

575207



UNIVERSIDAD VILLA RICA

ESTUDIOS INCORPORADOS A LA UNIVERSIDAD
NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO
FACULTAD DE DERECHO

92
Pérez

**"BREVE ESTUDIO DE LA NACIONALIDAD DE
LOS BUQUES MERCANTES Y EL CAMBIO DE
BANDERA MEXICANA COMO CAUSA DE
RESCISION DE LAS RELACIONES
LABORALES"**

T E S I S

**QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
LICENCIADO EN DERECHO**

P R E S E N T A

Héctor García Aguirre

Director de Tesis *Revisor de Tesis*
Lic. Hilda Ma. García Pérez **Lic. Carlos Rodríguez Moreno**

H. VERACRUZ, VER.

1991

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

INDICE

INTRODUCCION - - - - -	1
<u>CAPITULO 1.- DEFINICIONES Y ANTECEDENTES HISTORICOS</u> - - - - -	1
1.1.- Definición del Derecho Laboral - - - - -	1
1.2.- El Derecho Laboral en la historia - - - - -	2
1.2.1.- Inglaterra - - - - -	2
1.2.2.- Francia - - - - -	3
1.2.3.- México - - - - -	4
1.3.- El Derecho Laboral Marítimo - - - - -	6
1.3.1.- De la antigüedad a la O.I.T. - - - - -	6
1.3.2.- México - - - - -	10
1.4.- La Marina Mercante, su definición - - - - -	10
1.5.- La Marina Mercante Internacional - - - - -	11
1.5.1.- De sus orígenes a los grandes descubrimientos - - - - -	11
1.5.2.- México - - - - -	15
1.5.2.1.- Creación del artículo 32 Constitucional - - - - -	16
<u>CAPITULO 2.- NACIONALIDAD</u> - - - - -	18
2.1.- Concepto de nacionalidad - - - - -	18
2.2.- Principios jurídicos en materia de nacionalidad - - - - -	19
2.3.- El problema de la apatridia y de la doble nacionalidad - - - - -	20
2.3.1.- La apatridia - - - - -	20
2.3.2.- La doble nacionalidad - - - - -	22
2.4.- La nacionalidad de las cosas - - - - -	24
2.5.- La nacionalidad de los buques - - - - -	24
2.6.- Buques de nacionalidad mexicana - - - - -	28
2.7.- Pruebas de la nacionalidad mexicana - - - - -	29
2.7.1.- Abanderamiento - - - - -	29
2.7.2.- Pasavante de navegación - - - - -	30
2.7.3.- Certificado de matrícula - - - - -	30
2.7.4.- Suprema patente de navegación - - - - -	30

CAPITULO 3.- CONSECUENCIAS JURIDICAS DE LA ADQUISICION Y VIGENCIA DE LA NACIONALIDAD MEXICANA DE UN BUQUE - - - - - 32

3.1.- Adquisición y vigencia - - - - -	32
3.1.1.- Disposiciones diversas - - - - -	32
3.1.1.1.- Materia Constitucional - - - - -	32
3.1.1.2.- Materia Administrativa - - - - -	34
3.1.1.3.- Materia Internacional - - - - -	35
3.1.1.4.- Materia Penal - - - - -	36
3.1.1.5.- Materia Civil - - - - -	37
3.1.1.6.- Materia Mercantil - - - - -	39
3.1.1.7.- Otras materias - - - - -	39
3.1.2.- Efectos laborales de la mexicanidad de un buque - - - - -	41
3.1.2.1.- Convenios de la O.I.T. ratificados por México - - - - -	43
3.1.2.2.- La Nueva Ley Federal del Trabajo - - - - -	47

CAPITULO 4.- PERDIDA DE LA NACIONALIDAD MEXICANA DE UN BUQUE - - 55

4.1.- Causas de la pérdida - - - - -	55
4.1.1.- Causas legales de la pérdida de nacionalidad - - - - -	56
4.1.1.1.- Por su venta, adjudicación o cesión en favor de personas o países extranjeros - - - - -	58
4.1.1.2.- Por su captura hecha por el enemigo en caso de guerra, si el buque es declarado buena presa - - - - -	59
4.1.1.3.- Por su pérdida total o por ignorarse su paradero por más de dos años consecutivos en el puerto de su matrícula la - - - - -	60
4.1.1.4.- Por cambiar o perder su propietario, armador o responsable, la nacionalidad mexicana - - - - -	62
4.1.1.5.- Por naufragio, incendio o cualquiera otro accidente que lo imposibiliten para navegar por más de dos años - - - - -	63
4.1.1.6.- Por dimisión de bandera - - - - -	64
4.1.2.- Razones que motivan el cambio de nacionalidad - - - - -	66
4.1.2.1.- Banderas de conveniencia, ¿A quién benefician? - - - - -	66
4.1.2.2.- La insignia liberiana, reina de las banderas de conveniencia - - - - -	70
4.1.2.3.- La Ley del 2% al Activo de las Empresas - - - - -	73
4.2.- Análisis de la fracción VI del artículo 209 de la L.F.T. - - - - -	76
4.2.1.- El cambio de nacionalidad imputable al patrón - - - - -	76
4.2.2.- Causas de terminación de las relaciones laborales - - - - -	79
4.2.3.- Rescisión de las relaciones laborales imputable al patrón - - - - -	81
4.2.4.- El trabajo en otro buque del mismo patrón - - - - -	83
CONCLUSIONES - - - - -	84
GLOSARIO - - - - -	90
BIBLIOGRAFIA - - - - -	93

INTRODUCCION

El objeto de este modesto trabajo es, primordialmente, dar una propuesta para mejorar el nivel de vida y la estabilidad en el empleo de los marinos mercantes mexicanos, entendiendo como tales a todos aquellos trabajadores que laboren a bordo de cualquier buque que enarbole la bandera nacional, incluyendo plataformas de exploración y explotación de hidrocarburos.

