimiento la Junta de Conciliación y Arbitraje y dar su autorización, ya que si no se sigue este procedimiento surgen responsabilidades para el patrón, y el trabajador puede demandarlo invocando despido injustificado.

Suspensión del trabajo por el patrón sin autorización de la junta. Despido injustificado. Cuando la empresa, por un conflicto de orden económico procede unilateralmente a la suspensión de trabajo, al no recabar previamente la autorización de la Junta de Conciliación y Arbitraje, en tanto que los actores acrediten en el Juicio Laboral la existencia del contrato y de no estar ya desempeñado sus labores, se esta en caso de un despido injustificado. Sexta Epoca, 5ª. Parte. Vol. XVI, pág. 117. AD 2477/57. J. M. Hiser y Cía., S.A. 5vts.

Las embarcaciones no quedan al libre arbitrio del naviero, armador o patrón. Para el amarre temporal de una embarcación se requiere autorización previa de la Junta de conciliación y Arbitraje respectiva ; si se amarra sin cumplir este requisito equivale a un despido injustificado de los trabajadores.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

De alguna manera estas son las causas de rescisión de la relación del trabajo marítimo.

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

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

II. Las relaciones de trabajo no pueden darse por terminadas cuando el buque estén en el mar o cuando estando en puerto se intente la terminación dentro de las veinticuatro horas anteriores a su salida, a menos que en este último caso se cambie el destino final del buque ;

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

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

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

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

Dentro de este precepto se encuentran dos situaciones para dar por terminado el contrato de trabajo. La primera tiende a proteger al patrón y a la buena marcha o seguridad del buque, con este fin se exige al trabajador que comunique su decisión al patrón. La segunda situación opera ipso facto, al comunicarla el trabajador al patrón. Esto ocurre cuando el buque cambia de destino o de nacionalidad.

En estos supuestos, se admite la terminación sin previo aviso, debido al cambio de condiciones contractuales determinantes y que el trabajador ya no está obligado a cumplir por haber sido posteriores a la celebración del contrato de trabajo.

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

Artículo 211. El reglamento interior de trabajo, depositado en la Junta de Conciliación y Arbitraje, deberá registrarse en la Capitanía de Puerto.

Las violaciones al reglamento se denunciarán al Inspector del Trabajo, quien, previa averiguación, las pondrá en conocimiento de la autoridad del trabajo, juntamente con la opinión del Capitán de Puerto.

El reglamento Interior del trabajo la deben de conocer cada uno de los trabajadores del buque; para tal efecto se deberá colocar en un lugar de fácil acceso.

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

Las sanciones por las violaciones a la ley laboral y demás normas de trabajo, deben ser estrictas, en especial si el buque se encuentra realizando el viaje, por los perjuicios y riesgos que su incumplimiento puede generar. Por lo tanto las Inspecciones a las Condiciones Generales de Trabajo y a la ley se deberá realizar cuando el buque esté en puerto.

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

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

II. La alimentación de los trabajadores por cuenta de los patrones es obligatoria, aun 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 naveguen por seis horas o más, o que navegando menos de este tiempo, suspendan la navegación en lugares despoblados en los que se imposible a los trabajadores proveerse de alimentos ;

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

IV. El descanso semanal será forzosamente en tierra.

Con este precepto se determinan las diferencias entre el tráfico interior o fluvial y el exterior o marítimo cada uno sujeto por una distinta naturaleza, a normas especiales.

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

La "Casa del Marino" tiene por objeto prestar servicios a los trabajadores de buques, por lo que deben estar ubicadas en los puertos.

3.3 LEY DE PUERTOS

Art. 2º. Para los efectos de esta ley se entenderá por: II Puerto: El lugar de la costa o ribera habilitado como tal por el Ejecutivo Federal para la recepción, abrigo y atención de embarcaciones, compuesto por el recinto portuario y, en su caso, por la zona de desarrollo, así como accesos y áreas de uso común para la navegación interna y afectas a su funcionamiento con servicios, terminales e instalaciones públicas y particulares, para la transferencia de bienes y transbordo de personas entre los modos de transporte que enlaza.

Esta fracción nos detalla la función de un Puerto y el acondicionamiento que debe de tener para el adecuado desarrollo marítimo, no sólo para

que recalen los barcos como sitio de escala, descanso o protección, sino de transbordo carga y de pasajeros y por lo que se puede definir al puerto como un lugar protegido en la costa natural o artificialmente, en donde los buques buscan abrigo y realizan sus operaciones de cualquier género.

De la naturaleza y características del puerto, de sus instalaciones y de su organización dependerán, en buena medida su eficacia y utilidad ante la necesidad de satisfacer este transbordo de mercancías y personas.

“Actualmente México cuenta con 28 puertos, a lo que nuestro país está en una posición económica estratégica en el centro del Continente Americano y bañado por dos grandes océanos, el Atlántico y el Pacífico separados tan sólo por 150 kms. En el Istmo de Tehuantepec, lo cual nos da la oportunidad de comunicarnos por mar con cualquier lugar del mundo y además que existen los suficientes puertos para satisfacer las necesidades de pesca, importaciones, exportaciones, traslado de mercancías y almacenamiento. Por lo que se señala que en todos los puertos mexicanos existe deficiencia en cuanto a servicios sanitarios, de limpieza y de orden en trámites legales”
33

Art. 3°. Todo lo relacionado con la administración, operación y servicios portuarios, así como las actividades conexas a estos, está sujeto a la competencia de los poderes federales.

Corresponderá a los tribunales federales conocer de las controversias que se susciten con motivo de la aplicación de esta ley y de la administración y operación portuaria, sin perjuicio de que en los términos de las disposiciones legales aplicables las partes se someten al procedimiento arbitral.

Nos permite determinar la competencia en cuanto a las controversias que con motivo del manejo o servicios portuarios conocerán los tribunales federales.

Art. 5°. Corresponde al Ejecutivo Federal habilitar toda clase de puertos, así como terminales de uso público fuera de los mismos, mediante decreto en lo que se determinará su denominación, localización geográfica y su clasificación por navegación.

Este artículo viene a reforzar lo que señala la Ley de Navegación que la máxima autoridad marítima radica en el Ejecutivo Federal, quien la ejerce por medio

³³ MORFINA HERRERA, Ma del Carmen. La Traspotación Marítima Mexicana y el Turismo. Op cit. pág.43

de la secretaría de Comunicaciones y Transportes, Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante .

Art. 9º. Los puertos y terminales se clasifican:

I.- Por su Navegación en:

a) De altura, cuando atiendan embarcaciones, personas y bienes en navegación entre puertos o puntos nacionales e internacionales, y

b) De cabotaje, cuando sólo atiendan embarcaciones, personas y bienes en navegación entre puertos o puntos nacionales.

La navegación marítima en los puertos principalmente de altura, originan una legislación y requieren de una reglamentación muy extensa y variada, no sólo por razones estratégicas para la seguridad nacional, sino además porque constituyen vías generales de comunicación por las cuales se realiza el tráfico marítimo. Cabe mencionar que la mayoría de los puertos de altura en nuestro país se pueden considerar como mixtos, en virtud de que prestan servicio tanto a la navegación de altura como los de cabotaje.

Fracc. II Por sus Instalaciones y servicios, enunciativamente en:

a) Comerciales, cuando se dedique, preponderantemente al manejo de mercancías o de pasajeros en tráfico marítimo.

Este inciso nos define de acuerdo a esta fracción el abierto a aquellos que se dediquen habitualmente al comercio y con el fin de obtener lucro.

b) Industriales cuando se dediquen preponderantemente al manejo de bienes relacionados con industrial establecidas en la zona de puerto o terminal.

Los puertos industriales en las cuales se realizan la producción, distribución de recursos, bienes, servicios y la explotación de estos mismos. Cuya principal característica es el binomio indisoluble puerto-industria, y esto implica un asentamiento en la zona de servicio del puerto con el doble propósito de poder recibir materias primas y permitir la salida de productos elaborados, estos puertos Industriales así concebidos se injertan nada menos que dentro de la Política Económica y desarrollo de los países, tiene profundas implicaciones de ordenación territorial y puede inducir o conducir a grandes cambios socioeconómicos.

Esto es el caso de los Puertos Industriales en México de las cuales Lázaro Cárdenas y Altamira son ya una realidad. Estos Puertos Constituyen los puertos del S. XXI con los que México hará frente a su desarrollo económico y enlace con el resto del mundo. Esto significa que se tienen que adecuar a la dinámica de la Industria y de la transportación marítima mundial a fin de que ésta se acreciente en términos económicos y desarrollo industrial y urbano de las zonas costeras con el propósito de propiciar el reacomodo de la población, la utilización de recursos naturales y generar empleos productivos en las áreas mencionadas.

Esto obliga que durante la evolución o transformación de los transportes marítimos ha obligado la utilización de instalaciones portuarias de mayor tamaño, más eficientes y más seguras observando en normas laborales de los trabajadores.

Tomando en consideración que la distribución demográfica del país actualmente concentra un 60% de la población y un 80% de la planta industrial nacional en el antiplano, acusando tremenda actividad económica y enormes aglomeraciones en tres ciudades principales como son la Ciudad de México, Guadalajara, Monterrey. Mientras que en las zonas costeras que totalizan un tercio del territorio nacional, se asienta escasamente un 25% de la población y la actividad industrial resulta incipiente, por lo que el fomento de la descentralización industrial y urbana de polos de desarrollo bien definidos que logran una distribución territorial más racional de la actividad industrial y de la población se esta dando y acrecentando cada día más y como consecuencia directa de las oportunidades de empleo actuales y de las expectativas de trabajo a futuro.

A)Pesqueros, cuando se dediquen, preponderantemente al manejo de embarcaciones y productos específicos de la captura y del proceso de la industria pesquera y en la República Mexicana existen suficientes puertos para satisfacer las necesidades de pesca, es una actividad primordial ya que es un

Turísticos, cuando se dediquen preponderantemente a la actividad de cruceros turísticos y marinos.

La función de este servicio consiste en llevar a cabo el movimiento de personas, a veces de artículos y se utiliza según el lugar, el momento, la extensión y el tipo que mejor se adapta a la actividad turística y productiva. En México las necesidades de transporte marítimo pueden satisfacerse utilizando un solo medio de transportación a la combinación de varios, dependiendo el atractivo turístico, cultural o histórico del lugar y, en mayor o menor grado de la naturaleza de los centros dignos de ser visitados.

Art. 11°. Los reglamentos de esta ley establecerán las condiciones de construcción, operación y explotación de obras que integren puertos, así como de terminales marinas e instalaciones portuarias sin perjuicio de las específicas que se determinen en los programas maestros de desarrollo portuario, en las concesiones, permisos o contratos respectivos en las normas oficiales mexicanas y en las reglas de operación del puerto.

La Reglamentación en Materia Marítima, se observará sin perjudicar las que se expidan en forma específicamente y en las Normas Oficiales Mexicanas, esto deja abierta la posibilidad de expedir nuevas normas que se elaboren en observar medidas de seguridad e higiene en la operación de los buques en puerto.

Art. 16°. La autoridad en materia de puertos radica en el ejecutivo federal, quien la ejercerá por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a las que sin perjuicio de otras dependencias de la Administración Pública Federal, corresponderá.

La Coordinación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes con otras dependencias de gobierno como en este caso con la Secretaría del Trabajo y Previsión Social, debe ser de manera ordenada y sistemática para cumplir con su cometido tal como lo señala este artículo que tiene como fin la de ordenar de manera adecuada el puerto y sus diferentes zonas de trabajo, ya que la singularidad de la mano de obra portuaria y su especial conflictividad se señala quizás mayor que la de otros sectores laborales.

Así mismo la fracción IX autoriza al ejecutivo quien por medio de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes expedir las normas oficiales mexicanas en materia portuaria, así como verificar y certificar su cumplimiento, por lo que se considera que la vigilancia en el cumplimiento de las normas las realiza la secretaría en todos los procedimientos operacionales en cada una de las etapas de desarrollo como ejemplos son las técnicas de planeación y operación portuaria, mantenimiento del equipo preventivo, especificaciones de equipo marino y procedimientos operacionales en la organización y requerimientos de personal, pero en el caso de los trabajadores de los buques sus derechos laborales se deben de inspeccionar por la Secretaría del Trabajo y Previsión Social a través de la Dirección General de la Inspección del Trabajo (Art.).

Art. 17°. En cada puerto habilitado existirá una capitania de puerto, encargada de ejercer la autoridad marítima a la que corresponderá:

Fracc. III.- Supervisar que las vías navegables reúnan las condiciones de seguridad... y éstas a su vez contarán con los elementos de vigilancia e inspección que se determinen.

Es claro lo que nos señala este artículo en virtud que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a través de la Capitanía de Puerto ejerce la vigilancia en los procedimientos operacionales del puerto.

3.4 REGLAMENTO INTERIOR DE LA SECRETARÍA DEL TRABAJO.

La Secretaría del Trabajo y Previsión Social cuenta con un reglamento interior en donde se señala las atribuciones que le corresponde cumpliendo con lo establecido en la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal "Los derechos fundamentales de la Constitución son regulados por leyes y especificados minuciosamente en los reglamentos administrativos"³⁴ así como lo señala en su artículo 40 fracción I que a la letra dice:

"Vigilar la observancia y aplicación de las disposiciones contenidas en el artículo 123 de la Constitución y en la Ley federal del Trabajo y en sus reglamentos. Su principal función como Secretaria de estado en este orden de ideas se realizará un estudio de su reglamento.

Artículo 1. La Secretaría del Trabajo y Previsión Social, como dependencia del Poder Ejecutivo Federal, tiene a su cargo el desempeño de las atribuciones y facultades que le encomiendan la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, la Ley Federal del Trabajo y otras leyes, así como los reglamentos, decretos, acuerdos y órdenes del Presidente de la República.

Tal como lo demuestra este precepto retoma las atribuciones que le confiere la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.

Artículo 2. La Secretaría del Trabajo y Previsión Social conducirá sus actividades en forma programada, con base en las políticas que para el logro de los objetivos y prioridades para la planeación nacional del desarrollo, establezca el Ejecutivo Federal y en coordinación, en su caso, con otras dependencias y entidades de la Administración Pública Federal.

³⁴ TRUEBA URBINA, Alberto. Nuevo Derecho Administrativo del trabajo. T.II. segunda edición Porrúa. México. 1979. pág. 977.

En base a las estrategias de dirección del gobierno se realizaran las acciones pertinentes para seguir los lineamientos para la protección de los derechos de los trabajadores.

La Secretaría cuenta con unidades y departamentos administrativos que actúan coordinadamente para cumplir su finalidad.

Artículo 3. Para el estudio, planeación y despacho de los asuntos de su competencia, la Secretaría del Trabajo y Previsión Social, contará con los siguientes servidores públicos, unidades administrativas y órganos administrativos desconcentrados:

Secretario;

Subsecretario "A";

Subsecretario "B";

Oficial Mayor;

Coordinación General de Funcionarios Conciliadores;

Coordinación General de Políticas, Estudios y Estadísticas del Trabajo;

Oficina Administrativa Nacional para el Acuerdo de Cooperación Laboral de América del Norte;

Dirección General de Administración de Recursos Humanos y Servicios Sociales;

Dirección General de Administración de Recursos Materiales y Servicios Generales;

Dirección General de Asuntos Jurídicos;

Dirección General de Capacitación y Productividad;

Dirección General de Delegaciones Federales del Trabajo;

Dirección General de Empleo;

Dirección General de Fomento Cooperativo y Organización Social para el Trabajo;

Dirección General de Inspección Federal del Trabajo;

Dirección General de Seguridad e Higiene en el Trabajo;

Dirección General de Programación y Presupuestación;

Dirección general de Registro de Asociaciones;

Unidad de Comunicación Social;

Delegaciones Federales del Trabajo;

Procuraduría Federal de la Defensa del Trabajo; y

Comités integrados por instrucciones del Secretario.

Dentro de la S.T. y P.S. se encuentran las áreas responsables de la prevención y vigilancia que es la Dirección de la Inspección Federal del Trabajo quien se encarga de vigilar el cumplimiento de las normas de trabajo de acuerdo a las disposiciones legales vigentes y a su vez programa y practica las inspecciones de todo tipo en los establecimientos y centros de trabajo de patrones sujetos a la competencia de las autoridades de trabajo y como lo establece en su reglamento interior tiene las siguientes facultades que continuación se señala:

Artículo 21. Corresponde a la Dirección General de Inspección Federal del Trabajo:

D.- Vigilar el cumplimiento de las normas de trabajo contenidas en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en los tratados o acuerdos internacionales celebrados conforme a la misma, en la Ley Federal del Trabajo y en sus reglamentos, normas oficiales mexicanas, instructivos, convenios, acuerdos y contratos de trabajo, así como de todas aquellas disposiciones dictadas por la Secretaría en ejercicio de sus atribuciones, y solicitar por escrito a los patrones, trabajadores e integrantes de las comisiones mixtas se le envíe la información y documentación necesaria para vigilar dicho cumplimiento;

Sin duda esta fracción facultada a la dirección general de inspección Federal del trabajo y su vez delega la labor de la inspección que realizara a los centros de trabajo observando de manera general la normatividad laboral.

II).- Facilitar información técnica y asesorar a los trabajadores y a los patrones sobre la manera más efectiva de cumplir las normas de trabajo, así como procurar la obtención de promesas de cumplimiento voluntario, en los casos que estime pertinente,

La labor de asesoramiento para el mejor cumplimiento de las normas se lleva a cabo por la misma dirección y por el inspector que visita el centro laboral procurando que el patrón en forma consentida lleve a cabo su cabal cumplimiento.

III).- Vigilar y asesorar a los patrones para que contribuyan al fomento de las actividades educativas, culturales y deportivas entre sus trabajadores y proporcionen a éstos, los equipos y útiles indispensables para el desarrollo de tales actividades;

El fomento de las actividades culturales y deportivas para el desarrollo del trabajador se debe de inculcar de la empresa a los trabajadores en una forma coordinada.

IV).- Programar, ordenar y practicar las inspecciones iniciales, periódicas, de verificación, extraordinarias y de todo tipo en los establecimientos y centros de trabajo, de patrones sujetos a la competencia de las autoridades federales del trabajo, para verificar el cumplimiento de la normatividad laboral. Las órdenes de visita a los patrones e inspectores serán suscritas indistintamente por el Director General de Inspección Federal del Trabajo o por el Director de Inspección y Programación de dicha Dirección General; en cada Delegación Federal del Trabajo también podrán ser firmadas por los Delegados;

Las Inspecciones iniciales, periódicas, de verificación, y extraordinarias que se apliquen en los centros laborales sujetos a la autoridad federal deberán ser ordenadas por el director de la Dirección General de Inspección federal del Trabajo a su vez firmadas por este.

V).-Realizar estudios, investigaciones y acopio de datos que le soliciten las autoridades y los que juzgue convenientes para procurar la armonía entre trabajadores y patrones;

Los estudiosos de la materia buscan procurar la coordinación entre trabajador y patrón deben de realizar investigaciones a fondo en virtud de que los inspectores conozcan las necesidades imperantes de cada empresa en la prestación del trabajo

VI).-Certificar por medio de los inspectores federales del trabajo, los padrones relacionados con las elecciones de representantes obrero-patronales, ante la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, Comisión Nacional de los Salarios Mínimos, Comisión Nacional para la Participación de los Trabajadores en las Utilidades de las Empresas y de otras elecciones que requieran esa formalidad;

La elección de líderes obreros patronales deben ser registradas ante la inspección del trabajo, Junta Federal De Conciliación y Arbitraje.

VII).-Vigilar el funcionamiento de las comisiones mixtas de seguridad e higiene en los centros de trabajo;

El desempeño de las comisiones mixtas deberá ser verificado por el inspector del trabajo.

VIII).-Señalar los plazos en que deban cumplirse las medidas de seguridad e higiene, contenidas en las actas levantadas por los inspectores y formular los emplazamientos a través de los cuales se comunica a las empresas el tiempo en que

deberán llevar a cabo las medidas ordenadas; y en caso de peligro inminentes, los inspectores podrán ordenar la adopción de medidas de aplicación inmediata, incluyendo las relativas al funcionamiento de maquinaria, instalaciones y equipo y de utilización de áreas y métodos de trabajo o establecimientos;

Sin duda se les debe dar uso plazo no mayor de 30 días y no menor de 15 días para el exacto cumplimiento de las normas de trabajo.

IX).-Proponer al apoyo que las autoridades de las entidades federativas deben prestar a la inspección federal del trabajo, en las materias de capacitación y adiestramiento de los trabajadores, y de seguridad e higiene;

Sin duda se les debe dar uso plazo no mayor de 30 días y no menor de 15 días para el exacto cumplimiento de las normas de trabajo.

X).-Proteger y vigilar de manera especial el trabajo de los mayores de catorce años y menores de dieciséis; expedirles las autorizaciones que señala la Ley Federal del Trabajo; verificar que cuenten con sus certificados médicos de aptitud para el trabajo y ordenar los exámenes médicos periódicos a los que deben someterse;

El trabajo de menores debe de estar vigilado periódicamente por el inspector del trabajo y este a su vez expida los permisos para labor de menores cuando previamente cuente con el certificado medico.

XI).-Vigilar el cumplimiento de las normas que reglamentan el trabajo de las mujeres; y

El Trabajo de mujeres cuenta con la protección efectiva y la verificación de las normas que la protegen por lo tanto la inspección de la prestación del servicio la realiza la Dirección.

XII).-Denunciar ante el Ministerio Público los hechos que se susciten o se conozcan con motivo de las diligencias inspectoras, cuando los mismos pueden configurar la existencia de un delito.

Sin duda alguna las funciones de vigilancia de la normatividad laboral se encuentra relacionada con leyes de carácter penal cuando así lo requiera por motivo de las inspecciones.

Por su parte la Dirección General de Seguridad e Higiene en el centro de trabajo es la que contribuye a la disminución de los riesgos de trabajo, promueve la

mejoría de las condiciones físicas y ambientales en que se desempeñan las labores en los centros de trabajo, así como la organización, registro y funcionamiento de las comisiones de seguridad e higiene, en la capacitación de sus integrantes y proporciona asesoría a dichas comisiones. por lo consiguiente señalaremos sus atribuciones en el reglamento interior:

Artículo 22. Corresponde a la Dirección General de Seguridad e Higiene en el trabajo:

I).-Proponer adecuaciones a la regulación sobre seguridad e higiene en el trabajo y elaborar anteproyectos de normas oficiales mexicanas en esas materias;

II).-Promover la mejoría de las condiciones físicas y ambientales en que se desempeña el trabajo;

III)Promover la organización, registro y funcionamiento de las comisiones de seguridad e higiene; la capacitación de sus integrantes y proporcionar asesoría a dichas comisiones;

I.V-Evaluar el funcionamiento de las comisiones de seguridad e higiene registradas; y sugerirles medidas adecuadas para su desarrollo y mejoramiento;

V-Promover cursos de capacitación para personal técnico en seguridad e higiene en el trabajo;

VI.-Impulsar la investigación y promover el desarrollo de programas de información y divulgación en materia de seguridad e higiene en el trabajo y ergonomía;

VII.-Realizar las investigaciones y estudios necesarios a fin de que la Secretaría pueda proponer al Ejecutivo Federal la adecuación periódica de las tablas de enfermedades de trabajo y de valuación de incapacidades permanentes establecidas en la Ley Federal del Trabajo;

VIII.-Extender los certificados o licencias a los operadores de máquinas y equipos que lo requieran de acuerdo con las normas aplicables;

IX.-Otorgar las autorizaciones que correspondan para el funcionamiento de maquinaria, de equipo y de generadores de vapor y recipientes sujetos a presión, en coordinación con la Dirección general de Inspección Federal del Trabajo, de conformidad con las disposiciones respectivas;

X.-Resolver las consultas que en el ámbito de su competencia le sean formuladas por las autoridades del trabajo;

XI.-Colaborar con la Dirección General de Inspección Federal del Trabajo, en la programación de las visitas de inspección en materia de seguridad e higiene;

XII.-Promover y participar en actividades académicas o científicas sobre seguridad e higiene en el trabajo;

XIII.-Promover el establecimiento de convenios o acuerdos de intercambio técnico y científico, con instituciones nacionales o internacionales, en coordinación con las dependencias y unidades administrativas competentes;

XIV.-Apoyar el funcionamiento de la Comisión Consultiva Nacional, la del Distrito Federal y las Estatales de Seguridad e Higiene en el Trabajo y desempeñar el Secretariado Técnico de la Comisión Consultiva Nacional mencionada;

XV.-Apoyar al Comité Consultivo Nacional de Normalización de Seguridad, Higiene y Medio Ambiente Laboral, así como al Presidente del mismo;

XVI.-Promover en las empresas el desarrollo de los servicios preventivos de medicina del trabajo y de seguridad e higiene; proporcionarles asesoría y promover la capacitación de los especialistas y técnicos de dichos servicios;

XVII.-Propiciar que las cámaras y asociaciones de patrones, promuevan entre sus agremiados la elaboración y aplicación de programas preventivos en materia de seguridad e higiene, ergonomía y medio ambiente de trabajo;

XVIII.-Realizar estudios relativos al medio ambiente laboral, para proponer la adecuación o expedición de normas oficiales mexicanas relativas a los agentes físicos y químicos, para evitar efectos perjudiciales a la salud; o efectuarlos a solicitud de la Dirección general de Inspección Federal del Trabajo, y difundir los avances científicos y tecnológicos en la materia, y

XIX.-Elaborar, organizar, desarrollar y evaluar programas y campañas de seguridad e higiene en el trabajo, ergonomía, mejoramiento del medio ambiente laboral y de prevención de accidentes y enfermedades de trabajo a nivel local, regional o nacional, con la participación de las dependencias, entidades y organismos que correspondan.

Las atribuciones a que se refiere este artículo podrá ejercerlas en los términos previstos en las leyes, tratados y reglamentos aplicables, en coordinación con las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal; dependencias y entidades del Departamento del Distrito Federal, de los Estados y municipios, u organismos de gobiernos extranjeros o de carácter internacional.

Por otra parte se cuenta con una Dirección General de las Delegaciones Federales del Trabajo que dirige y coordina y ejecuta las acciones que la Secretaría del trabajo y previsión Social realiza en materia de administración del trabajo a través de representaciones en las entidades federativas, efectuando de acuerdo a los programas de las unidades normativas centrales al seguimiento supervisión y control y evaluación sistemática de sus programas y metas asignadas.

Y por lo que respecta a las delegaciones federales del Trabajo el delegado Federal del Trabajo en cada entidad tendrá la representación de la Secretaría quien a su vez dirige y coordina y supervisa las acciones programadas para las

delegaciones, subdelegaciones y oficinas federales del trabajo en relación a los programas. Es responsable de la impartición de justicias, de la vigilancia de la legislación laboral y del bienestar de los trabajadores y sus familias; promueve el programa Nacional de capacitación y productividad de Seguridad e higiene de empleo y organización Social para el Trabajo.

Estos departamentos administrativos en coordinación y cooperación toman las medidas adecuadas y que a su vez se responsabilizan de vigilar las condiciones de trabajo, seguridad e higiene en el centro de trabajo.

3.5 REGLAMENTO DE LA INSPECCIÓN DEL TRABAJO

Este reglamento señala los lineamientos que deben de seguir un inspector del trabajo y con el objeto de que puedan desempeñar las funciones de vigilancia la ley les facultad en el art.541 a visitar, previa identificación durante las horas de trabajo, diurno o nocturno, las empresas o establecimientos. "Se trata de funcionarios que son designados por la Secretaría del Trabajo y Previsión Social. y funcionarios tienen el carácter administrativo"³⁵

Este reglamento señala los lineamientos que debe de seguir un inspector federal del trabajo y a su vez los requerimientos para estar investido de esa facultad por lo que se señalan los requisitos para el Inspector Federal del Trabajo.

Los requisitos mínimos que marca la Ley Federal del Trabajo para ser inspector, se encuentran consignados en el artículo 546 de ese ordenamiento, así como en el artículo 9 del Reglamento de Inspección Federal del Trabajo y los correlativos de los Estados; en este orden, los inspectores deben ser: mexicanos, mayores de edad, y estar en pleno ejercicio de sus derechos; haber terminado la educación secundaria; no pertenecer a las organizaciones de trabajadores o patronos; demostrar conocimientos suficientes en derecho del trabajo y seguridad social; tener la preparación técnica necesaria para el ejercicio de sus funciones; no pertenecer al estado eclesiástico; no haber sido condenados por delito intencional sancionado con pena de prisión; y aprobar los exámenes de aptitud ante las autoridades competentes de la Secretaría del Trabajo y Previsión Social o de los Gobiernos de los Estados.

Con relación al nivel de escolaridad, en la práctica administrativa, en la Secretaría del Trabajo y Previsión Social, se ha venido incorporando a pasantes

³⁵ GUERRERO Euquerio Manual de derecho Mexicano del Trabajo. Op. Cit. pág. 462.

egresados de escuelas de educación superior, con el objeto de profesionalizar la actividad inspectiva. En el futuro se requerirá que estas personas estén tituladas.

Para ingresar a la inspección del trabajo de la Secretaría del Trabajo y Previsión Social, se ha establecido un riguroso sistema de selección : primero, mediante convocatoria pública, se reclutan candidatos a inspectores entre pasantes que tengan cubierto más del 70 por ciento de los créditos de estudios superiores en carreras técnicas y del área de humanidades, se les exige un promedio superior a 8 en sus asignaturas y se les practican entrevistas y exámenes sicotécnicos previos ; quienes resultan seleccionados reciben un curso intensivo en materia de inspección y, posteriormente, se les practica una evaluación general ; los que aprueban son incorporados por un lapso de 6 meses, en el primero de ellos se complementa su capacitación con prácticas, para que después realicen individualmente visitas de inspección ; durante este periodo son evaluados en forma permanente y una vez concluido, se contratan en función de las plazas disponibles, a los que resulten mejor calificados.

Los Deberes y atribuciones de los Inspectores se enmarcan en este reglamento por lo que conforme a los artículos 511 y 541 de la Ley Federal del Trabajo, así como el 10, 12, 13, 14 y 16 del Reglamento de Inspección Federal del Trabajo, son deberes y atribuciones de los inspectores :

a) Vigilar el cumplimiento de las normas de trabajo, especialmente de las que establecen los derechos y obligaciones de trabajadores y patrones, de las que reglamentan el trabajo de las mujeres y los menores, las que determinan las medidas preventivas de riesgos de trabajo, seguridad e higiene y capacitación y adiestramiento.

b) Visitar las empresas y establecimientos durante las horas de trabajo, diurno o nocturno, previa identificación.

c) Interrogar, solos o ante testigos, a los trabajadores y patrones, sobre cualquier asunto relacionado con la aplicación de las normas de trabajo.

d) Exigir la presentación de libros, registros u otros documentos, a que obliguen las normas de trabajo, para su revisión.

e) Examinar las sustancias y materiales utilizados en las empresas y establecimientos cuando se trate de trabajos peligrosos. Esta atribución se sujeta a lo establecido en la Norma Oficial vigente para proveer el cumplimiento e diversas fracciones del artículo 10 y 14 del Reglamento de Inspección Federal del trabajo, que al efecto marca : las muestras de las sustancias y materiales, se examinarán fuera del centro de trabajo, solamente cuando por su naturaleza y características no sea posible

examinarlas en el mismo centro de trabajo, previa autorización de la Dirección General de Inspección Federal del Trabajo o de la Delegación Federal del Trabajo, según sea el caso, se procederá para ese exclusivo objeto y en las cantidades estrictamente indispensables, a recabar muestras de las mismas, tal situación se deberá hacer constar en acta y se extenderá un acuse de recibo indicando, de ser posible, cantidad y características de la muestra, lugar donde vayan a ser examinadas y fecha aproximada de devolución, cuando el reintegro sea factible.

f) Cumplir puntualmente las instrucciones que reciban de sus superiores jerárquicos en relación con el ejercicio e sus funciones.

g) Sugerir que se corrijan las violaciones a las condiciones de trabajo y eliminen los defectos comprobados en las instalaciones y métodos de trabajo, cuando constituyan una violación de las normas de trabajo o un peligro para la seguridad o salud de los trabajadores y la adopción de las medidas de aplicación inmediata en caso de peligro inminente.

h) Colaborar con los trabajadores y el patrón en la difusión de las normas sobre prevención de riesgos, higiene y salubridad.

i) Intervenir conciliatoriamente entre los factores de la producción, cuando así se lo soliciten éstos, a fin de buscar el equilibrio de sus intereses, sin perjuicio de las atribuciones conferidas al respecto por la ley a otras autoridades; esta atribución también está regulada en las Normas Oficiales Mexicanas vigentes.

j) Recabar la información que sea necesaria para mantener actualizado el sistema estadístico laboral, actividad que se desarrollará con la participación de la correspondiente unidad administrativa o entidad paraestatal.

k) Levantar las actas en las que se asiente el resultado de las inspecciones efectuadas.

l) Vigilar que las agencias de colocación cuenten con la autorización y el registro correspondiente otorgado por las autoridades competentes del trabajo.

m) Verificar que el servicio para la colocación de los trabajadores sea gratuitos para éstos, y que las tarifas conforme a las cuales se presten dichos servicios sean las fijadas al efecto por la Secretaría del Trabajo y Previsión Social.

m) Clausurar parcial o totalmente el centro de trabajo cuando por escrito así se lo ordena la autoridad laboral competente que la haya decretado, previo el cumplimiento de las formalidades previstas por el artículo 512-D de la Ley Federal del Trabajo. Las clausuras serán siempre ordenadas en forma expresa y por escrito por la autoridad laboral competente de la Secretaría del Trabajo y Previsión Social y los inspectores del trabajo, no podrán en ningún caso determinarlas por sí mismos.

n) Entregar a los patrones y trabajadores las notificaciones y citatorios que fueren necesarios y hayan sido ordenados por las autoridades del trabajo.

Las Obligaciones de los inspectores regidas por este reglamento se encuentran debidamente establecidas y son las siguientes:

a) Identificarse con credencial debidamente autorizada ante los trabajadores y los patrones, así como entregar en cada caso al representante legal de la empresa el original de la orden de inspección correspondiente, expedida por las autoridades del trabajo, con firma autógrafa.

b) Inspeccionar periódicamente las empresas y establecimientos.

c) Practicar con oportunidad las inspecciones que le sean ordenadas por sus superiores sujetándose a las instrucciones recibidas en la orden escrita.

d) Cerciorarse de la personalidad de quien representa al patrón, cuando no se atienda directamente la diligencia con éste.

e) Vigilar que los centros de trabajo cuenten con las autorizaciones, permisos o licencias de funcionamiento a que se refiere la Ley Federal del Trabajo y sus reglamentos.

f) Cerciorarse que los trabajadores cuenten con las autorizaciones a constancias de habilidad correspondientes expedidas por las autoridades competentes.

g) Verificar que se encuentren integradas y funcionen correctamente las comisiones a que se refiere la Ley Federal del Trabajo.

h) Constatar que los patrones den cumplimiento a las disposiciones aplicables al tipo de trabajo de su establecimiento, atendiendo a la rama comercial, industrial o de servicios a la que pertenezcan.

i) Colaborar con los trabajadores y patrones en la difusión de normas relativas a prevención de riesgos de trabajo; seguridad e higiene; capacitación y adiestramiento; y demás materias del derecho del trabajo que por su importancia así lo requieran.

j) Conminar a trabajadores y patrones para que lleven a cabo la integración de las comisiones mixtas a las que se refiere la Ley Federal del Trabajo y en su caso, a procurar que queden integradas al realizarse la vista de inspección que les haya sido ordenada.

k) Determinar la adopción de las medidas de aplicación inmediata necesarias si encuentra deficiencias que impliquen un peligro inminente para la seguridad del centro de trabajo o para la salud y seguridad de las personas.

l) Asentar en el acta, antes de concluir su levantamiento, las manifestaciones formuladas, en su caso, por los trabajadores y el patrón.

m) Da a conocer por escrito a sus superiores, cuando por cualquier motivo no logre practicar la diligencia ordenada, los motivos o causas que lo impidieron haciéndolo constar en el acta cuando la causa sea la negativa del patrón o su representante.

n) Informar a la autoridad laboral competente, mediante el acta respectiva, las deficiencias y violaciones a las normas de trabajo que adviertan en los centros de trabajo visitados, así como denunciar ante el Ministerio Público, los casos de omisión o falta de pago de salario mínimo a los trabajadores que presten sus servicios en los mismos.

ñ) Levantar actas de cada inspección que practiquen con intervención de los trabajadores y del patrón o sus representantes, y las comisiones mixtas y dos testigos de asistencia, haciendo constar las deficiencias y violaciones a las normas de trabajo, entregar una copia a las partes que hayan intervenido y turnarla a la autoridad que corresponda.

o) Acompañar a las actas de inspección el contrato colectivo y el reglamento interior del centro de trabajo, cuando en el resultado de la inspección aparezca que las violaciones existentes se relacionan con las disposiciones contractuales.

p) Turnar el acta levantada a sus superiores dentro de un plazo no mayor de tres días hábiles una vez practicada la visita.

Las Prohibiciones a los Inspectores vienen a señalar las líneas que contribuyan a la no desviación de la conducta de estos para la mejor manera de actuar.

a) Tener interés directo o indirecto en las empresas o establecimientos sujetos a su vigilancia.

b) Revelar los secretos industriales o comerciales y los procedimientos de fabricación explotación, de que se enteren en el ejercicio de sus funciones.

c) Representar o patrocinar a los trabajadores o a los patrones en los conflictos de trabajo.

d) Asentar informes falsos en las actas de inspección.

e) Recibir dádivas o gratificaciones de trabajadores, patrones, sus representantes, gestores o apoderados.

La conducta de los inspectores y el mal conducirse produce causas especiales de responsabilidad

a) Dejar de practicar con oportunidad las inspecciones ordenadas por sus superiores.

b) Asentar hechos falsos en las actas que levante.

c) Tener interés directo o indirecto en las empresas o establecimientos que inspeccione.

d) Recibir directa o indirectamente cualquiera dádiva de trabajadores o patrones.

e) Abstenerse de denunciar o hacer la ratificación de la denuncia al Ministerio Público, del patrón de una negociación industrial, agrícola, minera, comercial

o de servicios que omitan el pago o haya dejado de pagar el salario mínimo general a un trabajadores a su servicio.

f) Retardar sin justificación alguna, la práctica de una inspección o retener indebidamente la documentación correspondiente, sin dar cuenta del resultado de la diligencia, a sus superiores jerárquicos dentro del término establecido por el Reglamento de Inspección Federal del Trabajo y los correlativos de los Estados.

g) Abstenerse de hacer del conocimiento de las autoridades correspondientes los delitos cometidos en contra de los patrones o trabajadores.

h) Omitir asentar en el acta correspondiente las incidencias que durante la diligencia se hubiesen presentado.

i) Cualquiera otra que determine la Ley Federal del Trabajo y demás disposiciones aplicables a la materia.

Lo anterior independientemente de las que señala la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos en su Artículo 47 y el Código Penal para el Distrito Federal, en su Título Décimo, referente a delitos cometidos por servidores públicos.

La responsabilidad en el inspector al estar dentro de las causales producen sanciones a los Inspectores

Las sanciones específicas a los inspectores del trabajo se encuentran consideradas tanto en la Ley Federal del Trabajo. Según estos ordenamientos, éstas pueden consistir, de acuerdo a su gravedad en amonestación, suspensión temporal y destitución. Independientemente de las que consigna la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos y las Leyes penales, federales y las de los estados.

Conforme a la Ley Federal del Trabajo y al Reglamento de Inspección Federal del Trabajo y los aplicables de los estados son motivo de amonestación :

a) Abstenerse de verificar la autorización y el registro de las agencias de colocación para los trabajadores, así como que su servicio sea gratuito para éstos, o dejar de revisar el cumplimiento de las tarifas para los patrones.

b) Dejar de entregar o retardar notificaciones o citatorios.

c) No identificarse y no entregar o retardar notificaciones o citatorios.

d) No identificarse y no entregar la orden de inspección en una diligencia.

e) Dejar de verificar autorizaciones, permisos, licencias de funcionamiento, certificados de aptitud, integración y correcto funcionamiento de las comisiones; el cumplimiento de las disposiciones aplicables al tipo de establecimiento, contrato colectivo de trabajo, reglamento interno o documento en el que se establezcan las condiciones de trabajo.

f) Abstenerse de colaborar con trabajadores o patrones en la difusión de normas relacionadas con prevención de riesgos, seguridad e higiene, capacitación y adiestramiento, así como las que por su importancia lo ameriten.

g) Dejar de integrar las comisiones mixtas que exige la Ley cuando éstas no se encuentren conformadas.

h) No practicar las visitas durante las horas de labores y con la debida oportunidad.

i) No acompañar contrato colectivo o reglamento interior cuando las violaciones detectadas se relacionen con estos documentos.

j) Dejar de hacer referencia en el acta de los documentos donde se acrediten las violaciones.

k) Abstenerse de señalar las medidas de aplicación inmediata cuando se justifique su imposición.