Pareciera ser que esta tesis contiene dos temas diferentes, por un lado la nacionalidad de los barcos mercantes y, por otro, la rescisión de las relaciones laborales cuando el navio cambia de bandera. Es explicable la aparente dualidad si tomamos en cuenta que la nacionalidad de las embarcaciones no está determinada ni por la del armador, ni por el país donde fueron construidas, ni por la de sus tripulantes, ni por algún otro motivo similar, sino por un acto jurídico llamado abanderamiento (que implica la matrícula), este es, la nacionalidad del buque está determinada exclusivamente por la bandera que ostenta. En el caso concreto de México, cuando un barco mercante es abanderado con la insignia nacional significa, constitucionalmente, que todos sus tripulantes deben ser mexicanos por nacimiento y que todo acto jurídico posterior que se efectúe a nombre o por cuenta del buque deberá sujetarse al derecho nacional vigente. Desgraciadamente para la tripulación, la bandera puede no llegar a ser compañera del navio hasta que éste perezca, sino que comúnmente es cambiada cuando al armador así le conviene. ¿Y qué sucede cuando la nueva bandera representa a un Estado en el que, como en el nuestro, prohíbe el embarque de extranjeros a sus buques? simplemente que el trabajo se ha terminado para ellos sin que de su parte mediara motivo alguno y sin que puedan alegar obligaciones del nuevo patrón (como sucedería en México al decir del artículo 41 de la Ley Federal del Trabajo) por que, aunque aquel fuera también mexicano, no está sometido a nuestras leyes sino a las del país cuya bandera enarbole el buque.

Tomé como punto de partida el concepto de nacionalidad en lato sensu, objeto de algunas ramas del derecho, para llegar mejor documentado a la exposición de la nacionalidad de los buques, tema propio del Derecho administrativo marítimo. Esta intención, aparte de servir de precedente al tema de las relaciones laborales marítimas, me satisfaría fuera aprovechado en sus modestos conceptos por quienes de una forma o de otra participan en el negocio marítimo, y por aquellos estudiantes de náutica o derecho que deseen orientar su vida profesional hacia el transporte marítimo en el ámbito jurídico, amplio campo de trabajo y estudio cuyo eje central es el buque mercante.

Si bien es cierto que pongo de manifiesto serios problemas que aquejan a la Marina Mercante Mexicana y a los trabajadores de los buques, no menos cierto es que propongo soluciones prácticas y en forma muy concreta para solucionarlos. Sólo será cuestión que a las cámaras lleguen legisladores que conozcan realmente el quehacer marítimo-mercante para llevar a cabo la profunda reforma propuesta, con lo que conseguiríamos multiplicar los empleos para miles de mexicanos y, por otra parte, si no se llegara a ser una potencia marítima, sí por lo menos ser autosuficientes en buques para satisfacer el cada día -- más creciente comercio exterior mexicano.

Antes de concluir esta introducción quiero dar testimonio de la valiosa ayuda y atinada orientación que recibí durante la preparación de este trabajo de la Licenciada en Derecho Hilda María García Pérez, catedrática desde el inicio de mis estudios hasta su conclusión, quien con un carácter firme jamás permitió que mi atención se desviara ni de esta tesis ni de mi carrera en general.

A mis revisores y sinodales les ofrezco esta obra en la que va, no obstante su imperfección, todo mi esfuerzo por hacerla lo mejor posible.

A todos y cada uno de mis maestros, gracias, porque cada --
parte de este trabajo lleva alguna de sus valiosas enseñanzas.

HECTOR GARCIA AGUIRRE

H. VERACRUZ, VER. JUNIO DE 1990

CAPITULO I.- DEFINICIONES Y ANTECEDENTES HISTORICOS

1.1.- DEFINICION DEL DERECHO LABORAL

Estando este trabajo orientado al planteamiento de una cues
tión laboral, es conveniente, antes que todo, definir el Derecho Labo
ral, para ello, he tomado opiniones de algunos eminentes juristas.

Rafael de Pina anota que es un conjunto de normas jurídicas destinadas a regular las relaciones obrero-patronales y resolver los conflictos que surjan con ocasión de ellos. (1)

Baltasar Cavazos Flores expone algo tan importante o más -- que una definición al exponer que el Derecho del Trabajo se basa en tres principios esenciales, a saber: el respeto mutuo de derechos, la comprensión recíproca de necesidades y la coordinación técnica de esfuerzos. (2)

Por su parte Mario de la Cueva señala que el Derecho Labo--
ral es la norma que se propone realizar la justicia social, en el e--
quilibrio de las relaciones entre el trabajador y el capital. (3)

Briceño Ruíz lo define como un conjunto de normas jurídicas que tienen por objeto el equilibrio entre los elementos de la producción, patrón y trabajador, mediante la garantía de los derechos básicos consagrados a favor de estos últimos. (4)

(1) De Pina Rafael. Diccionario de Derecho. Editorial Porrúa. 7a. Edición. Pág. 183.

(2) Cavazos Flores Baltasar. Nueva Ley Federal del Trabajo, Tematizada y sistematizada. Editorial Trillas. 22a. Edición. Pág. 99.

(3) De la Cueva Mario. Nuevo Derecho Mexicano del Trabajo. Editorial Porrúa, 1970. Pág. 83.

(4) Briceño Ruíz Alberto. Derecho Individual del Trabajo. Colección - Textos Jurídicos Universitarios. Edit. Harla. Pág. 24.

1.2.- EL DERECHO LABORAL EN LA HISTORIA

1.2.1.- INGLATERRA

Entre 1700 y 1760 los obreros ingleses trabajaban a destajo en las industrias del carbón, textil y agrícola. Se les daba una suma mínima para satisfacer sus necesidades inmediatas, a veces recibían el salario cada doce semanas por conducto de un intermediario. Su contratación se hacía, generalmente por un año, por lo que la garantía de un trabajo seguro, más o menos prolongado y la posibilidad de no ser enrolados por la Corona, les hacía aceptar condiciones que podrían ser inhumanas.

El inicio de la Revolución Industrial suele ubicarse en el año de 1760 y las consecuencias más importantes que trajo consigo fueron, entre otras, la reunión de muchos trabajadores en un solo lugar, lo que implicaba una diferencia fundamental respecto de los pequeños talleres artesanales del sistema gremial. Una más: la necesidad de mano de obra con lo cual se prolongaba exageradamente la jornada de trabajo. Las condiciones en que se prestaba el trabajo eran totalmente contrarias a la salud de los trabajadores.