Procede la suspensión cuando el inspector incurre en :

a) Dejar de señalar y proponer medidas cuando las condiciones que encuentre constituyan una violación a las normas de trabajo o un peligro para la seguridad o la vida de los trabajadores.

b) Abstenerse de señalar alguna violación a las normas laborales.

c) Tener interés personal directo o indirecto en los centros de trabajo sujetos a su vigilancia.

d) No sujetarse a las instrucciones recibidas por las autoridades de trabajo en la orden escrita para la práctica de la visita correspondiente.

e) No cerciorarse de la personalidad de quien representa al patrón en la diligencia, así como asegurarse de la personalidad de quien representa a los trabajadores.

La destitución es aplicable en los siguientes casos :

a) Dejar de asentar en el acta las deficiencias y violaciones a las normas de trabajo, así como omitir denunciar la falta de pago del salario mínimo ante el Ministerio Público.

b) Revelar los secretos industriales, comerciales o los procedimientos de fabricación y explotación de que se enteren en el ejercicio de sus funciones.

c) Representar, patrocinar o constituirse en gestor de trabajadores o patronos.

d) Asentar informes falsos en las actas de inspección.

e) Recibir dádivas o gratificaciones de trabajadores, patronos, sus representantes, gestores o apoderados.

f) Omitir la ejecución de las normas laborales y ordenes de sus superiores en el desempeño de sus funciones.

g) Retardar la práctica de una inspección o retener la documentación, sin avisar el resultado de la diligencia a sus superiores jerárquicos en un término no mayor de 3 días hábiles.

h)Omitir dar conocimiento a las autoridades de delitos cometidos en contra de trabajadores o patrones.

i)No denunciar ante las autoridades competentes las violaciones al derecho de los trabajadores de percibir el salario mínimo general.

j)Omitir asentar en las actas las incidencias que se hubiesen presentado durante la diligencia, así como asentar hechos falsos en las mismas.

Conforme al artículo 47 fracción VIII, de la Ley Federal de responsabilidades de los Servidores Públicos, son responsabilidades administrativas de los funcionarios y por tanto del personal de inspección, abstenerse de :

a)Cumplir con la máxima diligencia el servicio que le sea encomendado y abstenerse de cualquier acto u omisión que cause la suspensión o deficiencia de dicho servicio o implique abuso o ejercicio indebido de un empleo, cargo o comisión.

b)Formular y ejecutar legalmente, en su caso, los planes, programas y presupuestos correspondientes a su competencia, y cumplir las leyes y otras normas que determinen el manejo de recursos económicos públicos.

c)Utilizar los recursos que tengan asignados para el desempeño de su empleo, cargo o comisión las facultades que le sean atribuidas o la información reservada a que tenga acceso por su cargo exclusivamente para los fines a que están afectos.

d)Custodiar y cuidar la documentación e información que por razón de su empleo, cargo o comisión, conserve bajo su cuidado o a la cual tenga acceso, impidiendo o evitando el uso, la sustracción, destrucción, ocultamiento o inutilización indebidas de aquéllas.

e)Observar buena conducta en su empleo, cargo o comisión, tratando con respeto, diligencia, imparcialidad y rectitud a las personas con las que tenga relación con motivo de éste.

f) Observar con sus inferiores jerárquicos las debidas reglas del trato y abstenerse de incurrir en agravio, desviación o abuso de autoridad.

g) Observar respeto y subordinación legítimas con respecto a sus superiores jerárquicos inmediatos o mediatos, cumpliendo las disposiciones que éstos dicten en el ejercicio de sus atribuciones.

h) Comunicar por escrito al titular de la dependencia o entidad en la que presten sus servicios el incumplimiento de las obligaciones establecidas en este artículo o las dudas fundadas que le suscite la procedencia de las órdenes que reciba.

i) Abstenerse de ejercer las funciones de un empleo, cargo o comisión después de concluido el período para el cual se le designó o de haber cesado, por cualquier otra causa, en el ejercicio de sus funciones.

j) Abstenerse de disponer o autorizar a un subordinado a no asistir sin causa justificada a sus labores por más de quince días continuos o treinta discontinuos en un año, así como de otorgar indebidamente licencias, permisos o comisiones con goce parcial o total e sueldo y otras percepciones, cuando las necesidades del servicio público no lo exijan.

k) Abstenerse de desempeñar algún otro empleo, cargo o comisión oficial o particular que la ley de prohíba.

l) Abstenerse de autorizar la selección, contratación, nombramiento o designación de quien se encuentre inhabilitado por resolución firme de la autoridad competente para ocupar un empleo, cargo o comisión en el servicio público.

ll) Excusarse de intervenir de cualquier forma en la atención, tramitación o resolución de asuntos en los que tenga interés personal, familiar o de negocios, incluyendo aquellos de los que puede resultar algún beneficio para él, su cónyuge o parientes consanguíneos hasta el cuarto grado, por afinidad o civiles, o para terceros con los que tenga relaciones profesionales, laborales, de negocios, o para socios o sociedades de las que el servidor público o las personas antes referidas formen o hayan formado parte.

m) Informar por escrito al jefe inmediato y en su caso, al superior jerárquico sobre la atención, trámite o resolución de los asuntos a que hace referencia la fracción anterior y que sean de su conocimiento; y observar sus instrucciones por

escrito sobre su atención, tramitación y resolución, cuando el servidor público no puede abstenerse de intervenir en ellos.

n) Abstenerse, durante el ejercicio e sus funciones de solicitar, aceptar o recibir, por sí o por interpósita persona, dinero, objetos mediante enajenación a su favor en precio notoriamente inferior al que el bien de que trate y que tenga en el mercado ordinario, o cualquier donación, empleo, cargo o comisión para sí, o para las personas a las que se refiere la fracción XIII, y que procedan de cualquier persona física o moral cuyas actividades profesionales, comerciales o industriales se encuentren directamente vinculadas, reguladas, o supervisadas por el servidor público de que se trate en el desempeño de su empleo, cargo o comisión y que implique intereses en conflicto. Esta prevención es aplicable hasta un año después de que se haya retirado del empleo, cargo o comisión.

ñ) Desempeñar su empleo, cargo o comisión sin obtener o pretender obtener beneficios adicionales a las contraprestaciones comprobadas que el Estado le otorga por el desempeño de su función, sean para él o para las personas a las que se refiere la fracción XIII.

o) Abstenerse de intervenir o participar indebidamente en la selección, nombramiento, designación, contratación, promoción, suspensión, remoción, cese o sanción de cualquier servidor público, cuando tenga interés personal, familiar o de negocios en el caso o pueda derivar alguna ventaja o beneficio para él o para las personas a las que se refiere la fracción XII.

p) Atener con diligencia las instrucciones, requerimientos y resoluciones que reciba de la Secretaría de a Contraloría, conforme a la competencia de ésta.

q) Informar al superior jerárquico de todo acto u omisión de los servidores públicos sujetos a su dirección, que pueda implicar inobservancia de las obligaciones a que se refieren las fracciones de este artículo, y e los términos de las normas que al efecto se expidan.

r) Abstenerse de cualquier acto u omisión que implique incumplimiento de cualquier disposición jurídica relacionada con el servicio.

Por otra parte de acuerdo al Código Penal, son delitos cometidos por los servidores públicos : el ejercicio indebido de servicio público, abuso de autoridad ; coalición de servidores públicos, uso indebido de atribuciones y facultades ; concusión,

intimidación, ejercicio abusivo de funciones : tráfico de influencia ; cohecho, peculado y enriquecimiento ilícito por lo que se dara la definición de cada una de ellos

Ejercicio Indebido de Servicio Público

Lo comete la persona que ejerza las funciones de un cargo o comisión, sin contar con el nombramiento correspondiente ; o aquel servidor público al que se le ha revocado su nombramiento y continúa ejerciendo, así como el funcionario público que por alguno de sus actos u omisiones afecte los intereses de la Dependencia de su adscripción o entidad de la Administración Pública Federal.

El abuso de Autoridad

Comete el delito el servidor público que por cualquier medio impida la ejecución de una Ley, de un Decreto, Reglamento o del cumplimiento de una resolución judicial sancionadora.

La Coalición de Servidores Públicos

Es el delito que cometen colectivamente los servidores públicos con el fin de impedir la ejecución de una Ley o Reglamento, o hacer la dimisión de sus puestos con el objeto de suspender la Administración Pública Federal en cualquiera de sus ramas.

Concusión

Lo comete aquel servidor público que exija personalmente o por medio de otro dinero, valores, servicios o cualquier otra cosa a título de cooperación o contribución.

Intimidación

Comete el delito el servidor público que utilice la violencia física o moral, personalmente o por medio de otra persona, para evitar la denuncia o querrela relativa a la presunta comisión de otro delito sancionado por el Código Penal o la Ley de Responsabilidades de los Servidores Públicos, cometido por él ; o lesione directa o

indirectamente los intereses de algún pariente, o tercero que tenga algún vínculo afectivo con quien denuncia al funcionario público.

Ejercicio Abusivo de Funciones

Es aquel delito que comete un servidor público cuando utiliza directa o indirectamente la información confidencial que le proporcionen los particulares por razón de sus funciones y que indebidamente otorgue contratos de compra o de venta o realice cualquier acto jurídico de inversiones, o enajenaciones o adquisiciones que le produzcan beneficios económicos a él a su cónyuge o alguno de sus familiares hasta el cuarto grado.

Tráfico de Influencia

Incurren en él los funcionarios públicos que gestionen personalmente o por medio de otra persona una resolución a su favor de algún asunto ajeno a sus funciones; o se deje influenciar por cualquier persona para tal efecto; o gestione cualquier asunto del cual está a cargo o tiene conocimiento.

Cohecho

Es el delito que comete el servidor público que indebidamente recibe para él mismo o para otra persona, dinero o cualquier otra dádiva, comprometiéndose hacer o dejar de hacer alguna diligencia relacionada con sus funciones; también lo comete aquella persona que espontáneamente ofrezca dinero o cualquier objeto al servidor público para el mismo fin.

Peculado

Lo comete el servidor público que por su propio beneficio o de otra persona obtenga dinero, valores o cualquier otra cosa propiedad del Estado.

Enriquecimiento Ilícito

Aquel servidor público que no justifique legalmente la procedencia de los bienes que a su nombre obtenga o que por medio de otra persona quien haga figurar como suyos los bienes que aquél adquiera.

3.6 REGLAMENTO FEDERAL DE SEGURIDAD, HIGIENE Y MEDIO AMBIENTE DE TRABAJO

Art. 1º. El presente reglamento es de observancia general en todo el territorio nacional, sus disposiciones son de orden público e interés social, y tiene por objeto establecer las medidas necesarias de prevención de los accidentes y enfermedades de trabajo, tendientes a lograr que la prestación del trabajo se desarrolle en condiciones de seguridad e higiene y medio ambiente adecuados para los trabajadores conforme a lo dispuesto en la Ley Federal del Trabajo y los Tratados Internacionales celebrados y ratificados por los Estados Unidos Mexicanos en dichas materias.

En esta disposición nos señala la ley reglamentación de la Ley Federal del Trabajo y los tratados internacionales sobre seguridad e higiene y medio ambiente de trabajo, buscando que se lleve a cabo esta aplicación en todas las empresas o centros de trabajo en el territorio nacional; creando un ambiente dentro de la empresa, favorable a la seguridad y al desenvolvimiento natural de las tareas del trabajador.

El Art. 2º. Nos señala en su fracc. II Centro de trabajo es todo aquel lugar, cualquiera que sea su denominación en el que se realicen actividades de producción de comercialización o de prestación de servicios, o en el que laboren personas que estén sujetas a una relación de trabajo.

La presente fracción nos indica y define el centro de trabajo donde se llevan a cabo actividades industriales, comerciales, administrativas o servicios y que ocupa en general un espacio urbano, donde haya una prestación de servicios de las personas sujetas a la relación de trabajo de cualquier índole.

Fracc. V: Ergonomía es la adecuación del lugar de trabajo, equipo, maquinaria y herramientas al trabajador, de acuerdo a sus características físicas y psíquicas a fin de prevenir accidentes y enfermedades de trabajo y optimizar la actividad de éste con el menor esfuerzo, así como evitar la fatiga y el error humano.

El estudio que señala esta fracción dispone la adaptación del hombre y las máquinas con el fin de agilizar el desarrollo del mismo y prepararse para cualquier siniestro en el centro de trabajo.

Fracc. XIV. Programa de seguridad e higiene es el documento en el que se describen las actividades, métodos, técnicas y condiciones de seguridad e higiene que deberán observarse en el centro de trabajo para la prevención de accidentes y

enfermedades de trabajo mismo que contará con manuales de procedimientos específicos.

Esta fracción nos señala la programación de seguridad e higiene en el centro de trabajo y que deben de observarse el conjunto de medidas preventivas de accidentes y enfermedades que debe establecerse en mismo, que con motivo del desempeño de su trabajo, el trabajador esta expuesto a que su salud resulte dañada y aun sufrir la pérdida de su vida, por lo que las normas y manuales específicos deben regir en lo conducente la instalación y funcionamiento de los centros de trabajo.

Fracc. XVI Seguridad e higiene en el trabajo son los procedimientos, técnicas y elementos que se aplican en los centros de trabajo para el reconocimiento, evaluación y control de los agentes nocivos que intervienen en los procesos y actividades de trabajo, con el objeto de establecer medidas y acciones para la prevención de accidentes o enfermedades de trabajo, a fin de conservar la vida, salud e integridad física de los trabajadores, así como evitar cualquier posible deterioro al propio centro de trabajo.

Es una clara definición de seguridad e higiene que atienden, la primera, a la implantación de fórmulas médicas que prevén y resuelven el peligro y los daños que el trabajador puede sufrir en su salud con motivo del desempeño de su trabajo y la adopción de medidas de readaptación y reeducación cuando su capacidad psicomotriz ha sido disminuida, en cuanto la segunda atiende al mejoramiento de las condiciones de seguridad e higiene en la construcción, instalación y mantenimiento de los locales de trabajo, del equipo industrial y de otros factores de la producción, especialidades que deben ser tomadas en cuenta y aprovechadas en beneficio de los trabajadores.

Fracc. XIII. Normas. Las normas oficiales mexicanas relacionadas con la materia de seguridad, higiene y medio ambiente de trabajo, expedidas por la Secretaría del Trabajo y Previsión Social u otras dependencias de la Administración Pública Federal conforme a lo dispuesto por la Ley Federal de Metrología y Normalización.

Estas normas propician una mayor y más eficiente actividad de las condiciones de seguridad e higiene establecidas en las empresas, contribuyen en mayor grado a detectar, evaluar y controlar los riesgos específicos que puedan presentarse en sus respectivos centro de trabajo y que la participación de diversos órganos de la administración pública en la tarea de prevenir los accidentes y enfermedades es coordinada conforme a la Ley Federal de Metrología y Normalización.

Fracc. XVIII. Servicios preventivos de seguridad e higiene. Son aquellos integrados por un profesionista calificado en seguridad e higiene que se establecen para coadyuvar en la prevención de accidentes y enfermedades de trabajo mediante el reconocimiento evaluación y control de los factores de riesgo, a fin de evitar el daño a la salud de los trabajadores.

Esta disposición es precisa al señalar la especialización de un perito en la materia para ayudar en la valuación de la prevención de siniestros y enfermedades de trabajo a fin de evitar daños a la salud del trabajador.

Art. 3°. La Aplicación de este Reglamento corresponde a la Secretaría del Trabajo y Previsión Social, auxiliada por las autoridades locales en materia de trabajo en los términos de los Art. 512-F y 527-A y 529.

Este auxilio compete a las autoridades locales para las Federales cuando estén en su jurisdicción y en los casos que no sean previstos por éstos, corresponde a las autoridades de las Entidades Federativas y éstas deberán:

I) Poner a disposición de las dependencias del Ejecutivo Federal competentes para aplicar esta Ley, la información que éstas les soliciten para estar en aptitud de cumplir sus funciones;

II) Participar en la integración y funcionamiento de la respectiva Comisión Consultiva Estatal de Seguridad e Higiene en el trabajo.

III) Reportar a la Secretaría del Trabajo y Previsión Social, las violaciones que cometan los patrones en materia de seguridad e higiene y de capacitación y adiestramiento e intervenir en la ejecución de las medidas que se adopten para sancionar tales violaciones y para corregir las irregularidades en las empresas o establecimientos sujetos a jurisdicción local.

IV) Coadyuvar con los correspondientes Comités Nacionales de Capacitación y Adiestramiento.

V) Auxiliar en la realización de los trámites relativos a constancias de habilidades laborales, y

VI) Previa determinación general o solicitud específica de las autoridades federales, adoptar aquellas otras medidas que resulten necesarias para auxiliar en los aspectos concernientes a tal determinación o solicitud.

Art. 4°. La Secretaría expedirá normas en materia de seguridad e higiene en el trabajo con base a la Ley Federal de Metrología y Normalización y el presente reglamento.

La Dirección General de Seguridad e higiene dependiente a la Secretaría de Trabajo y Previsión Social es la directamente encargada de proponer adecuaciones a la regulación sobre seguridad e higiene en el trabajo y elaborar anteproyectos de normas oficiales mexicanas en estas material. Cfr. Art. 22. Reglamento Interior de la STP y S.

Art. 5°. Las disposiciones de este Reglamento deberán de ser cumplidas en cada centro de trabajo por los patrones a sus representantes y los trabajadores de acuerdo a su naturaleza de la actividad económica, los procesos de trabajo y el grado de riesgo de cada empresa o establecimiento y constituyen un peligro para la vida, salud o integridad física de las personas o bien para las propias instalaciones.

Es de observarse que esta disposición es clara ya que es obligatoria la aplicación del Reglamento en cada centro de trabajo no importando la actividad económica que desarrollen así como el grado de riesgo de cada empresa, así como señala que las comisiones de seguridad e higiene son los supervisores de la seguridad.

Art. 7°. En las normas que expida la Secretaría deberán tomarse en cuenta los objetivos y finalidades específicos o cumplir el tipo y escala de los centros de trabajo y las actividades laborales objeto de la regulación de las mismas.

Para la determinación del tipo y escala del centro de trabajo se estará a los siguientes criterios.

- a) Rama Industrial comercial o de servicios.
- b) Grado de riesgo.
- c) Ubicación geográfica, y
- d) Número de trabajadores.

Las Normas oficiales mexicanas que la Secretaría emita, deben de adecuarse al fin específico de protección para los trabajadores, tomándose en cuenta el criterio de Rama Industrial, riesgo, espacio geográfico y número de trabajadores.

Art. 12. La secretaría llevará a cabo programas de asesoría y orientación para el debido cumplimiento de la normatividad laboral en materia de seguridad e higiene en el trabajo en los que se establecerán los mecanismos de apoyo para facilitar dicho cumplimiento, así como simplificar la acreditación del mismo, tomando en cuenta la actividad, escala económica, procesos de trabajo, grado de riesgo y

ubicación geográfica de los centros de trabajo, a través de compromisos voluntarios con aquellas empresas o establecimientos que así se lo soliciten, para lo cual se auxiliará de la Comisión Consultiva Nacional de Seguridad e Higiene en el trabajo.

Se hace mencionar que en este precepto, la secretaría encause la debida orientación en materia de seguridad e higiene, facilitando todo mecanismo, en el cual se podrá avalar en sus estudios de la comisión consultiva nacional de seguridad e higiene en el trabajo.

Art. 17°. Si bien este artículo viene a señalar las obligaciones de los patrones dentro de la seguridad e higiene en el trabajo de alguna forma ejemplificativa auxiliándose de otras disposiciones jurídicas aplicables, por lo que se transcribe el presente artículo y observando distintas normas de seguridad e higiene para aplicarlas adecuadamente

I. Cumplir con las disposiciones de este Reglamento, de las Normas que expidan las autoridades competentes, y con el reglamento interior de trabajo de las empresas en la materia de seguridad e higiene.

Debe tener presente los requerimientos de las normas que deben de observar en las instalaciones del centro de trabajo.

II. Contar, en su caso, con las autorizaciones en materia de seguridad e higiene, a que se refiere este Reglamento.

Hecho un estudio de las normas de seguridad la autoridad debe de aprobarlas para aplicarlas en el centro laboral.

III. Efectuar estudios en materia de seguridad e higiene en el trabajo, para identificar las posibles causas de accidentes y enfermedades de trabajo y adoptar las medidas adecuadas para prevenirlos conforme lo dispuesto en las Normas aplicables, así como presentarlos a la Secretaría cuando ésta así lo solicite.

Los niveles máximos permisibles deben de estar avalados por la autoridad y observarse por el trabajador por lo que se le debe dar a conocer, por medio de instructivos.

IV. Determinar y conservar dentro de los niveles permisibles las condiciones ambientales del centro de trabajo, empleando los procedimientos que para

cada agente contaminante se establezcan en las Normas correspondientes, y presentar a la Secretaría los estudios respectivos cuando esta así lo requiera.

V. Colocar en lugares visibles de los centros de trabajo avisos o señales de seguridad e higiene para la prevención de riesgos, en función de la naturaleza de las actividades que se desarrollen conforme a las Normas correspondientes.

La debida difusión en lugares que el trabajador fácilmente pueda observar, para el mejor funcionamiento del trabajo.

VI. Elaborar el programa de seguridad e higiene y los programas y manuales específicos a que se refiere el presente Reglamento, en los términos previstos en el artículo 130 del mismo y en las Normas aplicables.

Participación del patrón para la elaboración del programa de seguridad e higiene en el centro de trabajo.

VII. Capacitar y adiestrar a los trabajadores sobre la prevención de riesgos y atención de emergencias de acuerdo con las actividades que se desarrollen en el centro de trabajo.

La capacitación al trabajador para enfrentar alguna emergencia en el centro de trabajo es importante para la prevención del accidente.

VIII. Permitir la inspección y vigilancia que la Secretaría o las autoridades laborales que actúen en su auxilio practique en los centros de trabajo, para cerciorarse del cumplimiento de la normatividad en materia de seguridad e higiene: darles facilidades y proporcionarles la información y documentación que les sea requerida legalmente.

Cooperar con la autoridad inspectora para la aplicación y observación del cumplimiento cabal de las normas.

IX. Presentar a la Secretaría cuando ésta así lo requiera, los dictámenes emitidos por las unidades de verificación.

X. Proporcionar los servicios preventivos de medicina del trabajo que se requieran, de acuerdo a la naturaleza de las actividades realizadas en el centro de trabajo.

La medicina del trabajo actividad muy importante para el chequeo físico de cada trabajador.

XI. Instalar y mantener en condiciones de funcionamiento, dispositivos permanentes para los casos de emergencia y actividades peligrosas, que salvaguarden la vida y salud de los trabajadores, así como para proteger el centro de trabajo.

La prevención de los siniestros en el trabajo colocando dispositivos de seguridad en el centro laboral.

XII. Dar aviso a la Secretaría de los accidentes de trabajo que ocurran.

Comunicar a la secretaria para que esta emita una estadística de los siniestros ocurridos en el centro laboral.

XIII. Participar en la integración y funcionamiento de las comisiones de seguridad e higiene en los centro de trabajo; así como dar facilidades para su óptimo funcionamiento.

La integración de las comisiones mixtas el patrón debe de formar parte de ellas.

XIV. Promover que el reglamento interior de trabajo a que se refiere de Capítulo V del Título VII de la Ley, se establezcan disposiciones en materia de seguridad e higiene en el trabajo, para la prevención de riesgos y protección de los trabajadores, así como del centro de trabajo, y

Observar que en el reglamento interior del trabajo se observen medidas de seguridad e higiene para la actividad en el centro laboral.

XV. Las demás previstas en otras disposiciones jurídicas aplicables.

Que dando abierta esta fracción para la aplicación de las demás normas jurídicas aplicables.

Asimismo el Art. 18 señala las obligaciones de los trabajadores de una manera enunciativa y no limitativa para la cual también se auxilia de otras disposiciones jurídicas.

Las comisiones de seguridad e higiene en el trabajo sus actividades realizadas por estas comisiones son de importancia, como auxiliares de las autoridades de trabajo, a la cual deben estar debidamente organizadas de acuerdo al tipo de riesgo o centro de trabajo y que de acuerdo a este reglamento deberán de observar las siguientes actividades.

Art. 126. Las actividades que deben realizar los integrantes de las comisiones de seguridad e higiene, son las siguientes:

I) Investigar las causas de los accidentes y enfermedades de trabajo, de acuerdo a los elementos que les proporcione el patrón y otros que estimen necesarios.

II) Vigilar el cumplimiento de las disposiciones de este Reglamento, de las Normas aplicables y de las relacionadas con aspectos de seguridad, higiene y medio ambiente de trabajo, que se encuentren establecidas en los reglamentos interiores de trabajo, y hacer constar en las actas de recorrido respectivas las violaciones en su caso existan.

III) Proponer al patrón medidas preventivas de seguridad e higiene en el trabajo, basadas en la normatividad y en experiencias operativas en la materia, y

IV) Las demás que establezca la Norma correspondiente

Art. 150. La Secretaría, los patrones y los trabajadores promoverán el desarrollo de servicios preventivos de seguridad e higiene en los centros de trabajo atendiendo a la naturaleza y características de las actividades que se realicen y al número de trabajadores expuestos. Dichos servicios estarán bajo la supervisión de profesionistas calificados en esta disciplina.

La coordinación de los tres sectores para la contribución de mejores servicios preventivos para la seguridad en el trabajo es primordial.

Art. 151. Los servicios preventivos de seguridad e higiene en el trabajo a que se refiere el artículo anterior, desarrollarán las siguientes actividades:

I. Investigación de las condiciones de seguridad e higiene en el centro de trabajo.

II. Investigación de las causas productoras de incidentes, accidentes y enfermedades de trabajo.

III. Promoción del mejoramiento de las condiciones ambientales en los centros de trabajo.

IV. Desarrollo del programa de seguridad e higiene en el trabajo, y

V. Determinación de los agentes a que están expuestos los trabajadores mediante el reconocimiento y evaluación del medio ambiente de trabajo, efectuando, en su caso, el control de los mismos.

De acuerdo a las disposiciones antes transcritas los servicios preventivos de seguridad deben de cubrirse tanto por los patrones, trabajadores y secretaría a lo cual deberán de rendir una investigación sobre las condiciones, mejoramiento y programas de seguridad e higiene así como la evaluación del medio ambiente en el trabajo.

Art. 161. La secretaría a través de la Inspección Federal del Trabajo, éste tendrá a su cargo la vigilancia del cumplimiento de las disposiciones constitucionales. De la ley, de sus reglamentos, de las normas y de las demás disposiciones de seguridad e higiene, así mismo se señalan las sanciones administrativas en caso de incumplimiento por parte de los patrones.

La Dirección Federal de Inspección del Trabajo es su atribución para darle cumplimiento y seguimiento de las condiciones de trabajo, seguridad e higiene en las empresas o centros de trabajo, por lo que cuenta con un departamento destinado al estudio y análisis de las normas preventivas en esta materia.

3.7 REGLAMENTO INTERIOR DE LA SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

Acorde con la ley Orgánica de la Administración Pública Federal el nuevo reglamento interior de la secretaría de comunicaciones y transporte recoge las atribuciones que le competen y establece y determina las facultades y funciones relativas al despacho de los asuntos aludidos concentrándolos con la secretaría de marina mercante, de la cual dependen las Direcciones Generales de Marina Mercante, Obras Marítimas y operación Portuaria, facultades y funciones que se mencionan conforme al artículo 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública por lo que en esta dependencia recae la responsabilidad de la autoridad Portuaria.

a) Formular y conducir políticas y programas para el desarrollo de transporte y las comunicaciones del país;

b) Regular, inspeccionar y vigilar los servicios públicos de correos y telégrafos y sus servicios diversos; así como otorgar concesiones y permisos y fijar las tarifas y reglas de aplicación de todas las maniobras y servicios marítimos portuarios, auxiliares y conexos relacionados con los transportes o comunicaciones.

c) Intervenir en la promoción y organización de la marina mercante.

d) Intervenir en todos los problemas relacionados con las comunicaciones y transportes por agua.

e) Inspeccionar los servicios de marina mercante

f) Construir y reconstruir y conservar las obras portuarias e intervenir en todo lo relacionado con faros y señales marítimas.

g) Adjudicar y otorgar contratos y concesiones y permisos para el establecimiento y explotación de servicios relacionados con las comunicaciones por agua, así como coordinar en los puertos marítimos y fluviales las actividades y servicios marítimos y portuarios, los medios de transporte que operen en ellos y los servicios principales, auxiliares y conexos de las vías generales de comunicación para su eficiente operación y funcionamiento, salvo los asignados a la Secretaría de Marina.

Como se menciona que de acuerdo al marco jurídico de la Administración Pública Federal, en esta dependencia recae la responsabilidad de la autoridad portuaria en los puertos mexicanos, por esa razón consideramos importante hacer una descripción general de las funciones que corresponden a las direcciones que integran esta secretaria con participación en el sector portuario.

La Dirección General de Operación Portuaria en esta dirección en donde principalmente recaen las funciones de la autoridad portuaria y tiene las siguientes funciones:

a) Administrar las instalaciones portuarias de uso público y fijar las normas de operación de las instalaciones portuarias privadas.

b) Aplicar los sistemas de operación adecuados a las características de cada uno de los puertos.

c) Regular el tráfico marítimo, asignar el uso de instalaciones y coordinar los medios de transporte, dentro de los recintos portuarios.

d) Proponer las obras e instalaciones complementarias que requieran los puertos en operación, estudiar las necesidades de estos y sugerir las medidas adecuadas.

Dirección General de Obras Marítimas que le corresponde todos los proyectos, planeación, localización en la construcción de puertos así mismo de deslindar las zonas portuarias y federal marítimo terrestre.

Dirección General de Dragado corresponde a esta dirección, entre otras las siguientes funciones programar y realizar dragados de construcción y conservación.

Dirección General de Tarifas esta Dirección es la encargada de estudiar, fijar y aprobar, revisar, modificar y cancelar las tarifas y sus reglas de aplicación para los servicios en vías generales de comunicación, medios de transporte que operan en ellas y comunicaciones que las utilicen, así como de todas las maniobras que se efectúen en zonas de jurisdicción federal. Dentro de estos servicios quedan comprendidos los siguientes: Transporte Marítimo, Fluvial, servicios marítimos y portuarios, pilotaje, remolque, lanchaje y todas las maniobras portuarias terrestres y sus servicios conexos.

Dirección General de Marina Mercante. Corresponde a esta dirección el organizar y fomentar la marina mercante mexicana, para cubrir los tráficos de pesca, de cabotaje y de altura, dar trámite a las solicitudes de concesiones y permisos y las autorizaciones de contratos de servicios de navegación, así como las relativas a la ocupación de área en las zonas federales portuarias o marítimo-terrestres; dirigir y coordinar las actividades de las capitánías de Puerto y Subdelegaciones y la Policía de Puertos coordinadamente con la Dirección General de Obras Marítimas.

Dirección General de Señalamiento Marítimo. Compete a esta Dirección operar y conservar las señales de navegación en puertos, costas, mares, lagunas y ríos.

La Capitanía de Puerto que ejerce una jurisdicción territorial, delimitada y con las siguientes atribuciones:

a) Abanderar y matricular las embarcaciones así como realizar inscripciones en el Registro Público Marítimo Nacional.

b) Otorgar permisos para la prestación de servicios de transporte marítimo de pasajeros con embarcaciones menores.

c) Autorizar los arribos y despachos de las embarcaciones.

d) Vigilar que la navegación, atraque, permanencia de embarcaciones y los servicios de pilotaje y remolque en los puertos se realice en condiciones de seguridad, economía y eficiencia.

e) Supervisar que las vías navegables reúnan las condiciones de seguridad, profundidad, señalamiento marítimo y de ayudas a la navegación.

f) Inspección y verificar que las embarcaciones cumplan con las Normas oficiales mexicanas y las de los tratados internacionales sobre seguridad para la navegación y de la vida humana en el mar así como la prevención de la contaminación marina por embarcaciones.

g) Dirigir el cuerpo de vigilancia, seguridad y auxilio para la navegación interior.

La ley Orgánica de la Administración Pública ha transferido a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes nuevas atribuciones a fin de que tenga a su cargo en forma integral, los aspectos relacionados con las comunicaciones y transportes como cabeza de sector. En tal virtud se creó la Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante como responsable del subsector Puertos y se han incorporado para la realización de sus funciones las Direcciones Generales de Marina Mercante, Operación Portuaria, Obras Marítimas, Dragado y Señalamiento Marítimo. A su vez se cuenta con la participación directa de la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, encargada de conciliar los intereses entre usuarios de los servicios Marítimos, de los trabajadores portuarios y de las diferentes dependencias federales que intervienen en la operación de los Puertos.

También se cuenta con el fideicomiso de equipo Marítimo y Portuario, que proporciona asesoramiento en este campo, así como la venta o renta de equipo a los Puertos, con los siguientes objetivos :

1. Renovar los remolcaderos marinos que están obsoletos y en malas condiciones mecánicas.
2. Dotación de remolcaderos en los que carecen de este servicio.
3. Renovación de los equipos para manejo de carga.
4. Apoyar programas de fabricación nacional en equipos portuarios.

Algunos de los logros relevantes de la reforma portuaria, son la creación de las zonas francas y las empresas de servicios portuarios. Las empresas de servicios portuarios constituidas como organismos de servicio y bajo el principio de la autosuficiencia financiera, han venido desarrollando una importante tarea en el manejo de las cargas que llegan o salen por los Puertos Nacionales.

De esta manera la Secretaría de Comunicaciones y Transportes cuenta con elementos para la coordinación de los diversos modos de transportes, es decir el marítimo, el terrestre con los ferrocarriles y el autotransporte y el aéreo.

EL TRAFICO COMERCIAL VIA MARITIMA DE ALTURA Y CABOTAJE DEL PAIS SE EFECTUA POR LOS SIGUIENTES PUERTOS.

Golfo de México ; Tampico, Tamps. ; Tuxpán, Ver. ; Veracruz, Ver. ; Coatzacoalcos, Ver. ; Frontera, Tab. ; Cd. Del Carmen, Camp. ; Lerma, Camp. ; Pto. Morelos, Q. Roo ; Cozumel, Q. Roo ; Isla Mujeres, Q. Roo ; Chetumal, Q. Roo. ; y

Progreso, Yuc.EN EL OCEANO PACIFICO.- Enseñada, B.C. ; Rosarito, B.C. ; Isla Cedros, B.C. ; Sn. Carlos, B.C. ; La Paz, B.C. ; Cabo San Lucas, B.C.S. ; Santa Rosalía, B.C.S. ; San Marcos, B.C.S. ; Guaymas, Son. ; Topolobampo, Sin. ; Mazatlán, Sin. ; Pto. Vallarta, Jal. ; Manzanillo, Col. ; Lázaro Cárdenas, Mich. ; Acapulco, Gro. ; Salina Cruz, Oax. y Puerto Madero, Chis.

3.8 RECOMENDACIONES DE LA ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO SOBRE LA SEGURIDAD E HIGIENE DEL TRABAJO MARITIMO

La Organización Internacional del trabajo ha dedicado gran parte de sus esfuerzos a la unificación de la normatividad aplicable a las actividades de los trabajadores de mar, a través de la adopción de una amplia variedad de convenios y recomendaciones en los que México ha participado constantemente y ratificado algunas recomendaciones sobre este tipo de labor por lo que haremos especial mención del Convenio 152 sobre "la Seguridad e Higiene en los Trabajos Portuarios" y posteriormente realizaremos un análisis de adecuación del presente convenio a nuestra legislación nacional por lo que se transcribiría primeramente

PARTE I. CAMPO DE APLICACIÓN Y DEFINICIONES

Artículo 1

A los efectos del presente Convenio, la expresión "trabajos portuarios" comprende la totalidad o cada una de las partes de los trabajos de carga o descarga de todo buque, así como cualesquiera operaciones relacionadas con estos trabajos, la definición de tales trabajos deberá fijarse por la legislación o la práctica nacionales. Al elaborar o revisar dicha definición se deberá consultar a las organizaciones de empleadores y de trabajadores interesadas o recabar su concurso con ese fin en alguna otra forma.

Artículo 2

1. Cuando los trabajos portuarios se efectúen en un lugar donde el tráfico se irregular y se limita a buques de poco tonelaje o en relación con las operaciones de buques de pesca o e ciertas categorías de buques de pesca, todo Estado Miembro podrá autorizar excepciones parciales o totales respecto de la aplicación e las disposiciones del presente Convenio a condición de que :

a) los trabajos se efectúen en condiciones de seguridad :

b) la autoridad competente se cerciure, previa consulta de las organizaciones de empleadores y de trabajadores interesadas de que puedan razonablemente concederse tales excepciones habida a cuenta de todas las circunstancias.

2.- Algunas de las experiencias de la parte III del presente Convenio podrán modificarse si la autoridad competente, después de consultar a las organizaciones de empleadores y de trabajadores interesadas tiene el convencimiento de que tales modificaciones presentan ventajas correspondientes y de que la protección general que se establece no es inferior a la que hubiera resultado de la plena aplicación de las disposiciones del presente Convenio.

3.- Las excepciones totales o parciales previstas en el párrafo 1 del presente artículo, y las modificaciones de importancia previstas en el párrafo 2, así como sus motivos, deberán comunicarse en las memorias sobre la aplicación del Convenio que se sometían en virtud del artículo 22 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo.

Artículo 3

A los efectos del presente Convenio:

a) la expresión "trabajador" significa toda persona empleada en trabajos portuarios;

b) la expresión "persona competente" significa toda persona en posesión de los conocimientos y experiencia necesarios para el ejercicio de una o varias funciones específicas y reconocida como tal por la autoridad competente

c) la expresión "persona responsable" significa toda persona nombrada por el empleador, por el capitán del buque o por el propietario de una máquina, según el caso, para asegurar el cumplimiento de una o varias funciones específicas, y que posea suficientes conocimientos y experiencia y la necesaria autoridad para el desempeño adecuado de tales funciones;

d) la expresión "persona autorizada" significa toda persona habilitada por el empleador, por el capitán del buque o por una persona responsable para realizar una o varias tareas determinadas, y que posea los conocimientos técnicos y la experiencia necesarios;

e) la expresión "aparejo de izado" incluye todo aparejo de manipulación fijo o móvil, incluyendo las rampas de muelle accionadas mecánicamente, utilizado en tierra o a bordo del buque para suspender, elevar y descender cargas y para trasladarlas, en suspensión o sostenidas, de una posición a otra;

f) la expresión "equipo accesorio de manipulación" comprende todo dispositivo por medio del cual pueda fijarse una carga a un aparejo de izado, pero que no forme parte integrante de dicho aparejo o de la carga;

g) el término "acceso" comprende igualmente la idea de salida;

h) el término "buque" comprende todas las categorías de buques, embarcaciones, gabarras, alijadores y aerodeslizadores, con exclusión de los buques de guerra.

PARTE II DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 4

1. La legislación nacional deberá disponer que se tomen respecto de los trabajos portuarios medidas conformes a la parte III del presente Convenio con miras a:

a) proporcionar y mantener lugares y equipos y utilizar métodos de trabajo que sean seguros y entrañar tiempo para la salud;

b) proporcionar y mantener medios seguros de acceso a los lugares de trabajo;

c) proporcionar la información, formación y control necesarios para asegurar la protección de los trabajadores contra el riesgo de accidentes o de daño para la salud a causa del trabajo o durante este;

d) proporcionar a los trabajadores todo el equipo y prenda de protección personal y todos los medios de salvamento que razonablemente resulten necesarios cuando no pueda proporcionarse por otros medios una protección adecuada contra los riesgos de accidente o de daño para la salud;

e) proporcionar y mantener servicios apropiados y suficientes de primeros auxilios y de salvamento.

f) elaborar y fijar procedimientos apropiados para hacer frente a cualesquiera situaciones de urgencia que pudieran surgir.

2. Las medidas que se tomen para aplicar el presente Convenio deberán comprender.

a) prescripciones generales relativas a la construcción, equipo y conservación de las instalaciones portuarias y de otros lugares donde se realicen trabajos portuarios ;

b) prevención y protección contra el fuego y las explosiones ;

c) medios seguros de acceso a los buques, bodegas, plataformas, equipos y aparejos de izado ;

d) transporte de trabajadores ;

e) apertura y cierre de escotillas, protección de las bocas de escotilla y trabajo en las bodegas ;

f) construcción, conservación y manejo del equipo de izado y de manipulación de carga ;

g) construcción, conservación y utilización de plataformas ;

h) aparejamiento y manejo de puntales de carga en los buques ;

i) pruebas, exámenes, inspección y certificación, según convenga, de los aparejos de izado y del equipo accesorio de manipulación, incluidos cadenas y cables, y de las eslingas y demás dispositivos elevadores que formen parte integrante de la carga.

j) manipulación de las diferentes clases de carga ;

k) apilamiento y almacenamiento de la carga ;

l) sustancias peligrosas y otros riesgos en el medio de trabajo ;

m) equipo de protección personal y prendas de protección ;

n) instalaciones sanitarias y lavabos, así como instalaciones de bienestar ;

o) control médico ;

p) servicios e primeros auxilios y salvamento ;

q) organización de la seguridad y de la higiene ;

r) formación de los trabajadores ;

s) notificación e investigación de accidentes y enfermedades profesionales.