Se tomaron algunas medidas a este respecto, como la promulgación, en el año de 1802, de la "Ley sobre la salud y moral de los aprendices", que limitaba las horas de trabajo y fijaba niveles mínimos para la higiene y la educación de los trabajadores, pero además de que ello se hizo cuando el peor período de la Revolución Industrial había pasado, tampoco tuvieron ni esta ley, ni otra sancionada en 1819, aplicable a los niños "Libres e indigentes", la eficacia que el Parlamento estimaba. (5)

(5) De Buen L. Nestor. Derecho del Trabajo. Editorial Porrúa. Tomo I. Págs. 141 y 142.

Los trabajadores empezaron a comprender que constitulan el factor principal de la producción, que su trabajo no era concesión -- graciosa del patrón sino una necesidad para mantener e incrementar la riqueza. Esta situación que ya veían los trabajadores, no fue aceptada por los detentadores de la riqueza. Se hizo necesario, que iniciaran movimientos, incluso armados, para que les fueran reconocidos algunos derechos.

El movimiento culminó con la Revolución Cartista, cartas -- que las convenciones de trabajadores enviaron al Parlamento, la primera de ellas en 1839 donde se pedía la observancia de seis puntos: Sufragio Universal, igualdad de los distritos electorales, supresión -- del censo exigido para los candidatos del Parlamento, elecciones anuales, votos secretos e indemnizaciones a los miembros del Parlamento. Al quedar sin respuesta la primera, se envió una segunda en 1842 donde denunciaban la ingrata vida del trabajador. Al no ser atendidos, fue necesario que los trabajadores intentaran una huelga general el 10 de abril de 1848. El movimiento quedó aplastado y tendrían que pasar muchos años para que se reconocieran aquellos derechos. {6}

1.2.2.- FRANCIA

La Revolución Francesa se apoyó en las masas produciendo en éstas una reacción que iba más allá de las intenciones de la burguesía. Corresponde a esta situación la llamada "Conspiración de los iguales", cuyo inspirador principal fue Francois Noel Babeuf quien reconoció y desarrolló el concepto de la necesidad de la lucha de clases. El documento principal, "Manifiesto de los iguales", era un encendido reclamo en favor de que la igualdad formal preconizada por la "Declaración de derechos del hombre y del ciudadano", se convirtiera en la igualdad económica.

{6} Briceño Ruiz Alberto. Derecho Individual del Trabajo. Colección - Textos Jurídicos Universitarios. Edit. Harla. Págs. 61 y 62.

La "Conspiración de los iguales", que termina con la ejecución de Babeuf, el 28 de mayo de 1797, después de un proceso monstruoso, es un resultado de la decepción revolucionaria. (7)

Ni la muerte de Babeuf ni la de otros líderes del movimiento obrero fue obstáculo para que otros continuaran luchando por las reivindicaciones obreras. En febrero de 1848 estalla la revolución, proponiéndose la participación en el poder de la pequeña burguesía; - la gran clase trabajadora -como siempre- inicia el movimiento. En su lucha reclamaban el reconocimiento del derecho al trabajo, la organización del trabajo y la creación de un Ministerio que tuviera bajo su cuidado la regulación de las relaciones obrero-patronales.

Se expiden varios decretos para determinar la contratación directa, la supresión de intermediarios, la eliminación de agencias de colocación onerosa, la jornada de trabajo de diez horas en París y de once en las provincias; el reconocimiento del derecho de coalición y el establecimiento del sufragio universal. (8)

1.2.3.- MEXICO

El 6 de diciembre de 1810, en la ciudad de Guadalajara, Miguel Hidalgo declaró abolida la esclavitud. Ignacio López Rayón, con sus elementos constitucionales de agosto de 1811, suprimió los exámenes de artesanos. Morelos, en los Sentimientos de la Nación, presentados al Congreso de Chilpancingo, determinó que los empleos fueran sólo para los americanos, permitiendo la admisión de extranjeros capaces de instruir y libres de toda sospecha.

El 5 de febrero de 1857 fue jurada la Constitución por el -

(7) De Buen L. Néstor. Op. Cit. Págs. 143 a 144.

(8) Briceño Ruiz Alberto. Op. Cit. Págs. 62 y 63.

Congreso y por el Presidente Comonfort. Su fino corte liberal le impidió consagrar derechos a favor de los trabajadores, que pudieran -- normar las condiciones en la prestación de los servicios; estableciendo con tibieza garantías ya contenidas en proyectos y disposiciones anteriores. El artículo 4to. faculta al individuo a "abrazar la profesión, industria o trabajo que le acomode siendo útil y honesto, y para aprovecharse de sus productos". El artículo 5o., modificado en 1873 y en 1898, prevé que "nadie puede ser obligado a prestar trabajos personales sin la justa retribución y sin su pleno consentimiento", careciendo de valor el contrato, pacto o convenio que tuviera -- por objeto "el menoscabo, la pérdida, o el irrevocable sacrificio de la libertad del hombre". (9)

La huelga de Cananea trajo como consecuencia la jornada de ocho horas teniéndose que lamentar, sin embargo la pérdida de muchas vidas a manos de fuerzas norteamericanas solapadas por el Gobierno Mexicano. Por su parte la huelga de Río Blanco, Veracruz, se convierte en la razón máxima para que el régimen revolucionario prohíba, des-- pues, las tiendas de raya.

Siendo el Estado de Veracruz pionero de la legislación laboral, correspondió al General Cándido Aguilar expedir una Ley el 4 de octubre de 1914 notable por su trascendencia. Se consignaba en ella jornada máxima, salario y descanso. También en Veracruz, el 6 de octubre de 1915, se expide la Ley de Agustín Millán, que reconoce las - asociaciones profesionales.

En Yucatán se expide, el 14 de mayo de 1915, la legislación del General Alvarado, que crea el Consejo de Conciliación y el Tribunal de Arbitraje.

Y como punto culminante de los antecedentes de nuestro Dere

(9) Briceno Ruiz Alberto. Op. Cit. Págs. 80 a 82.

cho Laboral citará la creación del artículo 123 Constitucional, fuente de la vigente Ley Federal del Trabajo.