3. La aplicación práctica de las normas establecidas con arreglo al párrafo 1 del presente artículo deberá garantizarse o facilitarse mediante normas técnicas o repertorios de recomendaciones prácticas aprobados por la autoridad competente, o según otros métodos conformes a la práctica y las condiciones nacionales.

Artículo 5

1. La legislación nacional deberá hacer recaer sobre las personas apropiadas, sean empleadores, propietarios, capitales u otras personas, según los casos la responsabilidad de asegurar que se cumplan las medidas a que se refiere el párrafo 1 del artículo 4 del presente Convenio.

2. Siempre que varios empleadores realicen simultáneamente actividades en el mismo lugar de trabajo, deberán colaborar en la aplicación de las medidas prescritas, sin perjuicio de la responsabilidad de cada empleador respecto de la seguridad e higiene de los trabajadores que emplea. En casos apropiados, la autoridad competente deberá prescribir los procedimientos generales a que se ajustará esta colaboración.

Artículo 6

1. Deberán tomarse las disposiciones necesarias para que los trabajadores :

a) no perturben sin causa válida el funcionamiento ni hagan uso indebido de ningún dispositivo o sistema de seguridad previsto para su propia protección o la protección de los demás ;

b) valen dentro de límites razonables por su propia seguridad y la de otras personas que puedan verse afectadas por sus actos u omisiones en el trabajo ;

c) informen inmediatamente a su superior inmediato de cualquier situación que a su juicio, pueda entrañar un riesgo y que ellos mismos no puedan remediar, con objeto de que puedan tomarse medidas correctivas.

2. Los trabajadores deberán tener el derecho en cualquier lugar de trabajo a contribuir a la seguridad en el trabajo, en la medida en que puedan ejercer un control sobre los equipos y métodos de trabajo, y a expresar sus opiniones acerca de las medidas que resulte apropiado de conformidad con la legislación y práctica nacionales, cuando existan comisiones de seguridad e higiene creadas en virtud del artículo 37 del presente Convenio, dicho derecho deberá ejercerse por conducto de dichas comisiones.

Artículo 7

1. Al dar efecto a las disposiciones el presente Convenio por vía legislativa o por otros medios apropiados conformes a la práctica y a las condiciones nacionales, la autoridad competente deberá actuar en consulta con las organizaciones de empleadores y de trabajadores interesadas.

2. Se deberá establecer una colaboración estrecha entre los empleadores y los trabajadores o sus representantes para la aplicación de las medidas a que se refiere el párrafo 1 del artículo 4 del presente Convenio.

PARTE III. MEDIDAS TECNICAS

Artículo 8

Toda vez que un lugar de trabajo entrañe riesgos para la seguridad o la salud deberán tomarse medidas eficaces (vallándolo, colocando señales de advertencia o utilizando otros medios adecuados, incluyendo, en caso de necesidad, la cesación del trabajo) para proteger a los trabajadores hasta que el lugar reúna de nuevo condiciones de seguridad.

Artículo 9

1. Todos los lugares en donde se efectúen trabajos portuarios y todos los accesos a dichos lugares deberán contar con alumbrado apropiado y suficiente.

2. Todo obstáculo que pueda ser peligroso para el movimiento de un aparejo de izado, para un vehículo o para una persona, si no puede ser eliminado por razones prácticas, deberá ser conveniente y claramente señalado y, si es preciso, disponer de alumbrado adecuado.

Artículo 10

1. Todas las superficies utilizadas para el tránsito de vehículos o para el apilamiento de mercancías y materiales deberán ser apropiadas para tales fines y mantenerse adecuadamente.

2. Cuando se apilen o desapilen y se estiben o desestiben productos o mercancías estas operaciones deberán efectuarse ordenadamente y con precaución, habida cuenta de la naturaleza de los productos o mercancías y de su acondicionamiento.

Artículo 11

1. Deberán dejarse pasillos de anchura adecuada para permitir la utilización sin peligro de vehículos y aparejos de manipulación de la carga.

2. Cuando sea necesario y factible, deberán disponerse pasillos separados para el tránsito de peatones ; estos pasillos deberán ser de anchura suficiente y, en la medida en que ello sea posible, estar separados de los pasillos destinados al tránsito de los vehículos.

Artículo 12

Se deberán proporcionar y mantener disponibles medios convenientes y adecuados de lucha contra incendios para utilizarlos donde se realicen trabajos portuarios.

Artículo 13

1. Todas las partes peligrosas de una máquina deberán estar eficazmente protegidas, a menos que por su construcción o por su disposición sean tan seguras como si estuvieran eficazmente protegidas.

2. Deberán tomarse medidas eficaces para poder cortar el suministro de energía de cualquier máquina si fuese necesario en caso de urgencia.

3. Cuando en una máquina haya que realizar trabajos de limpieza, mantenimiento o reparación que entrañen riesgos para una persona, deberá pararse la máquina antes de que empiece el trabajo y deberán tomarse las medidas apropiadas para garantizar que no se pueda poner en marcha la máquina hasta que se haya completado el trabajo, sin perjuicio e que una persona responsable pueda ponerla en funcionamiento a fin de realizar pruebas o ajustes que no se puedan efectuar mientras la máquina esté parada.

4. Sólo a una persona autorizada se permitirá :

a) quitar un resguardo cuando ello sea necesario para el trabajo que debe efectuarse ;

b) quitar un dispositivo de seguridad o neutralizarlo para proceder a limpieza, ajustes o reparaciones.

5. Si se quitase un resguardo, deberán tomarse precauciones adecuadas y el resguardo se volverá a colocar tan pronto como sea posible.

6. Si se quitase o neutralizase un dispositivo de seguridad se deberá volver a colocar o poner en funcionamiento tal dispositivo tan pronto como sea posible y se adoptarán medidas para que la instalación en cuestión no pueda ser puesta en marcha por inadvertencia ni utilizarse mientras dicho dispositivo de seguridad no se haya vuelto a colocar o a poner en funcionamiento.

7. A los efectos del presente artículo, el término "máquina" comprende los aparejos de izado y los cuarteles de escotilla u otros dispositivos accionados por motor.

Artículo 14

Todos los equipos e instalaciones eléctricos deberán construirse, instalarse, accionarse y mantenerse de manera que se prevengan los riesgos; deberán ajustarse a las normas reconocidas por la autoridad competente.

Artículo 15

Cuando se cargue o descargue un buque atracado a un muelle o a otro buque, los medios de acceso al buque deberán estar correctamente instalados y sujetos.

Artículo 16

1. Cuando los trabajadores tengan que embarcar para ir a un buque o desde un buque a otro lugar, deberán tomarse medidas adecuadas para garantizar su embarque, transporte y desembarque en condiciones de seguridad; se deberán determinar las condiciones que han de reunir la embarcaciones utilizadas par ese fin.

2. Cuando haya que transportar trabajadores, por tierra, hasta un lugar de trabajo o de regreso de éste, los medios de transporte provistos por el empleador deberán reunir condiciones de seguridad.

Artículo 17

1. El acceso a las bodegas o a las cubiertas de carga de los buques deberá tener lugar:

a) por una escalera fija o, cuando esto no sea posible, una escala fija o por tojinos o nichos de dimensiones apropiadas, de resistencia suficiente y de construcción adecuada, o

b) por otros medios aceptados por la autoridad competente.

2. En la medida en que ello sea posible y razonable, los medios de acceso especificados en el presente artículo deberán estar separados de la boca de la escotilla.

3. Los trabajadores no deberán utilizar ni verse obligados a utilizar otros medios de acceso a las bodegas o cubiertas de carga del buque que no sean los especificados en el presente artículo.

Artículo 18

1. No deberán utilizarse cuarteles, baos o galeotas de escotilla a menos que sean de sólida construcción y de resistencia adecuada para el uso que se les debe dar y se conserven en manera apropiada.

2. Si se accionan con un aparato elevador, los cuarteles de escotilla deberán estar provistos de fijaciones apropiadas y de fácil acceso para trincar las eslingas u otros accesorios de izado.

3. Cuando no sean intercambiables los cuarteles y baos de escotilla, deberán mantenerse señalados claramente para indicar la escotilla a que corresponden y su posición en ellas.

4. Solo a una persona autorizada (siempre que sea posible, un miembro de la tripulación del buque) se le permitirá abrir o cerrar los cuarteles de escotilla accionados por motor, los cuales no se deberán abrir ni cerrar mientras tales operaciones puedan entrañar peligro par alguien.

5. Las disposiciones del párrafo 4 del presente artículo se aplicarán, mutatis mutandis, a las instalaciones del buque accionadas por motor, como las puertas del casco del buque, rampas, puentes retráctiles para el transporte de vehículos y otros equipos similares.

Artículo 19

1. Deberán tomarse medidas adecuadas de protección para impedir que puedan caer personas o vehículos por las aberturas de los puentes o entrepuentes en donde haya que trabajar.

2. Toda boca de escotilla no protegida por medio de brazolas de altura y firmeza adecuadas deberá ser cerrada o vallada de nuevo cuando ya no se utilice, excepto durante breves interrupciones de trabajo, y deberá confiarse a una persona responsable el cuidado de que se lleven a cabo estas medidas.

Artículo 20

1. Deberán tomarse todas las medidas necesarias para garantizar la seguridad de los trabajadores que deban permanecer en las bodegas o en los entrepuentes de carga del buque mientras funcionen en ellos vehículos motor o se realicen operaciones de carga o descarga por medio de aparejos accionados por motor.

2. No deberán quitarse ni colocarse los cuarteles y baos de escotilla mientras se realicen trabajos en la bodega situada bajo la boca de la escotilla. Antes de que se realicen operaciones de carga o descarga, deberá retirarse todo cuartel o bao de escotilla que pueda deslizarse por defecto de fijación.

3. En las bodegas o en los entrepuentes de carga del buque deberá funcionar un sistema adecuado de renovación del aire, para prevenir los riesgos para la salud que puedan entrañar los gases emitidos por motores de combustión interna o de cualquier otro origen.

4. Deberán adoptarse medidas adecuadas, incluidos medios de evacuación exentos e peligro, para garantizar la seguridad de toda persona cuando se cargue o descargue carga seca a granel en la bodega o entrepuente de un buque o cuando un trabajador debe trabajar en una tolva o bordo del buque.

Artículo 21

Todo aparejo de izado y todas las piezas del equipo accesorio de manipulación, así como toda eslinga o dispositivo elevado que forme parte integrante e la carga deberán ser :

a) bien diseñados y contruidos, de solidez adecuada a la finalidad para que se utilizan y conservados en buenas condiciones de funcionamiento y, en el caso de los aparejos de izado que así lo requieran, instalados adecuadamente.

b) utilizados de manera adecuada y segura; en especial, no se sobrepasarán la carga o cargas máximas de seguridad, excepto con fines de ensayos reglamentarios bajo la dirección de una persona competente.

Artículo 22

1. Todo aparejo de izado y todas las piezas del equipo accesorio de manipulación deberán ser sometidos a prueba, de conformidad con la legislación nacional, por una persona competente antes de ser utilizados por primera vez o después de toda modificación o reparación importante de cualquier parte que pudiera repercutir sobre su seguridad.

2. Todo dispositivo de izado que forme parte del aparejo de un buque se someterá de nuevo a prueba una vez cada cinco años por o menos.

3. El equipo de izado de muelle será sometido a prueba con la periodicidad que prescriba la autoridad competente.

4. Después de someter a prueba un aparejo de izado o una pieza del equipo accesorio de manipulación, de acuerdo con el presente artículo, el aparejo o la pieza del equipo accesorio serán examinados detalladamente por la persona que haya llevado a cabo la prueba, la cual expedirá el certificado correspondiente.

Artículo 23

1. Además de las disposiciones del artículo 22 del presente Convenio, todo aparejo de izado y toda pieza del equipo accesorio de manipulación deberán ser objeto periódicamente de examen detallado y una persona competente deberá expedir el certificado correspondiente. Estos exámenes deberá efectuarse por lo menos una vez cada doce meses.

2. A los efectos del párrafo 4 del artículo 22 y del párrafo 1 del presente artículo, se entenderá por examen detallado un examen visual detenido efectuado por una persona competente, completado en caso necesario por otros medios o medidas adecuados, para llegar a conclusiones fidedignas en cuanto a la seguridad del aparejo o de la pieza del equipo accesorio examinado.

Artículo 24

1. Toda pieza del equipo accesorio de manipulación deberá inspeccionarse con regularidad antes de cada utilización. Las eslingas fungibles o desechables no deberán volver a utilizarse. Cuando se trate de carga preeslingada, las eslingas deberán ser inspeccionadas con tanta frecuencia como sea posible y razonable.

2. A los efectos del párrafo 1 del presente artículo se entiende por inspección un examen visual realizado por una persona responsable para determinar, en la medida en que lo permita tal tipo de examen, si el equipo accesorio o la eslinga pueden seguir utilizándose sin riesgo.

Artículo 25

1. En tierra o a bordo, según los casos, deberán conservarse registros debidamente autenticados, que en principio constituyan prueba suficiente de las condiciones de seguridad de los aparejos de izado y del equipo accesorio de manipulación, con especificación de la carga máxima de seguridad y de las fechas y resultados de las pruebas, exámenes detallados e inspecciones a que se refieren los artículos 22, 23 y 24 del presente Convenio, a reserva de que en el caso de las inspecciones mencionadas en el párrafo 1 del artículo 24 sólo se levantará acta cuando a raíz de la inspección se descubra un defecto.

2. Deberá mantenerse un registro de los aparejos de izado y del equipo accesorio de manipulación en la forma que establezca la autoridad competente teniendo en cuenta el modelo recomendado por la Oficina Internacional del Trabajo con respecto a las pruebas, exámenes detallados e inspección, según sea el caso, de los aparejos de izado y el equipo accesorio de manipulación.

3. En el registro deberán constar los certificados concedidos o reconocidos como válidos por la autoridad competente, o copias certificadas conformes de dichos certificados, en la forma que establezca la autoridad competente, teniendo en cuenta los modelos recomendados por la Oficina Internacional del Trabajo con respecto

a las pruebas, exámenes detallados e inspección, según sea el caso, de los aparejos de izado y el equipo accesorio de manipulación.

Artículo 26

1. Con objeto de asegurar el reconocimiento mutuo de las disposiciones tomadas por los Estados Miembros que hayan ratificado el presente Convenio en lo que concierne a las pruebas, exámenes detallados, inspecciones y certificados de los aparejos de izado y el equipo accesorio de manipulación que formen parte del aparejo permanente de un buque y de os registro correspondientes:

a) la autoridad competente de todo Estado Miembro que haya ratificado el presente Convenio deberá designar o reconocer de otra manera a las personas u organizaciones nacionales o internacionales competentes para llevar a cabo ensayos, inspecciones detalladas y otras funciones conexas, en condiciones que garanticen que la continuidad de tal designación o reconocimiento dependerá de un desempeño satisfactorio de su cometido;

b) todos los Estados Miembros que hayan ratificado el presente Convenio deberán aceptar o reconocer a las personas o instituciones designadas o reconocidas de acuerdo con el apartado a) del presente párrafo o deberán concluir acuerdos de reciprocidad acerca de tal aceptación o reconocimiento, a condición, en ambos casos, de que dichas personas o entidades desempeñen satisfactoriamente su cometido.

2. Ningún aparejo de izado, accesorio de manipulación u otro aparejo de manipulación deberá ser utilizado:

a) si la autoridad competente al presentársele un certificado de prueba o de examen, o bien un acta autenticada, según sea el caso, no esta convencida de que la prueba, el examen o la inspección necesaria se ha efectuado de conformidad con las disposiciones del presente Convenio;

b) si, en opinión de la autoridad competente, la utilización del aparejo o del accesorio entraña riesgos.

3. No deberá aplicarse al párrafo 2 del presente artículo de manera que retrase la carga o descarga de un buque cuyo equipo en utilización satisfaga la autoridad competente.

Artículo 27

1. Todo aparejo de izado (salvo los puntales de carga) para el que esté prevista una carga máxima de seguridad invariable y todo equipo accesorio de manipulación deberán llevar marcada claramente su carga máxima de seguridad por estampado o, cuando esto no fuera posible, por otro medio adecuado.

2. Todo aparejo de izado (salvo los puntales de carga), para el que se prevea más de una carga máxima de seguridad deberá estar equipada con medios eficaces que permitan al conductor determinar la carga máxima de seguridad para cada modalidad de utilización.

3. En todo puntal de carga (salvo en las grúas de pescante móvil) deberá marcarse claramente la carga máxima de seguridad aplicable cuando se utiliza:

- a) aisladamente;
- b) con un aparejo prolongado para la carga;
- c) acoplado a la americana en todas las posiciones posibles de carga.

Artículo 28

En todo buque deberá disponerse de los planes de utilización de los aparejos y de cualquier otra información apropiada que sea necesaria para aparejar los puntales de carga y sus accesorios en condiciones de seguridad.

Artículo 29

Las bateas o paletas y otros aparatos similares de recepción o contención de carga deberán ser de sólida construcción, resistencia adecuada y carácter de defectos ostensibles que puedan hacer peligrosa su utilización.

Artículo 30

Las unidades de carga no deberán ser izadas ni bajadas, a menos que estén eslingadas o fijadas de otro modo al aparejo de izado de manera segura.

Artículo 31

1. La disposición y funcionamiento de las estaciones terminales de contenedores de carga deberán ser tales que se garantice, en la medida en que sea razonable y posible, la seguridad de los trabajadores.

2. Los buques porta-contenedores deberán estar equipados con medios que garanticen la seguridad de los trabajadores que trincan o destrincan los contenedores.

Artículo 32

1. Toda mercancía peligrosa deberá ser embalada, marcada y rotulada, manipulada, almacenada y estibada de acuerdo con los requisitos que al respecto establezcan los reglamentos internacionales relativos al transporte de mercancías peligrosas por vía acuática y los referentes específicamente a la manipulación de mercancías peligrosas en los puertos.

2. Las sustancias peligrosas sólo se manipularán, almacenarán y estibarán si están empaquetadas, marcadas y rotuladas de acuerdo con los reglamentos internacionales que regulan su transporte.

3. Si los recipientes o los contenedores de sustancias peligrosas sufren roturas o desperfectos que puedan entrañar riesgos, los trabajadores portuarios que no sean necesarios para eliminar el peligro deberán interrumpirse en la zona amenazada, trasladándose a los trabajadores a un lugar seguro hasta que se elimine el riesgo.

4. Deberán adoptarse medidas adecuadas para prevenir la exposición de los trabajadores a sustancias o agentes tóxicos o nocivos, o a atmósferas que carezcan de suficiente oxígeno o presenten riesgo de explosión.

5. Cuando los trabajadores tengan que entrar en un espacio reducido donde pueda existir concentración de sustancias tóxicas o nocivas, o manifestarse una deficiencia de oxígeno, deberán adoptarse medidas adecuadas para la prevención de los riesgos de accidente o de daño para la salud.

Artículo 33

Deberán tomarse precauciones especiales para proteger a los trabajadores contra los efectos nocivos de un ruido excesivo en el lugar de trabajo.

Artículo 34

1. Cuando no se pueda garantizar por otros medios una protección adecuada contra los riesgos de accidente o de daño para la salud, deberán ponerse a disposición de los trabajadores, exigiéndoles que los utilicen adecuadamente, el equipo y prendas de protección personal que puedan ser razonablemente exigidos para que realicen su trabajo en condiciones de seguridad.

2. Los trabajadores deberán estar obligados a cuidar adecuadamente del equipo y prendas de protección personal.

3. El equipo y las prendas de protección personal deberán ser mantenidos por el empleador en buen estado de conservación.

Artículo 35

En caso de accidente, deberá disponerse de medios adecuados, incluido personal calificado, a los que pueda recurrirse con facilidad para salvar a cualquier persona en peligro, dar primeros auxilios y evacuar a los heridos cuando esto sea posible y razonable sin agravar su estado.

Artículo 36

1. Todo Estado Miembro deberá determinar por vía legislativa o por cualesquiera otros medios conformes a la práctica y condiciones nacionales, previa consulta de las organizaciones de empleadores y de trabajadores interesadas:

a) los riesgos profesionales para los que se requieran exámenes médicos iniciales o periódicos, o ambos;

b) habida cuenta de la naturaleza y grado de los riesgos y de las circunstancias de cada caso, los intervalos máximos para la realización de os exámenes médicos periódicos;

c) cuando se trate de trabajadores expuestos a riesgos profesionales particulares, la amplitud de los exámenes especiales que se estimen necesarios;

d) medidas apropiadas para proporcionar servicios de medicina del trabajo a los trabajadores.

2. Los exámenes médicos y especiales a que se refiere el párrafo 1 del presente artículo no deberán ocasionar gasto alguna al trabajador.

3. Deberá mantenerse el carácter confidencial de la comprobaciones hechas con ocasión de los exámenes médicos y especiales.

Artículo 37

1. En todos los puertos donde se emplea gran número de trabajadores se deberán crear comisiones de seguridad e higiene integradas por representantes de los empleadores y de los trabajadores. Si ha lugar, también deberán crearse estas comisiones en otros puertos.

2. El establecimiento, composición y funciones de estas comisiones deberán determinarse por la legislación nacional o por cualesquiera otros métodos apropiadas conformes a la práctica y condiciones nacionales, previa consulta de las organizaciones de empleadores y de trabajadores interesadas y habida cuenta de las condiciones locales.

Artículo 38

1. No deberá emplearse en trabajos portuarios a ningún trabajador que no haya recibido instrucción o formación adecuada acerca de los riesgos que pueden entrañar tales trabajos y sobre las principales precauciones que se deben tomar.

2. Sólo deberá encargarse del funcionamiento e los aparejos de izado y de otros aparatos de manipulación de carga a personas mayores e dieciocho años que posean las aptitudes y experiencia necesarias o a personas en período de formación que trabajen bajo supervisión adecuada.

Artículo 39

A fin de contribuir a la prevención de los accidentes del trabajo y de las enfermedades profesionales deberán adoptarse medidas para que tales accidentes y enfermedades se notifiquen a la autoridad competente y, sin ha lugar, se proceda a una investigación.

Artículo 40

De conformidad con la legislación o la práctica nacionales en cada muelle en que sea factible se deberá contar con suficiente número de instalaciones sanitarias y de aseo, en condiciones de servicio adecuadas, a una distancia razonable del lugar de trabajo.

PARTE IV. APLICACIÓN PRÁCTICA

Artículo 41

Todo Estado Miembro que ratifique el presente Convenio deberá:

- a) especificar las obligaciones, en materia de higiene y seguridad del trabajo, de las personas y organismos relacionados con los trabajos portuarios;
- b) adoptar las medidas necesarias, incluso el establecimiento de sanciones adecuadas, para asegurar la aplicación de las disposiciones del presente Convenio;
- c) proporcionar servicios adecuados de inspección para velar por la aplicación de las medidas que hayan de adoptarse en virtud del presente Convenio, o cerciorarse de que se ejerce una inspección adecuada.

Artículo 42

1. La legislación nacional deberá determinar el plazo en el que las disposiciones del presente Convenio deberán aplicarse en lo que respecta a:

- a) la construcción o el equipo permanente de un buque;
- b) la construcción o equipo de cualquier aparejo de izado o de manipulación de carga en tierra firme;

c) la construcción de cualquier equipo accesorio de manipulación.

2. Los plazos prescritos en aplicación el párrafo 1 del presente artículo no deberán sobrepasar un máximo de cuatro años a partir de la fecha de ratificación del presente Convenio.

El convenio antes señalado es ratificado por México pero su adecuación a la legislación mexicana es necesaria por lo que pasaremos a realizar un análisis del convenio antes transcrito.

Respecto a las medidas adoptadas por el Gobierno, con miras a garantizar las condiciones de seguridad que deben reunir los medios de transporte previstos por el empleador; para trasladar a sus trabajadores por tierra hasta su lugar de trabajo o de regreso de este.

Sin embargo cabe mencionar que el aspecto que nos ocupa y que es tutelado por el Artículo 4 y específicamente por el 16 en su segundo párrafo del Convenio de referencia, se ve regulado parcialmente por el contenido del Artículo 30 de la Ley Federal del Trabajo, al decir:

“Artículo 30. La presentación de servicios dentro de la República, pero en lugar diverso de la residencia habitual del trabajador y a distancia mayor de cien kilómetros, se regirá por las disposiciones contenidas en el Artículo 28, fracción I, en lo que sean aplicables”.

En este orden de ideas, el Artículo 28, en su fracción I, de la Ley en cita señala en lo conducente:

“Artículo 28. Para la prestación de servicios de los trabajadores mexicanos fuera de la República, se observarán las normas siguientes:

“ I ...

“ a) ...

“ b) Los gastos de transporte, repatriación, traslado hasta el lugar de origen y alimentación del trabajador y de su familia en su caso, y todos los que se originen por el paso de las fronteras y cumplimiento de las disposiciones sobre migración, o por cualquier otro concepto semejante serán por cuenta exclusiva del patrón. El trabajador percibirá íntegro el salario que le corresponda, sin que pueda descontarse cantidad alguna por esos conceptos;

“ c) El trabajador tendrá derecho a las prestaciones que otorguen las instituciones de seguridad y previsión social a los extranjeros en el país al que vaya a prestar sus servicios. En todo caso, tendrá derecho a ser indemnizado por los riesgos de trabajo con una cantidad igual a la que señala esta Ley, por lo menos”.

De acuerdo a lo expuesto es de inferirse que los empleadores garantizarán a sus trabajadores dentro de la República Mexicana, la prestación consiste en la transportación de su domicilio a su centro de trabajo y su traslado hasta el lugar de origen, siempre que entre estos puntos exista una distancia mayor de cien kilómetros. Asimismo, que el trabajador durante el trayecto de su domicilio al lugar de trabajo y viceversa estará protegido ante la eventualidad de que sufra un accidente de trabajo, por las instituciones de seguridad social correspondientes.

Al respecto son de ponderarse las siguientes disposiciones establecidas por el Derecho Positivo Mexicano.

a) La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, establece en el Artículo 123, Apartado “A”, Fracción XIV:

“XIV.- Los empresarios serán responsables de los accidentes del trabajo y de las enfermedades profesionales de los trabajadores, sufridas con motivo o en ejercicio de la profesión o trabajo que ejecuten; por lo tanto los patrones deberán pagar la indemnización correspondiente, según que haya traído con consecuencia la muerte o simplemente incapacidad temporal o permanente para trabajar, de acuerdo con lo que las Leyes determinan. Esta responsabilidad subsistirá aún en el caso de que el patrono contrate el trabajo por un intermediario”.

b) A su vez el Artículo 474 de la Ley Federal del Trabajo, define a los accidentes de trabajo de la forma siguiente:

“Artículo 474.- Accidente de trabajo es toda lesión orgánica o perturbación funcional, inmediata o posterior, o la muerte producida repentinamente en ejercicio, o con motivo del trabajo, cualesquiera que sean el lugar y el tiempo en que se preste”.

“Quedan incluidos en la definición anterior los accidentes que se produzcan al trasladarse el trabajador directamente de su domicilio al lugar del trabajo y de éste a aquel”.

c) Asimismo, la Ley del Seguro Social en su Artículo 49, considera accidente de trabajo “... el que se produzca al trasladarse el trabajador, directamente de su domicilio al lugar de trabajo, o de éste a aquel”.

d) De igual forma la Ley del Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado, señala al respecto en su Artículo 34 lo siguiente:

“Artículo 34.- Para los efectos de esta Ley serán reputados como riesgos del trabajo, toda lesión orgánica o perturbación funcional, inmediata o posterior, o la muerte producida repentinamente en el ejercicio o con motivo del trabajo, cualesquiera que sea el lugar y el tiempo en que se preste, así como aquéllos que ocurran al trabajador al trasladarse directamente de su domicilio al lugar en que desempeñe su trabajo o viceversa.

“Asimismo, se consideran riesgos del trabajo las enfermedades señaladas por las leyes del trabajo”.

De los artículos transcritos es de observarse que el Derecho Positivo Mexicano, garantiza en forma general e integral la indemnización a los trabajadores o a sus beneficiarios de cualesquiera accidentes de trabajo que puedan sufrir en el trayecto de su domicilio a su centro de trabajo o viceversa, pero hasta la fecha no se tiene conocimiento de disposición alguna que establezca una normatividad exacta, que tutele la seguridad que deben gozar conforme al Convenio de referencia, los trabajadores de los puertos que sean transportados por tierra.

Por otra parte, respecto la:

Norma Oficial Mexicana NOM-004-STPS-1993, relativa a los sistemas de protección y dispositivos de seguridad en la maquinaria, equipos y accesorios en los centros de trabajo.

Dicha Norma tiene por objetivo establecer los sistemas de protección y dispositivos de seguridad en la maquinaria y equipo, para prevenir y proteger a los trabajadores contra los riesgos de trabajo; y se aplica en los centros de trabajo donde por la naturaleza de los procesos se emplee maquinaria, equipo y accesorios por la transmisión de energía mecánica.

- Norma Oficial Mexicana NOM-004-STPS-1993, ya referida.

“ 3.3.3.2. En los aparatos para izar se debe marcar la máxima carga útil en kilogramos y toneladas, según sea el caso, en un lugar visible y claramente legible para el trabajador que opere el aparato. Dicha carga no debe ser sobrepasada durante la operación del mismo”.

- Norma Oficial Mexicana NOM-023-STPS-1993, relativa a los elementos y dispositivos de seguridad de los equipos para izar en los centros de trabajo. Publicada en el Diario Oficial de la Federación, el 25 de marzo de 1994.

“ 3. Requerimientos”

“ 3.3 Requisitos”

“ 3.3.1. Para el manual de procedimientos”.

“ 3.3.1.C). Los aparatos para izar debe tener el lugar visible el valor de la carga nominal y no rebasar este en su operación”.

Por otra parte, acerca de la conservación a bordo de los planes de aparejamiento, es de resaltarse que es práctica común en los lugares de trabajo, tener al alcance de la mano los manuales de operación o bien las Normas Oficiales Mexicanas, que resulten aplicables a las actividades a desarrollar en dichos centros laborales, razón por la que a bordo de los buques también es de estimarse que debe ser costumbre, disponer de los planes de utilización de los aparejos y de cualquier otra información apropiada que sea necesaria para aparejar los puntales de carga y sus accesorios en condiciones de seguridad.

Sin embargo hay que señalar, que no se tiene conocimiento de que exista disposición legal alguna que regule en forma precisa los requerimientos establecidos en el artículo 28 del Convenio que se comenta, los cuales, seguramente en un futuro serán regulados por una Norma Oficial Mexicana, por lo que a continuación se describen las disposiciones vigentes, que se relacionan y consideran el contenido del documento internacional de referencia.

Norma Oficial Mexicana NOM-006-STPS-1993, relativa a las condiciones de seguridad e higiene para la estiba de los materiales en los centros de trabajo.

El objetivo de esta Norma consiste en establecer las condiciones de seguridad e higiene en los centros de trabajo, donde se efectúen labores de estiba y desestiba a fin de evitar riesgos de trabajo. Su campo de aplicación se constituye por todos los centros de trabajo en los que se efectúan labores de estiba y desestiba.

“ 3. Requisitos”

“ 3.1. El patrón deberá”:

“ 3.1.b). Elaborar y dar a conocer el manual de procedimientos para la estiba y desestiba de los materiales”.

“ 3.3. El manual de procedimientos deberá contar como mínimo con:

La estabilidad de los materiales y altura máxima de la estiba.

a) Información de los materiales que no deben estibarse juntos, que por sus características pueden interactuar entre sí.

b) Los métodos manuales y/o automatizados de carga de materiales”.

- Norma Oficial Mexicana NOM-023-STPS-1993, ya mencionada.

“ 3. Requerimientos”.

“ 3.1. Para el patrón”.

“ 3.1.1. Elaborará y vigilará la observancia de las instrucciones y condiciones de seguridad de los equipos para izar”.

“ 3.3.1.b). Las maniobras de ascenso y descenso o transporte de carga en el aparato para izar, deben ser dirigidas utilizando el código de señales especificado en el anexo número 1 de esta NOM-STPS”.

3. - En atención a las medidas de seguridad establecidas en los artículos 22 y 23 del Convenio, respecto a las pruebas continuas de que es objeto los equipos y accesorios utilizados para izar, con el propósito de asegurar su eficacia y evitar cualesquiera riesgos de trabajo, cabe mencionar que la Norma Oficial Mexicana NOM-023-STPS-1993, relativa a los elementos y dispositivos de seguridad de los equipos para izar en los centros de trabajo, que ya ha sido mencionada, es el resultado del esfuerzo del Gobierno para satisfacer de manera general, los requerimientos expuestos por los artículos referidos, misma de la cual se anexa copia para integrarla a la memoria próxima, de acuerdo al requerimiento señalado en la parte final del punto 3 de la solicitud que se contesta.

Dicha Norma contempla especialmente los aspectos a los que hacen referencia los numerales 22 y 23 del Convenio. Su objetivo consiste en establecer las medidas y condiciones de seguridad en el centro de trabajo donde se manejen equipos para izar, para proteger a los trabajadores contra riesgos de trabajo y se aplica en los lugares de trabajo donde por la naturaleza de los procedimientos se empleen maquinarias destinadas a sujetar, levantar y/o trasladar materias primas, subproductos o bien productos terminados, excluyéndose de estos aparatos mecánicos, los ascensores y montacargas, cuyo funcionamiento se regula en la NOM-004-STPS que también se anexa.

En dicho ordenamiento se describen tanto en forma literal como gráficamente los requerimientos a los que hace alusión los artículos 22 y 23 del Convenio, destacándose su punto 3.3.1.d) que señala lo siguiente:

“ 3. Requerimientos”.

“ 3.3 Requisitos”.

“ 3.3.1. Para el manual de procedimientos”.

“ 3.3.1.d). El mantenimiento predictivo y preventivo que se realice a los equipos y dispositivos de seguridad en las grúas y equipo para izar, deberá efectuarse por lo menos cada tres meses, llevando una bitácora de dichas actividades, la cual se mostrará a la autoridad laboral competente cuando ésta la solicite.

Acercas de la interrogante a que alude el inciso a) de este punto, respecto a su las actas de inspección precisan la carga máxima de seguridad, las

fechas y resultados de las pruebas efectuadas a los aparejos de izado y equipos accesorios de manipulación, cabe mencionar lo siguiente:

Todas las actas de inspección señalan de manera exacta las fechas de su levantamiento como requisito indispensable.

En cuanto a la carga máxima de seguridad, es de considerarse que el inspector deberá inscribir en las actas y en el supuesto concreto, cuál es la capacidad de carga de cada aparato que examine, en cumplimiento de las disposiciones del Convenio, al igual que deberá incluir en las actas correspondientes, los resultados que arroje dicha inspección.

CAPITULO CUARTO

REGLAMENTACIÓN DE LA INSPECCION DEL TRABAJO

4.1 LA INAPLICABILIDAD DE LA INSPECCIÓN DEL TRABAJO MARÍTIMO

Si bien es cierto la Ley Federal del Trabajo en su artículo 212 señala que corresponde a la Inspección del Trabajo vigilar el cumplimiento de las leyes y demás normas de trabajo, atendiendo a las leyes y disposiciones sobre comunicaciones por agua, cuando los buques estén en puertos, por lo que en realidad no se cumple con lo indicado dejando al arbitrio de los patrones el cumplimiento de la ley, y sin la supervisión suficiente que asegure el cabal cumplimiento de las normas, poniendo en riesgo la salud y seguridad de los trabajadores en su labor marítimo ya que la Dirección General de Inspección Federal del trabajo por falta de infraestructura y capacitación de los inspectores no realiza inspecciones olvidándose de este campo laboral que cada día se acrecienta más en los aspectos socioeconómicos afectando a todos los trabajadores marítimos por la falta de aplicación de la normatividad federal correspondiente y de la vigilancia por parte de la Dirección General de Inspección Federal del Trabajo dependiente de la STPS.

Por lo que gran parte de las empresas marítimas incumplen con la normas de seguridad e higiene y con las condiciones de trabajo y no informando a los trabajadores marítimos acerca de los riesgos a que están expuestos, por lo cual La Dirección General de Inspección Federal del Trabajo incumple con la aplicación de la ley laboral. Una realidad es que en nuestro país ha desarrollado en mayor parte la actividad marítima y por lo tanto es menester que se verifique las condiciones en las cuales se lleva a cabo la prestación del trabajo en las cuales tanto el patrón debe de cumplir con orientar al trabajador sobre la importancia del asunto y la necesidad de tomar todas las precauciones especiales contra accidentes y enfermedades colaborando con la autoridad inspectiva y con la adopción de medidas recomendables, aun facilitando la tarea de Inspección del Trabajo marítimo cuando de existir un acercamiento entre la Dirección General de Inspección del Trabajo y la Capitanías de puerto para cuando el buque se encuentre en puerto se proceda a la verificación de las normas laborales; por su parte el trabajador debe de observar rigurosamente las normas que garantizan su seguridad personal, inclusive conociendo el uso de los equipos de protección individual o cualesquiera otras medidas de defensa que el patrón le propicie por fuerza de ley o como medida espontánea.

En cierta manera muy poco ha sido la preocupación por parte de esta dependencia por inspeccionar las condiciones de seguridad y del trabajo en las empresas marítimas y por lo tanto es evidente la falta de aplicación de la normatividad laboral Federal correspondiente y la no vigilancia por parte de la Secretaría del Trabajo y Previsión Social.

4.2 REGLAMENTACIÓN DE LA INSPECCIÓN DEL TRABAJO.

El Trabajo Marítimo en cierta manera es una especialización y como tal en la Ley Federal del Trabajo se encuentra reglamentada esta actividad laboral y por lo mismo el trabajador marítimo se encuentra protegido por los derechos laborales consagrados en nuestro ordenamiento jurídico, por lo que la Inspección de las condiciones de trabajo en los buques depende de los ordenamientos jurídicos aplicables, manuales, instructivos y acuerdos específicos que dicten las autoridades, así como las diversas leyes que completan la aplicación de la norma laboral marítima, entre ellas encontramos primeramente a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos por lo que en lo dispuesto en los artículos 5° y 123 apartado "A" y "B" es apropiado señalar que a los trabajadores de los buques y de los puertos le son concedidas garantías consagradas en este último artículo, como son los salarios mínimos, participación de utilidades, garantías de seguridad e higiene en las condiciones de trabajo, tal como se demuestra en sus fracciones XIV y XV de dicha disposición que nos señala que los empresarios serán responsables de los accidentes de trabajo, y de las enfermedades profesionales de los trabajadores, sufridos con motivo o en ejercicio de su profesión o trabajo que ejecuten, así también, están obligados a observar de acuerdo con la naturaleza de su negociación, los preceptos legales sobre higiene y seguridad en las instalaciones de sus establecimientos y adoptar las medidas adecuadas para prevenir accidentes.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 123 apartado "A" fracciones XIV y XV de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, los empresarios serán responsables de los accidentes de trabajo y de las enfermedades profesionales de los trabajadores, sufridos con motivo o en ejercicio de su profesión o trabajo que ejecuten, así también, están obligados a observar de acuerdo con la naturaleza de su negociación, los preceptos legales sobre higiene y seguridad en las instalaciones de sus establecimientos, y a adoptar las medidas adecuadas para prevenir accidentes.

La Ley Federal del Trabajo, reglamentaria del precepto y apartado antes citado, prevé un capítulo especial dedicado a los trabajadores de los buques (Título Sexto, Capítulo III, artículos 187 al 214), conforme al cual se rigen esta categoría de

trabajadores, sin dejar de aplicarse las normas generales previstas en la propia Ley en cuanto no contraríen las contenidas en el capítulo especial, en los términos del artículo 181 de la Ley en la Materia. Bajo estos lineamientos, el ordenamiento en cita establece como obligaciones a cargo de los patrones, instalar de acuerdo con las normas de seguridad e higiene las fábricas, talleres, oficinas y demás lugares en que deberán ejecutarse las labores, para prevenir riesgos de trabajo y perjuicios al trabajador; así como cumplir con las disposiciones que sobre seguridad e higiene fijen las leyes y reglamentos. (Artículo 132, fracciones XVI y XVII).

Por lo que toca a las recomendaciones de la Organización Internacional del Trabajo ratificados por México de acuerdo al artículo 133 constitucional que a su vez tienen el mismo rango que las leyes Federales por lo que la normatividad contenida en un convenio que previamente cumpla con los requisitos no requiere en principio de ninguna ley o reglamento para ser obligatorio tanto para las autoridades como los particulares, atento a lo anterior puede decirse que el haber sido celebrado y ratificado las normas en le contenidas ya tienen el carácter de legislación nacional.