Fue en la cuadragésima sesión del Congreso Constituyente -- de 1917 cuando se presenta, con el proyecto del 5º, el del 123, que contiene la regulación de la relación obrero patronal, "afin de armonizar en cuanto sea posible, los encontrados intereses del capital y del trabajo, por la arbitraria distribución de los beneficios obtenidos en la producción, dada la desventajosa situación en que han estado colocados los trabajadores manuales de todos los ramos de la industria, el comercio, la minería y la agricultura". (10)

1.3.- EL DERECHO LABORAL MARITIMO

1.3.1.- DE LA ANTIGUEDAD A LA ORGANIZACION INTERNACIONAL DEL TRABAJO

¿Cómo se vivía a bordo de una nave? Desde la antigüedad y hasta el siglo XVII el uso de los remos condicionó la vida de a bordo y para hacernos idea en seguida de la triste existencia de quien estaba condenado podemos recurrir a la sentencia de un juez romano del siglo XVI: *Ut vita sit illi suplitium et mors solatium* (para que la vida le sea un suplicio y la muerte un alivio). No había ninguna diferencia entre una nave cristiana y una barca turca, la disciplina era durísima para todos, la comida escasa y mala, e inexistentes los consuelos.

No todos los individuos que estaban en los remos eran condenados. Especialmente en el siglo XIV y XV había muchos hombres libres que se embarcaban por necesidad y a los que se les llamaba "de buena gana". Pero su existencia no difería mucho de la de los conde-

(10) Briceño Ruiz Alberto. Op. Cit. Págs. 83 y 84.

nados, y la única diferencia, si así se le podía llamar, consistía en la facultad de llevar bigote y cabellos, cosa severamente prohibida a los condenados, a los cuales se les rasuraba la barba y se rapaba la cabeza. A los hombres libres se les consentía durante el día que pasearan y hablaran, naturalmente cuando no estaban en los remos, pero al caer la noche eran también encadenados.

A finales del siglo XVIII, al mejorar la construcción de los buques, mejoró también la vida del marinero, pero no hasta el punto de poder ser considerada una vida atrayente. Mejoró la comida un poco, no se mejoró en la misma medida la higiene y, sobre todo, no disminuyó la dureza de la disciplina. Por lo que respecta a la comida, las epidemias de escorbuto y de tifus, la disentería y las fiebres intestinales siguieron siendo un hecho común y aún a principios del siglo XIX eran muchas, demasiadas, las naves que después de una travesía oceánica llegaban a puerto con bandera amarilla de "contagio a bordo".

La paga era modesta, y como quiera que sólo un tercio se distribuía a bordo y el resto se pagaba en tierra, sucedía a menudo que a la llegada del barco no estaban en el puerto los fondos o el oficial que había de pagarlos. Por eso muchos marinos, deseosos de llegar lo más pronto posible a su hogar, renunciaban por el momento a cobrar lo que se les debía o, lo que sucedía con frecuencia, cedían a los usureros sus pagarés por cifras iguales, a veces, a la mitad o incluso a un tercio de su valor. Se preguntará, entonces, cómo era posible que tantos hombres se dedicaran a la vida del mar cuando las condiciones de vida y la utilidad que de ella se obtenía eran precarias e inciertas. En realidad, la cuestión del reclutamiento para la marina constituyó siempre un serio problema. Es verdad que existían individuos que, empujados por la sed de aventuras, por el espejismo de un pingüe botín o, más sencillamente, para evitar la cárcel, se enrolaban como voluntarios. Después de algún tiempo éstos constituían

Los miembros mejor adiestrados y capacitados de la marina. Pero su número era exiguo. Si se piensa que para una flota como la de Nelson se necesitaban 150,000 hombres, se deducirá fácilmente que era necesario emplear otros medios para reclutar las tripulaciones. El sistema de levás forzosas constituye una de las peores páginas de la historia de la marina. Sobre todo en Inglaterra, las brigadas de reclutamiento que se dirigían a los pueblos o pequeñas ciudades del mar para reclutar a viva fuerza hombres para las naves de Su Majestad no se detenían ante ningún obstáculo. Padres de familia, jóvenes y muchachos - eran brutalmente separados de sus esposas o de sus madres y llevados por la fuerza a los centros de reclutamiento. Si los hombres secuestrados en los pueblos no bastaban, las brigadas asaltaban las naves - mercantes fondeadas en los puertos mediante verdaderos abordajes, y ni siquiera se preocupaban si la nave asaltada era de nacionalidad extranjera. Pero la malsana vida de a bordo, que hacía decir a Johnson: "La vida a bordo es peor que la de los penitenciaros, y además existe siempre el eterno riesgo de ahogarse", empezó a mejorar en la segunda mitad del siglo XVIII. Aunque James Cook (1728-1779) no se hubiera hecho famoso por sus exploraciones, que dieron por resultado el descubrimiento de Australia, Nueva Zelanda y las Hawaii, merecería -- ciertamente un lugar de honor por haber sido el primero en comprender en todo su alcance la importancia de la higiene a bordo y en iniciar las primeras reformas en favor de los marineros.

Habiendo comprobado que de cada diez marineros perdidos sólo uno lo era en acto de servicio, mientras que nueve morían de escorbuto, desnutrición y enfermedades infecciosas, Cook adoptó el limón - contra el escorbuto, estudió la mejor dieta y quiso cámaras más espaciales, aireadas y cómodas para la tripulación.

El camino de las reformas iniciadas por Cook fue seguido rápidamente por otros, hasta que, en la primera mitad del siglo XIX, no hubo almirante inglés que no introdujera una nueva reglamentación o -

alguna disposición encaminada a aliviar la dura vida del marino. (11)

Va entrado el siglo XX y para consolidar la libertad del -- hombre, según el concepto de la Revolución Francesa, en un momento de crisis, surgió la Organización Internacional del Trabajo. Las bases para su fundación las encontramos en la parte XIII del Tratado de Versalles, con el cual concluyeron las negociaciones de paz al término -- de la Primera Guerra Mundial.

Esta organización agrupó inquietudes de reforma que habían nacido con James Cook, hubo preocupación por parte de los gobiernos y de los navieros por mejorar la vida del marino y así, de estos deseos surgieron convenios internacionales que aseguraban a la gente de mar un nivel de vida decoroso. El primero de ellos fue el Convenio N° 8, relativo a la indemnización de desempleo en caso de pérdida por naufragio, 1920. A éste le siguieron: Sobre la colocación de la gente de mar, 1920; Sobre el examen médico de los menores, 1921; Sobre el -- contrato de enrolamiento de la gente de mar, 1926; Sobre la repatriación de la gente de mar, 1926; Sobre la indicación del peso en los -- fardos transportados por barco, 1929; Sobre los certificados de capacidad de los oficiales, 1936; Sobre las obligaciones del armador en -- caso de enfermedad o accidente de la gente de mar, 1936; Sobre el seguro de enfermedad de la gente de mar, 1936; Sobre la edad mínima (revisado), 1936; Sobre los documentos de identidad de la gente de mar, 1958; Sobre salarios, horas de trabajo a bordo y dotación, 1958; Sobre la prevención de accidentes, 1970. (12)

(11) Valery Ponti. Historia de las Comunicaciones, transportes marítimos. Salvat Editores de México, S. A. 1965. Págs. 5 a 39.