La Ley Federal de los Trabajadores al Servicio del Estado, reglamentaria del Apartado "B" del artículo 123 de la Constitución, dispone por su parte que los titulares a que se refiere el artículo 1º de dicha Ley, deben cumplir con todos los servicios de higiene y de prevención de accidentes a que están obligados los patrones en general (Artículo 43, fracción II).

Sobre las medidas tendientes a garantizar la protección de la salud y la asistencia médica de la gente de mar a bordo, contenidas en el presente artículo, la Ley Federal del Trabajo establece entre otras obligaciones especiales a cargo de los patrones, proporcionar a bordo alojamientos cómodos e higiénicos; proporcionar alimentación sana, abundante y nutritiva a los trabajadores de buques dedicados al servicio de altura y cabotaje y de dragado; proporcionar la alimentación y alojamiento, tratamiento médico y medicamentos y otros medios terapéuticos, en los casos de enfermedades, cualquiera que sea su naturaleza; y llevar a bordo el personal y material de curación que establezcan las leyes y disposiciones sobre comunicaciones por agua. (Artículo 204, fracciones I, II, VII y VIII).

Además de las citadas obligaciones especiales, la Ley de la Materia contempla otras de carácter general, como son, cumplir con las obligaciones de seguridad e higiene que fijen las leyes y los reglamentos para prevenir los accidentes y enfermedades en los centros de trabajo y, en general, en los lugares en que deban ejecutarse las labores; y, disponer en todo tiempo de los medicamentos y materiales de

curación indispensables que señalen los instructivos que se expidan, para que se presenten oportuna y eficazmente los primeros auxilios; proporcionar a sus trabajadores los medicamentos profilácticos que determine la autoridad sanitaria en los lugares donde exista *peligro de epidemia*. (Artículos 132 fracciones XVII y XIX).

En materia de riesgos de trabajo, conforme al artículo 487 de la Ley Federal del Trabajo los patrones están obligados a proporcionar a los trabajadores asistencia médica y quirúrgica; rehabilitación; hospitalización, cuando el caso lo requiera; medicamentos y material de curación; y los aparatos de ortopedia necesarios.

Finalmente, el artículo 28 del ordenamiento en cita, establece que los trabajadores que presten sus servicios fuera de la República, tendrán derecho a las prestaciones que otorguen las instituciones de seguridad y previsión social a los trabajadores en el país al que vayan a prestar sus servicios.

En cuanto a medidas preventivas, la Ley Federal del Trabajo prevé el establecimiento de comisiones de seguridad e higiene, compuestas por igual número de representantes de los trabajadores y del patrón, para investigar las causas de los accidentes y enfermedades, proponer medidas para prevenirlas y vigilar que se cumplan. (Artículo 509)

También en el Reglamento Federal de Seguridad e Higiene y Medio Ambiente de Trabajo, se prevén medidas tendientes a proteger la salud de los trabajadores de los buques, al establecer obligaciones a cargo del patrón para proporcionarles el equipo y los dispositivos necesarios para el desempeño de trabajos que los expongan a presiones ambientales anormales.

Así mismo, establece las condiciones generales de higiene que deben observarse en los centros de trabajo (Artículos 175 al 182), con un capítulo especial relativo a los servicios preventivos de medicina del trabajo (Artículos 213 al 216).

Cabe hacer notar que, por lo que se refiere a la asistencia médica, la misma es proporcionada por instituciones, para que éstas a su vez proporcionen asistencia médica y los servicios sociales necesarios para el bienestar de los trabajadores.

En este sentido, la Ley del Seguro Social creada por disposición constitucional (Artículo 123, Apartado "A" fracción XXIX de la Constitución), aplicable a los trabajadores sujetos en sus relaciones laborales al Apartado "A" del precepto legal citado, regula la seguridad social, la cual tiene por finalidad garantizar el derecho humano a la salud y la asistencia médica, la protección de los medios de subsistencia y

los servicios sociales necesarios para el bienestar individual y colectivo (Artículos 2º, 6º, 63 y 88).

La Ley del ISSSTE, contempla análogas disposiciones, aplicables a los trabajadores sujetos al Apartado "B" del artículo 123 Constitucional. (Artículo 2º, 3º, 30, 33 y 39). Para una mayor información se sugiere consultar al ISSSTE, el cual tiene a su cargo la administración de los seguros, prestaciones y servicios en la materia (Artículo 2º).

El Reglamento General de la "Casa del Marino" de los Estados Unidos Mexicanos, dispone que el objeto de dicha institución es el de procurar al bienestar de los marinos en tierra, para lo cual proporcionará entre otras prestaciones las siguientes: hospedería y servicios conexos; sanatorios y consultorios médicos; y salvamento de náufragos (Artículo 2º).

Sobre las medidas de protección sanitaria, asistencia médica, promoción de la salud y educación sanitaria en general, se sugiere consultar a la Secretaría de Salud en los términos de lo dispuesto en los artículos 39 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 1º, 2º y 3º fracciones VIII, XI, XIV y XXVIII de la Ley General de Salud.

De acuerdo a la legislación mexicana la navegación marítima, sea ésta de altura o de cabotaje comprende los siguientes tránsitos:

- Transporte de pasajeros
- Transporte de carga
- Pesca
- Remolque
- Dragado, salvamento y demás trabajos relacionados con las comunicaciones por agua.

Se aplican en la medida de que la legislación mexicana las considera entre los tipos de embarcación que define.

De conformidad con la Ley Federal del Trabajo, Título Sexto "Trabajos Especiales", Capítulo III "Trabajadores de los Buques", los patrones están obligados a proporcionar a bordo alojamientos cómodos e higiénicos, alimentación sana, abundante y nutritiva, tanto en altamar como cuando el buque sea llevado a puerto extranjero para reparaciones y sus condiciones no permitan la permanencia a bordo, así

mismo subsiste esta obligación en puerto en puerto nacional cuando no sea el del lugar donde se tomó al trabajador.

En caso de enfermedad, cualesquiera que sea su naturaleza los trabajadores deberán recibir alimentación y alojamiento, tratamiento médico y medicamentos, así como otros medios terapéuticos.

Al respecto, cabe mencionar que los trabajadores de los buques también se rigen por las normas generales contenidas en la Ley Federal del Trabajo, en cuanto éstas no contravengan lo dispuesto en el Título correspondiente al Trabajos Especiales, en específico lo referente al Capítulo de los Trabajadores de los Buques.

Los patronos están obligados a proporcionar habitación y alimentación sin costo para el trabajador.

Para el caso de los buques en tráfico interior o fluvial, "la alimentación de los trabajadores por cuenta de los patronos 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 naveguen por seis horas o más, o que navegando menos de ese tiempo, suspendan la navegación en lugares despoblados en los que sea imposible a los trabajadores proveerse de alimentos.

En algunos puertos existen "Casas del Marino", donde el Ejecutivo Federal determina la forma de sostenimiento y mejoramiento de sus servicios y fija las aportaciones de los patronos. Estas "casas" son coordinadas y administradas a través del Fideicomiso de Formación y Capacitación para el Personal de la Marina Mercante Nacional.

Relacionado con la disposición contenida en el presente párrafo, la Ley Federal del Trabajo dispone que los patronos tienen entre otras obligaciones, establecer una enfermería dotada con los medicamentos y material de curación necesarios par la atención médica y quirúrgica de urgencia cuando tenga a su servicio más de 100 trabajadores. Dicha enfermería deberá estar atendida por personal competente, bajo la dirección de un médico cirujano. (Artículo 504, fracción II)

Actualmente la legislación laboral nacional no contempla los factores referidos en el presente párrafo para determinar los buques de que deben contar con un médico de empresa.

De conformidad con el artículo 2º, fracción VII, del Reglamento General de la "Casa del Marino" de los Estados Unidos Mexicanos, uno de los diversos servicios que presta dicha institución es precisamente el de salvamento de náufragos y asistencia médica.

La Ley Federal del Trabajo establece la obligación a cargo de los patrones de informar a la Secretaría del Trabajo y Previsión Social, de los accidentes y muertes que ocurran por riesgos de trabajo (Artículo 504, fracciones V y VI), con el objeto de que la Dependencia cumpla, entre otras atribuciones, con la de llevar las estadísticas generales correspondientes a la materia del trabajo. (Artículo 40, fracción XV de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.

Con relación a las autoridades a las que se confía la aplicación de los ordenamientos señalados en los presentes comentarios, es de manifestarse lo siguiente:

a) Por lo que se refiere a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, concretamente las normas relativas del apartado A del artículo 123, así como las normas contenidas en la Ley Federal del Trabajo, corresponde su aplicación a las autoridades laborales de competencia federal, de acuerdo a lo dispuesto por el artículo 123, apartado A, fracción XXXI, inciso b, puntos 1 y 3 de la propia Constitución, que a la letra dice: "XXXI. La aplicación de las leyes de los Estados, en sus respectivas jurisdicciones, pero es de la competencia exclusiva de las autoridades federales en los asuntos relativos a:

(a) Ramas Industriales.

(b) Empresas:

1. Aquéllas que sean administradas en forma directa o descentralizada por el Gobierno Federal;

2. Aquéllas que actúen en virtud de un contrato o concesión federal y las industrias que les sean conexas, y

3. Aquéllas que ejecuten trabajos en zonas federales o que se encuentren bajo jurisdicción federal, en las aguas territoriales o en las comprendidas en la zona económica exclusiva de la nación."

"También será competencia exclusiva de las disposiciones de trabajo... respecto a las obligaciones de los patrones en materia de.....seguridad e higiene en los centros de trabajo". Además de las condiciones de trabajo que se señalan, la inspección que se realiza a las embarcaciones, abarca la verificación del

cumplimiento de las normas generales que para los trabajadores de los buques determina la Ley Federal del Trabajo y de las obligaciones de los patrones y de los trabajadores en relación a las vacaciones pagadas, el pago de salarios e indemnizaciones, los costos de situación de fondos de los familiares de los trabajadores, tratamiento médico, repatriación y traslado, aviso de accidentes de trabajo, instrucciones y prácticas sobre riesgos del mar, y la prohibición del expendio de bebidas embriagantes a bordo. Artículos 197, 199, 204, 205 y 206 título sexto, capítulo III (LFT).

b) La aplicación de las disposiciones contenidas en la Ley del Seguro Social, corresponde al IMSS, de acuerdo con lo establecido en el artículo 5° del citado ordenamiento.

c) Las disposiciones contenidas en la Ley del Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores al Servicio del Estado (ISSSTE), son aplicadas en los términos de lo previsto por el artículo 4° de la propia Ley.

d) Las normas contenidas en la Ley de Vías Generales de Comunicación son aplicables por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, según lo previsto en las fracciones XVI, XVII, XVIII, XIX y XX del artículo 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.

e) La aplicación de las disposiciones contenidas en la Ley General de Salud, corresponde a la Secretaría de Salud en los términos del artículo 39 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; así como a los gobiernos de las entidades federativas, incluyendo el Departamento del Distrito Federal, así como a los gobiernos de las entidades federativas, incluyendo el Departamento del Distrito Federal, en el ámbito de sus respectivas competencias, de conformidad con lo dispuesto por los artículos 4°, 130, 134, 393 y 403 de la Ley General de Salud.

f) Las disposiciones contenidas en el Reglamento General de la "Casa del Marino" de los Estados Unidos Mexicanos, son aplicadas por la propia Institución, la cual depende de la Secretaría de Marina. (Artículo 4°)

Es a la Dirección General de Inspección Federal del Trabajo en los que se reitera que las autoridades a las que se confía la aplicación de las leyes y reglamentos que son específicamente, la Secretaría del Trabajo y Previsión Social y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, así como las Direcciones Generales de Inspección Federal del Trabajo y la de Puertos y Marina Mercante, dependientes, respectivamente, de tales Secretarías de Estado.

Las normas generales cuyo cumplimiento se vigila en la inspección son las relativas a:

- La edad mínima, artículo 173 (LFT).
- El contrato colectivo de trabajo, artículos 422-425 y 386-403 (LFT).

- La jornada de trabajo, artículos 58-68 (LFT).
- Las indemnizaciones por enfermedad o accidente, artículo 276 (LFT).
- El reconocimiento médico, artículo 134, fracción X (LFT).
- La formación y capacitación de los trabajadores en general y, por ende, de la gente de mar, artículo 132, fracción XV (LFT).
- La alimentación y alojamiento, que es obligatorio que los patrones proporcionen, artículo 204, fracciones I, II y III.
- Los certificados de habilidades de los tripulantes de las embarcaciones de la marina mercante mexicana. Reglamento para la Formación de Capacitación de los Tripulantes de la Marina Mercante y para la Expedición de Títulos, Certificados, Libretas de Mar y de identidad Marítima, Artículo 1º, Diario Oficial de la Federación, 12 de noviembre de 1982, México, D.F.

En materia inspectiva converge la presencia de la legislación que se aplica a las comunicaciones marítimas. Dicha legislación, cuyo cumplimiento está a cargo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, está representada básicamente por la Ley de Vías Generales de Comunicación, la Ley de Navegación y los Reglamentos del Servicio de Inspección Naval de Cubierta y de Inspección Naval de Máquinas. En la actualidad, estos reglamentos son objeto de revisión profunda para actualizar las prevenciones que los conforman.

La verificación de que se cumplan las obligaciones y ejerciten los derechos que constan en el convenio de la OIT 163 y los ordenamientos que integran la normatividad laboral mexicana es una competencia exclusiva de la Dirección General de Inspección Federal del Trabajo de la Secretaría del Trabajo y Previsión Social (STPS), institución que tiene a su cargo la función de vigilar el cumplimiento de las normas jurídicas laborales y la cual realiza su labor en los ámbitos federal y local, según disponen los preceptos 523, fracción VI, 527, 527-A, 540 y demás relativos de la Ley Federal del Trabajo. El dispositivo 212 de ésta expone que "Corresponde de la Inspección del Trabajo vigilar el cumplimiento de las leyes y disposiciones sobre comunicaciones por agua cuando los buques estén en puerto".

La Dirección General de Puertos y Marina Mercante de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), manifiesta que debido a la reciente ratificación del convenio se está estudiando la posibilidad de darle el debido cumplimiento conforme

a las atribuciones que tiene reservadas este Sector de Comunicaciones y Transportes, en especial menciona que existen las Casas del Marino abiertas para toda la gente de mar enrolada, ya sea en buques nacionales o extranjeros. Dichas Casas son administradas actualmente por el Fideicomiso de Formación y Capacitación para Personal de la Marina Mercante Nacional, órgano dependiente de la SCT.

La Dirección General de Puertos y Marina Mercante de la citada Secretaría comenta que de conformidad con el artículo 36, fracciones XIV, XVI y XVII, de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, es competente para regular, promover y organizar la marina mercante, regular las comunicaciones y transportes por agua, inspeccionar los servicios de la marina mercante y ejercitar las funciones análogas y derivadas de la Ley.

La verificación de que se dé cumplimiento a la legislación laboral y la legislación sobre comunicaciones marítimas, se desarrolla por las Direcciones Generales de Inspección Federal del Trabajo y de Puertos y Marina Mercante antes mencionadas.

Por otro lado, es adecuado reiterar que se carece de posibilidades jurídicas para inspeccionar los buques con pabellón extranjero. En primer lugar, porque de acuerdo con el artículo 187 de la Ley Federal del Trabajo, las disposiciones del capítulo competente, el III, se aplican a los trabajadores de los buques, comprendiéndose dentro de esta denominación cualquier clase de barco o embarcación que ostente bandera mexicana. En segundo lugar, porque desde el punto de vista de Derecho Internacional Público los buques, barcos o embarcaciones extranjeras son considerados una extensión del territorio del país que corresponda y, consiguientemente, no son dables de ser inspeccionados por las autoridades laborales mexicanas. Pese a lo expuesto, los buques extranjeros pueden ser inspeccionados, excepcionalmente, por tales autoridades, cuando le soliciten los capitanes, armadores, navieros o fletadores de los buques extranjeros que correspondan.

Por otro lado, las condiciones específicas de trabajo existentes en los buques, se deben a los formularios y manuales que para la inspección del trabajo marítimo elaboran las autoridades competentes.

Así mismo, es necesario referir que el numeral 214 de la Ley Federal del Trabajo prevé que el Ejecutivo Federal determinará la forma de sostener y mejorar los servicios de la "Casa del Marino" y fijará las aportaciones de los patrones. Las "Casas del Marino", a través de las cuales se proporcionan en los puertos servicios de hospedaje a la gente de mar, son establecidas, organizadas y administradas por la Dirección General de Puertos y Marina Mercante previamente referida.

La manera como se organiza en el país la inspección de las condiciones de trabajo en los buques depende de los ordenamientos jurídicos aplicables, los manuales, instructivos y acuerdos específicos que dicten las autoridades.

Esta inspección se cumplimenta a través de las Delegaciones Federales del Trabajo, dependientes de la Secretaría de Trabajo y Previsión Social, y domiciliadas, según corresponda, en los puertos principales de las Entidades Federativas.

Así mismo, cabe manifestar que la Dirección General de Medicina Preventiva en el Transporte, el Fideicomiso anteriormente señalado y la Dirección General de Puertos y Marina Mercante están elaborando unos documentos que se intitulan "Promoción de la Salud y Educación Sanitaria" y "Primeros Auxilios" a través de los cuales se hace una descripción detallada sobre el concepto de salud, educación para la salud, control de enfermedades transmisibles, control de enfermedades transmisibles, control de enfermedades no transmisibles, accidentes e higiene.

En esta virtud, y por lo que se refiere al documento sobre Primeros Auxilios, en éste se dan a conocer las definiciones de los primeros auxilios, lo que debe hacerse y lo que no en caso de accidentes a bordo, heridas en general, hemorragias, quemaduras, insolación, fracturas, luxación y esguinces, convulsiones y tétanos; entre otros.

Es por todo lo anterior que creemos conveniente, antes de entrar en materia establecer en qué consiste un reglamento y cuáles son sus características principales.

Andrés Serra Rojas, define al reglamento como "El conjunto de normas administrativas subordinadas a la ley, obligatorias, generales e impersonales expedidas unilateral y espontáneamente por el Presidente de la República, en virtud de sus facultades discrecionales que le han sido conferidas por la Constitución o que resulten implícitamente del ejercicio del Poder Ejecutivo."³⁶

Por otra parte, Gabino Fraga lo define como "una norma o conjunto de normas jurídicas de carácter abstracto e impersonal que expide el Poder Ejecutivo en uso, de una facultad propia y que tiene por objeto facilitar la exacta observancia de las leyes expedidas por el poder legislativo."³⁷

³⁶ SERRA ROJAS, Andrés. Derecho Administrativo. Tomo I, cuarta edición Porrúa, México, 1981, pág. 195

³⁷ FRAGA, Gabino. Derecho Administrativo. Cuarta edición Porrúa, México, 1988, pág. 104.

Por último, Sergio Francisco de la Garza define el Reglamento como "un acto jurídico formalmente administrativo, tienen su origen en el Presidente de la República, y materialmente legislativo, porque crea situaciones jurídicas generales, abstractas e impersonales, por medio de la cual se desarrollan y complementan en detalle las normas de una ley, a efecto de hacer más eficaz y expedita su aplicación a los casos concretos, determinando de modo general y abstracto los medios para ellos."³⁸

Como se desprende de las definiciones señaladas en los párrafos anteriores, el Reglamento va a desarrollar las normas que se contienen en las leyes para que ésta pueda ser debidamente cumplida. Como se desprende de lo anterior, para que pueda ser válido un reglamento tiene que existir previamente una ley, y únicamente concretarse a detallar las disposiciones que en ella se contienen, por lo que no pueden existir reglamentos autónomos.

En este mismo orden de ideas, el Reglamento se debe sujetar a dos principios que son:

a) El de reserva de ley. Este principio tiene como base que el Presidente al ejercer la facultad reglamentaria se tiene que abstener de legislar en materias que son de exclusiva competencia del Poder Legislativo, como lo son en materia tributaria, los hechos imposables, sujetos, bases, tasas, exenciones, etc.; "la violación de este principio trae como consecuencia su impugnabilidad por medio del juicio de amparo".³⁹

b) El de preferencia de la Ley, el cual proclama que las disposiciones de un reglamento no pueden contrariar u oponerse a las disposiciones de la Ley que se reglamenta.

Se ha venido hablando de lo que es un reglamento y que la facultad de expedirlos radica en el Poder Ejecutivo, pero un aspecto muy importante es el determinar cual es el fundamento de dicha facultad.