(12) Secretaría del Trabajo y Previsión Social. Convenios de la OIT ratificados por México. Tercera Edición. Págs. 7 a 9.

1.3.2.- MEXICO

Nuestro país no se quedó al margen de dictar sus propias reglas para mejorar el ambiente marítimo y así, el Emperador Maximiliano en 1865, decretó el primer ordenamiento de que se tiene noticia en México para el alistamiento de la gente de mar. En los considerandos de tal reglamento se señala "la necesidad que hay de que se proceda a la organización de las matrículas para el alistamiento de la gente de mar" y lo más importante: "que es preciso evitar las demoras que se ocasionan tomando la gente por la fuerza, medio siempre dañoso y arbitrario y que es conveniente imponer obligaciones en el servicio de los individuos que se mantienen de la industria del mar: asegurándoles un monopolio fructuoso y garantías que compensen las cargas impuestas a su ejercicio". [13]

Aunque pareceme que lo más importante que nos ha sucedido es la creación del capítulo dedicado a los trabajadores de los buques en la Ley Federal del Trabajo de 1931 pues ello fue un gran avance en la mejora de la vida de los marinos mercantes mexicanos.

1.4.- LA MARINA MERCANTE, SU DEFINICIÓN

Antes de adentrarnos en la historia de la Marina mercante, nos será de gran utilidad conocer su definición, para ello nos remitimos al Diccionario Marítimo Español, redactado por Orden del Rey Fernando VII en 1831 y reproducido en casi todos los diccionarios posteriores, aceptada incluso por la academia de la Lengua Española. Dice así: "Conjunto de buques y hombres de mar que se emplean en la navegación mercantil".

[13]Cárdenas de la Peña Enrique. Semblanza Marítima del México Independiente y Revolucionario. Edición 1970. Tomo II. Pág. 157.

En sentido restringido, se llama Marina mercante a lo que propiamente es "la flota", es decir, el conjunto de buques. Flota mercante que se subdivide en flota de tráfico y flota de pesca, cuya finalidad también es mercantil, y con alguna impropiedad abarca asimismo las flotas de recreo, de servicio de puertos y de auxilio y salvamento de embarcaciones víctimas de siniestros. (14)

1.5.- LA MARINA MERCANTE INTERNACIONAL

1.5.1.- DE SUS ORIGENES A LOS GRANDES DESCUBRIMIENTOS

Lo expuesto en el punto anterior nos pone frente a un panorama de una Marina mercante organizada, con tripulaciones perfectamente entrenadas y sabedoras de lo que representa la aventura de mar. -- Pero nadie podrá decirnos ahora que aventuras corrieron aquellos primeros auténticos y humanísimos héroes que se lanzaron a la mar, por necesidad, teniendo en contra: impericia, tempestades, corrientes, -- vientos, y lo más terrible: el desconocimiento total de lo que había más allá del horizonte.

Tampoco sabremos nunca quién fue el primero que labró los troncos en forma de barca, ni quién "inventó" los remos. Ni quién descubrió el timón. No nos queda ninguna leyenda, ningún testimonio de quién fue el primero que quiso aprovechar la fuerza del viento y montó una percha y ató toscamente a ella la primera vela.

Valery Ponti, en su obra nos dice: Los estupendos bajorrelieves que en 1845 el arqueólogo inglés Layard descubrió en Mesopotamia, y que ahora están expuestos en el Museo Británico, muestran a -- una flota asiria que por el mar Rojo se dirige a Eritrea. Se trata --

[14] Enciclopedia Universal Ilustrada Europeo Americana. Editorial Es
pasa Calpe. Madrid-Barcelona. Suplemento 1935. Pág. 925.

de naves construidas siete u ochocientos años antes de nuestra era -- por un pueblo que nadie habría considerado "marinero", pues vivía entre dos ríos muy poco navegables salpicados de bajíos y escollos que desembocan en el mar creando corrientes y reflujos que son peligrosos incluso para el navegante más experto.

El Código naval de Hammurabi (2000 años antes de nuestra era) es un extenso compendio de disposiciones que protegían la marina y ello demuestra el cuidado que los reyes pusieron en proteger y controlar - las naves, los puertos, las dársenas y los arsenales; de este modo, - la poderosa flota mesopotámica pudo recorrer comerciando y guerreando las costas de todo el Asia Anterior, esparciendo semillas de civilización y de guerra en muchos pueblos y en numerosas playas.

Desgraciadamente, del mayor pueblo de navegantes en la antigüedad, los fenicios, nos ha llegado poquísimo. Pueblo extraño, de orígenes inciertos, aparecieron en las costas de Siria hacia el siglo XXIV antes de nuestra era. Esencialmente navegantes, aunque comerciantes ante todo, constituyen un fenómeno único y excepcional. Reclaron en todas las costas entonces conocidas, desde España septentrional -- hasta Cerdeña, de Africa a Iliria, y puede que llegaran mucho más --- allá: a Inglaterra, a Irlanda y a las costas del mar del Norte. Quizá circunnavegaron Africa y con toda probabilidad visitaron varias veces las Azores y Marruecos.

Pueblo de navegantes, hemos dicho, su fuerza tuvo que deberse precisamente a este eterno traficar, a este hacerse útiles a todos vendiendo, comprando o intercambiando. Y como buenos comerciantes no esperaron a que llegaran los clientes, sino que ellos mismos se dirigieron a los dominios de los pueblos cercanos y lejanos de la antigüedad.

En los albores de su historia, los griegos inventaron la pa

labra "thalasocracia", que significa "señorío del mar". Y en una dirección y con una mentalidad completamente distintas de las de los fenicios, dominaron el mar durante casi mil quinientos años, los mismos que duró su historia como pueblo independiente. La nave griega fue un medio mercantil para un comercio muy activo, constituyó un instrumento de dominio político y sirvió de idea poética.

El momento culminante de la arquitectura naval griega (buques mercantes) se alcanzó bajo el gran soberano Gerón Siracusano, -- quien ordenó a Arquitas de Coninto que construyera una enorme nave de carga que fuera capaz de impresionar la imaginación de todo el mundo y que se destinara a llevar a Egipto productos sicilianos. Verdadera exposición flotante, la "Alejandrina" (que así fue bautizada) desplazaba 5,600 toneladas. Para botarla, Arquímedes tuvo que inventar cabrestantes especiales; 90 metros de eslora, su tripulación era de 1,200 hombres, de los cuales 800 eran remeros. La nave fue construida en un año. Tenía tres puentes superpuestos, camarotes con literas para los marineros, cabinas de lujo para los huéspedes, una palmeta, jardines y ocho torrecillas para los soldados. En su viaje inaugural, efectuado a plena carga, llevó a Egipto 60,000 quintales de grano, 20,000 talentos de mercaderías diversas y muchos pasajeros. -- Transcurría el siglo III antes de nuestra era. Esas fueron las grandes metas de la Marina mercante griega y también las últimas. Empezaba la era de Roma.

Roma, la ciudad latina que no amaba el mar. ¡Curioso pueblo el romano! Fue quizá el único de los grandes imperios mediterráneos, la sola nación de las numerosas que daban a este mar, que no lo amó. Los fenicios, egipcios, griegos, etc. fundaron su fuerza y su prosperidad en el mar, junto al cual y del cual vivían. Roma no. -- Los romanos basaron su imperio en el dominio terrestre; ignoraron el mar hasta que se vieron en la necesidad de luchar contra Cartago (Guerras Púnicas) y vencerle. De allí empezó la supremacía romana en el

Mediterráneo al que orgullosamente llamaron "mare nostrum". El dominio de Roma trajo un toque de uniformidad a la gran variedad de naves que pululaban tripuladas por griegos, egipcios, etc. Roma lo niveló todo. Y gracias a Roma el Mediterráneo se convirtió en un ancho camino recorrido por legiones deseosas de volver a tierra y por mercaderes de todos los países que enarbolaban una sola bandera: la de la ciudad latina que no amaba el mar. [15]

Sin duda que la cuna de la Marina mercante española fue Cádiz (lugar cercado), sus fundadores, los fenicios, hicieron de ella una de las ciudades más ricas y populosas del mundo, y su comercio se extendió, no sólo por el Mediterráneo, sino también por el Océano, de un lado hasta el Golfo Pérsico y del otro hasta el Báltico. Se considera también que la verdadera Marina mercante de altura tuvo su cuna ahí, en España.

En el siglo VIII [711] entraron los árabes a la Península Ibérica, derrotando a los godos en la famosa batalla de Guadalete y extendiéndose con rapidez pasmosa por toda España, desgraciadamente ningún adelanto aportaron a la Marina mercante ya que durante su dominación permaneció estacionaria y para la cual no tenía disposición alguna.

Tal fue la marina hasta el siglo XII, diferenciándose muy poco de la de los romanos del IV, permaneciendo completamente olvidada hasta el primer tercio del siglo XIII que empezó a renacer en Cataluña, en donde obtuvo gran incremento en años posteriores; pero la marina, tanto en España como en las demás naciones, no llegó a desenvolverse por completo hasta los siglos XIV y XV, época de los grandes descubrimientos, en la cual, osados navegantes, rompiendo el estrecho círculo que a la navegación encerraba, abrieron ancho campo a la acti

[15] Valery Ponti. Op. Cit. Págs. 5 a 39.

vidad de las naciones marítimas.

Los grandes descubrimientos de aquellos siglos fueron sin duda los del Cabo de Buena Esperanza y el de América ya que con ellos los buques tuvieron necesariamente que perder de vista las costas en sus navegaciones, guiándose a través de los mares por la aguja magnética; de esta suerte la navegación se transformó de costera a navegación de altura, y cambiada la dirección del comercio, el Mediterráneo quedó abandonado; el tráfico ahora fluía de los pueblos de oriente a los del occidente de Europa y la Marina mercante ocupó al fin el puesto al cual estaba llamada por naturaleza. Fue necesario para estas navegaciones entre mares tempestuosos, construir buques especiales, más fuertes y de mayor tamaño, que al mismo tiempo que se encontrasen en condiciones de resistir los embates de un océano embravecido, tuvieran cabida suficiente para llevar a bordo mayor cantidad de productos para compensar la larga travesía. [16]

1.5.2.- MEXICO

El comercio todo durante la conquista española se llevó a cabo en buque extranjeros, españoles en su mayoría, sin embargo la actividad naviera en México empezó a ver sus primeras luces, en plena colonia, con la construcción de pequeños buques los cuales, de una forma o de otra, aunque hechos en México, dependían políticamente de la Corona.

El primer buque de que se tiene noticia en el tráfico del Golfo de México, sin contar los españoles, es el balandro "SAN FRANCISCO", construido en Campeche por el año de 1580, siguiéndole más tarde el navío "LA NUEVA ESPAÑA" construido en Coatzacoalcos en 1734 y no es sino hasta 1790 en que aparecen los nombres del bergantín-correo "NUEVO CONDE DE FLORIDA BLANCA" construido en Tlacotalpan.

[16] Enciclopedia Europeo-Americana. Op. Cit. Págs. 424 a 426.

Nuestra Marina mercante, desde la Independencia hasta el -- año de 1880, fué sumamente exigua, pues apenas la integraban un reducido número de embarcaciones de vela; balandros, pailebotes y muy pocos barcos de cruz, en ambos litorales, que hacían el tráfico de cabotaje en un comercio marítimo incipiente, hasta que vino la navegación a vapor, en que empezó a desarrollarse, aunque muy lentamente, la Marina mercante nacional.

En 1882 la Marina mercante experimenta un fuerte impulso, -- que por cierto fué de poca duración, al establecerse en Veracruz, la Compañía Transatlántica Mexicana que puso en servicio una flota de cuatro vapores adquiridos en Europa, tres de los cuales fueron dedicados al tráfico con dicho continente y uno al tráfico con las Antillas. -- Fueron los vapores "OAXACA", "TAMAULIPAS", "MEXICO" y "ANTUNANO", de cinco mil toneladas de arqueo.