El artículo 89 fracción I, de la Constitución establece:

"Artículo 89.- Las facultades y obligaciones del Presidente son las siguientes:

I.- Promulgar y ejecutar las leyes que expida el Congreso de la Unión, proveyendo en la esfera administrativa a su exacta observancia."

³⁸ DE LA GARZA, Sergio Francisco. Derecho Financiero Mexicano. Tercera edición Porrúa, México, 1981, pág. 33

³⁹ *Ibidem*. Pág 34

El citado artículo es el fundamento de la facultad reglamentaria del Presidente, si bien es cierto que no se encuentra expresamente conferida en el mismo, estamos de acuerdo con la teoría que al respecto sustenta el Dr. Felipe Tena⁴⁰ en la que establece que al tener el Presidente la facultad de ejecutar las leyes, también la tiene para expedir reglamentos toda vez que éstos van a ser un apoyo para poder realizar la función que tiene encomendada, el mismo autor sostiene que "la facultad reglamentaria es una institución de derecho consuetudinario que viene a llenar el vacío que inexplicablemente dejaron los constituyentes de 57 y 17. Hoy en día es el precedente y no el texto, el que justifica e nuestro derecho la facultad reglamentaria".

También estamos de acuerdo con esto último, ya que las constituciones anteriores a las de 1857 y 1917 expresamente otorgaban la facultad reglamentaria la Presidente como lo fue en la Constitución Española de Cádiz del 18 de marzo de 1812, en la fracción II del artículo 171, el artículo 170 de la Constitución de Apatzingán expresamente señalaba dicha facultad, así mismo, la Constitución Federal del 4 de octubre de 1824, así lo disponía en el artículo 110 fracción II; las siete leyes constitucionales del 30 de diciembre de 1836 en su artículo 17, fracción I; el primer proyecto de Constitución de 26 de agosto de 1842, en su artículo 95 fracción II entre otras.

En nuestra opinión, la facultad reglamentaria en nuestro sistema jurídico es de suma importancia, ya que el Ejecutivo al estar en contacto directo con la realidad, y con las necesidades sociales se encuentra en una mejor aptitud de adecuar los principios contenidos en la ley a las necesidades sociales, a través del Reglamento.

Pero también consideramos que hay que tener mucho cuidado en la forma e que se va a ejercer dicha facultad, toda vez que el Reglamento al crear situaciones jurídicas generales, abstractas e impersonales, características idénticas a las de ley, en algunas ocasiones rompe con el principio de la división de poderes, porque el Ejecutivo se excede al ejercer dicha facultad .

A lo que nos permitimos crear un Reglamento Federal de Inspección del Trabajo Marítimo, en virtud de que es necesario crearlo en base a la especialización de los trabajadores de los buques y de acuerdo al estudio antes citado, se requiere para adecuar la Inspección del Trabajo a las necesidades de vigilancia y verificación de la norma laboral marítima a cargo de la Dirección General de la Inspección Federal del Trabajo de la Secretaría del Trabajo y Previsión Social, y en el momento de realizar inspecciones a los buques cuando éstos se encuentren en puerto, por consiguiente se formuló de la siguiente manera:

⁴⁰ TENA RAMIREZ, Felipe. Derecho Constitucional Mexicano. Sexta edición Porrúa, México, 1980, pág. 58

inspecciones a los buques cuando éstos se encuentren en puerto, por consiguiente se formuló de la siguiente manera:

Reglamento de Inspección Federal del Trabajo Marítimo.

Capítulo I

Disposiciones Generales

Artículo 1º. Las disposiciones de este Reglamento son de orden público y rigen en todas las zonas territoriales de agua o en las zonas comprendidas en la zona económica exclusiva de la nación.

Artículo 2º. La aplicación de este reglamento corresponderá a la Secretaría del Trabajo y Previsión Social.

Artículo 3º. La inspección del trabajo en puertos, tendrá a su cargo la vigilancia del cumplimiento de las disposiciones constitucionales en materia de trabajo, de la Ley Federal del Trabajo, de sus reglamentos y disposiciones sobre comunicaciones por agua y cuando los buques estén en puerto.

Artículo 4º. La autoridad del trabajo dentro de su ámbito de competencia, expedirá los manuales, instructivos y normas oficiales que sean necesarias para realizar la inspección del trabajo marítimo debiendo para su obligatoriedad y general observancia ser publicados en el Diario Oficial de la Federación.

Artículo 5º. La Secretaría del Trabajo y Previsión Social y los gobiernos de los Estados ribereños y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes podrán celebrar convenios para efectos de coordinación y unificación de criterios, planes y programas, sistemas y procedimientos de inspección que permitan la adecuada vigilancia y aplicación de los preceptos constitucionales en materia de trabajo de las normas contenidas en la Ley Federal del Trabajo, sus reglamentos y demás disposiciones aplicables.

Artículo 6°. Para efectos de este Reglamento debe entenderse por patrón al armador o naviero que siendo persona física o moral, utiliza los servicios de uno o varios trabajadores marítimos, entendiéndose que el capitán de un buque utiliza los servicios de otros tripulantes se entenderá que el patrón de aquél los será también de éstos.

Artículo 7°. Para efectos de este ordenamiento se considera como centro de trabajo a toda empresa naviera que tiene por objeto operar y dotar de tripulación de tripulación y que explotar una o más embarcaciones de su propiedad o bajo su posesión, aún cuando ello no constituya su principal actividad; y en los cuales participen personas que sean sujetos de una relación de trabajo.

Artículo 8°. Los requisitos para ser Inspector Federal del Trabajo, así como sus atribuciones y obligaciones, prohibiciones, responsabilidades y sanciones, están contempladas en el Reglamento de Inspección Federal del Trabajo.

Capítulo II

De la Práctica de las Inspecciones a los buques.

Artículo 9°. Será objeto de la inspección materia de este reglamento, los buques que ostenten bandera mexicana que se encuentren dentro de la jurisdicción federal en general o en la zona económica exclusiva de la nación y en coordinación con las autoridades marítimas y atendiendo las disposiciones por agua.

Se exceptúan los buques de pabellón extranjero a excepción cuando lo soliciten los capitanes, armadores, navieros o fletadores de los buques extranjeros que correspondan.

Artículo 10°. Los Inspectores, para practicar visitas, deberán estar provistos de órdenes escritas en las que se precise la matrícula del buque, y la fecha del arribo, el objeto de la inspección y su alcance.

Artículo 11°. Las autoridades de trabajo deberán, en coordinación con las autoridades marítimas hacer la programación de las visitas iniciales, periódicas y de verificación que deben de practicarse en los buques.

Así mismo, las autoridades del trabajo podrán ordenar la práctica de visitas extraordinarias de oficio o a petición de los interesados, haciéndose mención de ello en la orden de inspección correspondiente.

Y en el caso de alguna inspección a un buque de pabellón extranjero, una copia de ésta se mandará al cónsul más cercano.

Artículo 12º. Las inspecciones de trabajo deberán practicarse en los buques cuando éstos arriben al puerto, durante las horas de labores sin distinción de turnos.

Artículo 13º. Al momento de llevarse a cabo una inspección, tanto el armador o naviero, como el capitán y los trabajadores del buque, deberán de dar todo tipo de facilidades para que aquella se practique, así como proporcionar la información y documentación que les sean requeridas por el inspector y a que obligan la Ley Federal del Trabajo, sus reglamentos y demás disposiciones aplicables en la materia.

Artículo 14º. Los hechos que hagan constar los inspectores del trabajo en las actas que levanten en ejercicio de sus funciones, se tendrán por ciertos mientras no se demuestre lo contrario, siempre que dichas actas se hubiesen levantado con apego a las disposiciones de este reglamento.

Artículo 15º. Los inspectores del trabajo deberán practicar con toda oportunidad las inspecciones que les sean ordenadas por las autoridades del trabajo.

Artículo 16º. Para la práctica de las correspondientes visitas, los inspectores se sujetarán a las instrucciones recibidas de las autoridades del trabajo, en la orden que por escrito les sea girada para tales efectos.

En dicha diligencia, los inspectores deberán cerciorarse de la personalidad de quien representa al armador, cuando no se entienda directamente con éste.

Artículo 17º. Durante la visita, el inspector deberá efectuar los interrogatorios a que se refiere el artículo 541 fracción III de la ley Federal del Trabajo, quedando facultado para retirar a las partes con objeto de evitar la posible influencia que éstas ejerzan sobre los interrogatorios efectuados, se harán constar en el acta respectiva.

Artículo 18º. Los inspectores de trabajo procurarán que las actas de inspección que levanten y envíen a sus superiores, vayan acompañadas del contrato colectivo y del reglamento interior que regulen las relaciones obrero-patronales en el

buque de que se trate, cuando en el resultado de la inspección aparezca que las violaciones existentes se relacionan con disposiciones contractuales.

Artículo 19°. Cuando se trate de inspecciones tendientes a vigilar el cumplimiento de las normas de seguridad e higiene, si el inspector encuentra deficiencias que impliquen un peligro inminente para la seguridad en el buque o para la salud o seguridad de las personas que se encuentren en él, deberá determinar la adopción de las medidas de aplicación inmediata que considere necesarias para evitar tales riesgos.

Artículo 20°. Los inspectores quedan facultados para entregar en su caso, además de la copia del acta de inspección relativa a las infracciones a la ley, las notificaciones y citatorios a los armadores o navieros o a los capitanes del buque, haciendo constar las disposiciones legales violadas y las que se refieran a las sanciones correspondientes, para el efecto de que ante las autoridades del trabajo competentes, ocurran a manifestar lo que a su interés convenga en la etapa respectiva del procedimiento administrativo.

Artículo 21°. Los inspectores del trabajo deberán de levantar un acta en cada inspección que realicen, con la intervención de los trabajadores del buque, del armador o naviero, o de los capitanes y dos testigos de asistencia, así como los integrantes de la comisión que corresponda; éstos últimos podrán fungir como testigos de asistencia.

El contenido del acta dependerá del tipo de inspección que se realice, debiendo reunir los requisitos de fondo y forma establecidos por los instructivos correspondientes.

De tales actuaciones se deberá entregar una copia a las partes que hayan intervenido en las mismas, haciendo constar en la propia acta tal circunstancia.

Artículo 22°. Antes de concluir con el levantamiento de la correspondiente acta, el inspector asentará en su caso las manifestaciones formuladas por los trabajadores, el patrón o su representante, e invitará a firmar el documento a las personas que hayan intervenido en la diligencia, así como los testigos que se hayan designado para la misma, en caso de negativa, se hará constar tal hecho, sin que dicha circunstancia afecte la validez del documento.

Artículo 23°. Cuando por cualquier motivo el inspector no logre practicar la diligencia ordenada, informará a la autoridad competente las causas que lo impidieron, haciéndolo constar en un acta la causa de la negativa del armador o naviero o del capitán del buque.

En el caso de que no se encuentren los armadores o navieros o el capitán, la diligencia se entenderá con los presentes, designándose en su caso a los testigos de asistencia correspondientes.

Artículo 24°. Cuando de una intervención conciliatoria se detecten violaciones a las normas de trabajo se turnarán las actas en las que tales infracciones se hagan constar a la dependencia calificadora, para los efectos legales procedentes.

Artículo 25°. Una vez practicada la inspección de que se trate, deberá turnar el acta levantada a sus superiores jerárquicos dentro de un plazo no mayor de 3 días hábiles.

Artículo 26°. Una vez valoradas y calificadas las actas de inspección, serán turnadas a la autoridad competente para el efecto de imponer la sanción correspondiente, en los términos de la Ley Federal del Trabajo.

Artículo 27°. Las Notificaciones a los navieros o armadores o a los capitanes del buque, se registrarán por el capítulo VII del Reglamento de Inspección del Trabajo en vigor.

CONCLUSIONES

Primera.- La inspección del trabajo es el instrumento básico en la vigilancia y cumplimiento de la legislación laboral y cuya función la realiza facultándose en el art. 527 de la ley federal del trabajo.

Segunda.- La dependencia encargada de vigilar el cumplimiento de la legislación laboral es la Secretaría del Trabajo y Previsión Social quien a su vez le delega a la Dirección General de Inspección Federal del Trabajo y a las delegaciones Federales y otras bajo la responsabilidad de los gobernadores de las Entidades federativas, y ambos con iguales funciones para efectuar inspecciones relativas a las condiciones generales de trabajo y seguridad industrial en los centros laborales.

Tercera.- La Dirección General de Inspección Federal del Trabajo como autoridad tiene la competencia exclusiva de vigilar entre otras aquellas actividades que se ejecuten trabajos en zonas federales o que se encuentren bajo la jurisdicción federal, en las aguas territoriales o en la zona económica exclusiva de la nación; por lo que la especialización del trabajo marítimo (de buques) queda sujeto a la inspección relativa a las condiciones generales de trabajo, seguridad e higiene en las que se desempeñen éstas.

Cuarta.- Los trabajadores marítimos se encuentran protegidos por la regulación que se encuentra consagrada en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Ley Federal del Trabajo, reglamentos, recomendaciones de la Organización Internacional del Trabajo en los cuales México ha ratificado y por lo cual su contenido se hace necesario se adapten a la legislación diversos preceptos legales que faciliten el cumplimiento de la ley; y por tal motivo todo trabajador marítimo goza de todos los derechos consagrados en la legislación Nacional.

Quinta.- La Dirección General de Inspección Federal del Trabajo como dependencia gubernamental tiene la función imperativa de vigilar las normas laborales, proporcionar información técnica y asesoría a los trabajadores y a los patrones, hacer del conocimiento de las autoridades respectivas las violaciones y deficiencias que se observen en el centro laboral así mismo de realizar estudios y acopio de datos que contribuyan a la armonía de las relaciones obrero patronales, así como todos aquellos que se desprendan de las normas oficiales mexicanas.

Sexta.- No obstante que las normas oficiales mexicanas que expide la Secretaría del Trabajo y Previsión Social en materia de seguridad e higiene para los centros laborales son aplicables a la especialización del trabajo marítimo no se adaptan a

la actividad laboral marítima, por lo que se requiere de la creación de normas oficiales mexicanas que reúnan los requerimientos de seguridad e higiene que deben observarse en las instalaciones de los centros de trabajo portuaria, llevándose a cabo un análisis para la identificación de riesgos a los que están expuestos los trabajadores; y en la que participen de forma planeada y organizada patrones, trabajadores y autoridad.

Séptima.- Como bien es cierto que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes es la autoridad Marítima y que a través de la capitania de puerto realiza inspecciones pero únicamente en el aspecto operacional técnico en los puertos cumpliendo con sus atribuciones fijadas en la ley y en el caso de la vigilancia de que se cumplan cabalmente las condiciones generales de trabajo y de seguridad e higiene la Dirección General de Inspección Federal del Trabajo no realiza estas inspecciones dejando al arbitrio de los patrones su cumplimiento.

Octava.- La actividad laboral Marítima en México con las nuevas políticas privatizadas y el nuevo desarrollo portuario se sigue acrecentando la industria portuaria que conlleva implícitamente la especialización de la fuerza laboral y que ciertamente los trabajadores de los buques gozan de protección por la legislación laboral y que esta debe ser vigilada en su aplicación por las autoridades inspectoras que son la Secretaría del Trabajo y Previsión Social a través de la Dirección General de la Inspección Federal del Trabajo y por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en su función de inspección de carácter operacional técnico estas dependencias deberían de realizar su función en una estrecha y verdadera coordinación a fin de que se adapten mediadas más eficaces encaminadas a proteger el trabajador marítimo.

Novena.- La Inspección del Trabajo marítimo requiere de una reglamentación especial para realizar visitas inspectoras a los buques misma que regule con precisión y en forma integral la Inspección del Trabajo marítimo; por lo tanto es necesario la creación de un reglamento especial para la practica de inspecciones de los buques para que se lleven acabo la verificación de las condiciones de trabajo y de seguridad e higiene por parte de la Dirección General de la Inspección Federal del Trabajo dependiente de la Secretaria del Trabajo y de la Previsión Social

BIBLIOGRAFIA

BRUNETTI, Antonio. Derecho Marítimo Privado. Trad. de Rafael de Montella. España 1950-1951.

CABANELLAS, Guillermo. Derecho Normativo Laboral. Argentina. Omeba 1966.

CASTORENA, José de Jesús. Manual del Derecho Obrero. Quinta edición. México 1971.

CAVAZOS FLORES, Baltasar. 35 Lecciones de Derecho Laboral. T.I., "Historia, principios fundamentales, derecho individual y trabajos especiales". Sexta edición. Porrúa. México 1980.

CERVANTES AHUMADA, Raúl. Derecho Marítimo. Herrero. México 1982.

DE BUEN LOZANO, Nestor. Derecho del Trabajo. Tomo 1. Porrúa. México 1996.

_____. Derecho del Trabajo. Tomo 2. Porrúa. México 1996.

DE LA CUEVA, Mario. El Nuevo derecho Mexicano del Trabajo. Tomo 1. Porrúa. México. 1986.

_____. El Nuevo Derecho Mexicano del Trabajo. Tomo 2. Porrúa. México 1986.

DE LA GARZA, Sergio Francisco. Derecho Financiero Mexicano. Tercera edición. Porrúa. México. 1981

DOMINGO RAY, José. Derecho de la Navegación. con apéndice 1 Abeledo Perrot. Argentina 1978

GARCIA OVIEDO, Carlos. Tratado Elemental de Derecho Social. Cuarta edición. España 1950.

GUERRERO, Euquerio. Manual de Derecho del Trabajo. Porrúa. México 1976.

FRAGA, Gabino. Derecho Administrativo. Cuarta edición Porrúa. México. 1988

HERNANDEZ YZAL, Santiago. Derecho Marítimo. Tomo 1. Cadi Francisco Tarrega. Barcelona 16 España 1982.

_____. Derecho Marítimo. Tomo 2. Cadi Francisco Tarrega. Barcelona 16 España 1982.

MANTILLA MOLINA, Roberto L. Derecho Mercantil. "Introducción y Conceptos Fundamentales, Sociedades". Vigésima segunda edición. Porrúa. México 1982.

MORFINA HERRERA, Maria del Carmen. La trasportacion Maritima Mexicana; y el Turismo. Trillas. Mexico. 1995.

OLVERA DE LUNA, Omar. Manual de Derecho Marítimo. Porrúa. México 1981.

PEREZ BOTIJA, Eugenio. Curso del Derecho del Trabajo. Quinta edición. España 1957.

RIPERT, Georges. Compendio del Derecho Marítimo. Trad. de Pedro G. San Martín. Argentina 1954.

RODRIGUEZ Y RODRIGUEZ, Joaquín. Curso de Derecho Mercantil. Tercera edición. Porrúa. México 1957.

SERRA ROJAS, Andrés. Derecho Administrativo. Cuarta edición. Tomo.1 Porrúa México. 1981.

_____. Derecho Administrativo. Cuarta edición. Tomo.2 Porrúa. México. 1981.

SOBARZO, Alejandro. Régimen Jurídico de Alta Mar. Porrúa México 1985.

SOLIS GUILLEN, Eduardo. Derecho Oceánico. Porrúa. México 1985.

SZEKELY, Alberto. México y el Derecho Internacional del Mar. UNAM. México 1979.

TRUEBA URBINA, Alberto. Nuevo Derecho del Trabajo. Porrúa. México 1972.

VARGAS Carreño, Edmundo. América Latina y el Derecho del Mar. Fondo de Cultura Económica. México 1973.

VELA OROZCO, Oliverio. La Marina en la Historia. Crumar. Mexico. 1962.

LEYES Y REGLAMENTOS

CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS.
Centagesimaséptima edición. Porrúa. México 1998.

LEY FEDERAL DEL TRABAJO. Octavogesimo segunda edición. Porrúa. México 1998.

LEY DE NAVEGACION. Sexagésima edición. Porrúa. México 1998.

LEY DE PUERTOS.decima edición. Porrúa.Mexico 1998.

LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACIÓN. Vigésima quinta edición.
Porrúa. México 1998.

LEY PARA EL DESARROLLO DE LA MARINA MERCANTE.
Vigesimaquinta edición. Porrúa. México 1997.

LEGISLACION ADUANERA. Decimocuarta edición. Porrúa. México 1998.

LEY FEDERAL DE AGUAS. Decimaquinta edición. Porrúa. México 1998.

REGLAMENTO FEDERAL DE SEGURIDAD E HIGIENE Y MEDIO AMBIENTE
DEL TRABAJO. Primera edición .Porrúa .México. 1998.

REGLAMENTO DE LA INSPECCION FEDERAL DEL TRABAJO.Tercera
edición.Esfinge.México.1998.

V. b