Aquellos buques eran el orgullo de México: los primeros vapores que llevaron nuestro pabellón tricolor por los mares europeos; su confort y elegancia los caracterizaban y eran preferidos a los de otras líneas tanto para ser fletados como para tomar pasaje en ellos.
[17]

1.5.2.1.- CREACION DEL ARTICULO 32 CONSTITUCIONAL

Producto del sentimiento patriótico del General Cándido -- Aguilar hacia la Marina mercante nacional fué el artículo 32 Constitucional que visto con buenos ojos por el Presidente Carranza entró a -- discusión en las sesiones del Congreso Constituyente de Queretaro de 1917. Una vez promulgada la Carta Magna y en vigor desde luego tal -- disposición, se aplicó inmediatamente a los buques mexicanos que estaban tripulados por extranjeros. En su parte relativa decía así el ar-

[17] Bonilla Juan de Dios. Historia de la Marina de México. Primera Edición. Págs. 123, 125, 134 y 135.

texto: "...Para pertenecer a la Marina Nacional de Guerra y para de sempañar cualquier otro cargo o comisión en ella, se requiere ser mexicano por nacimiento. Esa misma calidad será indispensable para ser capitán, piloto, patrón y primer maquinista en los buques mercantes - mexicanos, debiendo tenerla además, los que compongan las dos terceras partes de su tripulación...."

El 1º de junio de 1917 -de ahí la designación ulterior de - tal fecha como "Día de la Marina"- capitanes nacionales toman el mando de los barcos sin ningún contratiempo. Precisamente el Capitán -- Izaguirre recibe el "TABASCO" de manos del capitán español Jesús Izpizua, a las quince horas aproximadas; comienza a cargarlo y, según sus propias palabras, "el 3 de junio, como a las 5 de la tarde, salimos - de Veracruz rumbo a Progreso". (18)

No obstante aquél triunfo político, ha sido muy difícil la integración de la Marina mercante, la Revolución dejó al país sumido en una crisis económica tal que no permitió el impulso del comercio - marítimo con flota propia y por otro lado, los dueños de los buques - con bandera mexicana que eran extranjeros en su mayoría, al obligárseles a tripularlos con mexicanos por nacimiento se apresuraron a cambiarles la bandera o a venderlos al extranjero, dejando así para el - país dos grandes problemas: la dependencia marítima del exterior y - el desempleo de nuestros marinos mercantes.

Sin embargo los navieros y Gobierno Federal no se dieron -- por vencidos y lograron, a partir de los cuarentas, adquirir buques y fue así como nacieron navieras nacionales tan importantes como: Transportación Marítima Mexicana, PEMEX, TECOMAR, DELMEX, ARMANEX, TOLTE-- CA, NAVIMEX y otras, la mayoría de las cuales subsisten apoyándose en ellas el desarrollo del comercio marítimo del México moderno.

[18] Cárdenas de la Peña Enrique. Op. Cit. Tomo I. Pág. 245.

CAPITULO 2.- NACIONALIDAD

2.1.- CONCEPTO DE NACIONALIDAD

Desde el punto de vista de la Teoría del Estado, quedó estudiado que nacionalidad es un determinado carácter o conjunto de características que afectan a un grupo de individuos haciéndolos afines, es decir, dándoles homogeneidad, y por ello la nacionalidad aproxima a -- los individuos que tienen esas características afines y los distingue de los grupos extranjeros. (1)

Esta idea de nacionalidad se basa en el aspecto sociológico y tiene su origen en el concepto puro de lo que es la nación, esto es, una sociedad natural de hombres con unidad de territorio, de costum-- bres, de lengua, el deseo del vivir colectivo fundado en un pasado his tórico del cual se sienten partícipes.

Sin embargo, el punto de vista anotado no basta a cubrir las variadas ideas que engloba el término nacionalidad y si he tomado como punto de partida la Teoría del Estado para conceptualarlo es porque gracias a ella tuve por primera vez oportunidad de reflexionar tal cues-- tión.

En Derecho Constitucional, y siguiendo al Dr. Ignacio Burgoa Orihuela, vimos que el concepto de nacionalidad no siempre corresponde a la idea de pertenencia de un individuo a una nación determinada. En otras palabras, la idea formal de nacionalidad no necesariamente tiene como contenido o sustancia a la nación. Estas consideraciones pueden ser esclarecidas si recordamos, volviendo a la Teoría del Estado, que nación y Estado tienen algunas diferencias, la principal de ellas es - que la nación es una colectividad humana real, en tanto que el Estado

(1) Porrúa Pérez Francisco. Teoría del Estado. Editorial Porrúa. 17a. Edición. Pág. 265.

es la persona moral suprema en que la propia colectividad se estructura jurídica y políticamente. Ahora bien, señala Burgoa, la nacionalidad no es la vinculación de un individuo con la comunidad nacional a que pertenece, sino el nexo que lo une con el Estado independientemente de esta pertenencia. (2)

En Derecho Internacional Privado incluimos el estudio de la nacionalidad con la calidad de un importantísimo punto de conexión -- que determina la norma jurídica aplicable en muchos países respecto a estado civil y capacidad de las personas.

Carlos Arellano García acepta lo difícil que es conceptualizar la nacionalidad pues opina que es una expresión equívoca ya que se utiliza no sólo para designar el punto de conexión que relaciona al individuo persona-física con una ley extranjera, sino también se emplea para aludir al principio político cuya meta es elevar a la categoría de sujetos de Derecho Internacional a las Naciones en lugar de los Estados. Con el vocablo suelen señalarse, asimismo, derechos y obligaciones en relación con personas morales y aun respecto de objetos. (3)

En base a lo estudiado y a los conceptos vertidos me he atrevido a definir la nacionalidad como: "Un vínculo jurídico que relaciona a las personas o a las cosas con el Estado, imponiendo este último su imperio y, llegado el caso, otorgándoles su protección".

2.2.- PRINCIPIOS JURIDICOS EN MATERIA DE NACIONALIDAD

El Instituto de Derecho Internacional en su sesión de Cam-

(2) Burgoa Orihuela Ignacio. Derecho Constitucional Mexicano. Editorial Porrúa. 4a. Edición. Pág. 104.

(3) Arellano García Carlos. Derecho Internacional Privado. Editorial Porrúa. 3a. Edición. Págs. 114 y 115.

bridge de 24 de agosto de 1895, adoptó ciertos principios jurídicos, en materia de nacionalidad, que son producto tanto de las reflexiones lógicas como de la experiencia de las diversas naciones. El acuerdo respectivo establece:

PRIMERO.- Nadie debe carecer de nacionalidad.

SEGUNDO.- Nadie puede tener simultáneamente dos nacionalidades

TERCERO.- Cada uno debe tener el derecho de cambiar de nacionalidad.

CUARTO.-- La renuncia pura y simple no basta para perderla.

QUINTO.-- La nacionalidad de origen no debe transmitirse indefinidamente de generación en generación establecida en el extranjero.

J. F. Niboyet, citado por Arellano García, bifurca el primer principio en dos reglas fundamentales acerca de la nacionalidad de las personas: I. Todo individuo debe tener una nacionalidad. II. Debe poseerla desde su nacimiento. Agrega como tercera regla la comprendida en el tercer principio o sea que todo individuo puede cambiar de nacionalidad con el asentimiento del estado interesado. (4)

En vista de la importancia que reviste atender a estos principios y sobre todo a los dos primeros, he dedicado el siguiente punto a su análisis. En otra parte de este capítulo me avocaré al estudio del tercero y cuarto principios por ser todos ellos aplicables de alguna manera al aspecto toral de mi tesis.

2. 3.- EL PROBLEMA DE LA APATRIDIA Y DE LA DOBLE NACIONALIDAD.

2. 3.1.- LA APATRIDIA

(4) Arellano García Carlos. Op. Cit. Pág. 126

Si en la actualidad el territorio habitable del mundo se encuentra distribuido en Estados y si la población del mundo se halla repartida entre los mismos Estados, podría decirse que el principio de que "nadie debe carecer de nacionalidad" debería tener plena realización haciéndose efectivo el derecho de los hombres de todas las latitudes a tener una nacionalidad, eliminándose el caso de individuos apátridas como se denomina a individuos sin nacionalidad. Sin embargo en la historia de la humanidad han existido casos de apátridas, -- desde los esclavos en Roma que perdían su nacionalidad de origen, sin adquirir la nacionalidad romana hasta la época actual en la que los Estados establecen causas de pérdida de la nacionalidad sin preocuparse de dar ocasión a que surjan individuos carentes de nacionalidad. - Para Niboyet el fenómeno del heimatlosismo o apatridia no es más que consecuencia "del desconocimiento, por parte de un Estado de sus obligaciones internacionales, tal como creemos que debían entenderse".

Es factible mencionar enunciativamente algunos casos de apatridia:

1.- Individuos nómadas modernos como los llamados gitanos - que se encuentran en constantes viajes a través del territorio de diversos Estados y sin estar vinculados a ellos. La manera de resolver el caso de estos sujetos es no permitiéndoles el acceso a un país sin acreditar previamente una nacionalidad y dotándolos de la nacionalidad del país al que se encuentren más vinculados.

2.- Individuos cuyo origen es desconocido para ellos mismos por su ausencia de ascendientes conocidos y por desconocer el lugar de nacimiento, o por lo menos, por no poder acreditar su nacimiento.

3.- Individuos que incurrir en alguna de las causas que en su país traen consigo la pérdida de la nacionalidad sin que hayan adquirido otra.

4.- Individuos oriundos de territorios donde no se otorgaba una nacionalidad como aquellos que estuvieron sometidos a fideicomiso.

El anhelo en que convergen los tratadistas estudiosos del tema es que se reconozca como un derecho del hombre el tener una nacionalidad consagrada por la Declaración Universal de Derechos Humanos, aprobada y proclamada por la Asamblea General de las Naciones Unidas el 10 de diciembre de 1948.

2.3.2.- LA DOBLE NACIONALIDAD

Aspiración de la humanidad que está todavía muy lejos de convertirse en una realidad absoluta. El mismo Instituto de Derecho Internacional, en la sesión de Venecia, el año siguiente (1896), estableció: "Artículo 5º.- Nadie podrá naturalizarse en país extranjero sin probar previamente que ha quedado desligado de todo vínculo nacional con su país de origen, o que, por lo menos, ha manifestado su voluntad al gobierno del mismo y cumplido el servicio militar activo con arreglo a las leyes de este país".

Los casos de doble nacionalidad pueden contemplarse en dos situaciones distintas: a) casos en que la doble nacionalidad proviene desde el momento del nacimiento, y b) casos en que la doble nacionalidad surge con posterioridad al nacimiento por la adquisición de otra nacionalidad diversa a la de origen. Este segundo caso admite dos posibilidades: 1º adquisición voluntaria de una nueva nacionalidad, y 2º adquisición automática de una nueva nacionalidad.

En La Haya, bajo el control de la desaparecida Sociedad de Naciones, se reunió una conferencia del 13 de marzo al 12 de abril de 1930 en la que se aprobó una convención relacionada con los conflictos de leyes sobre nacionalidad. En esta convención se incluyeron --

Las siguientes determinaciones: "a) En caso de doble nacionalidad cada Estado tiene competencia sobre el individuo titular de las dos nacionalidades; b) Un Estado no puede ejercer su protección diplomática en beneficio de uno de sus nacionales, en contra de un Estado donde aquél es también nacional; c) Todo individuo que posea dos nacionalidades, si manifiesta éste su conformidad al hecho de la doble nacionalidad, en cuanto a la forma de adquirirla, podrá renunciar a una de ellas, con la autorización del Estado donde quiere renunciarla. Esta autorización no será rechazada al individuo que tenga su residencia habitual fuera de ese Estado".

Cuando se trate de doble nacionalidad surgida con posterioridad al nacimiento, por la adquisición voluntaria o automática de -- una nueva nacionalidad sin perder la anterior, los Estados pueden evitar el problema de la múltiple nacionalidad de dos maneras distintas, a saber: 1) no conceder su nacionalidad en forma voluntaria o automática a los que conserven una nacionalidad diferente; 2) hacer perder su nacionalidad a los que hayan adquirido voluntariamente una nacionalidad extranjera. (5)

La Ley de Nacionalidad y Naturalización vigente en México establece, en los artículos 17 y 18, la renuncia a la nacionalidad y a otros vínculos antes de que se adquiriera la nacionalidad mexicana, -- renuncia que no necesariamente trae como consecuencia la pérdida de -- la nacionalidad de origen como sucede en nuestro país al decir el artículo 53 de la Ley indicada, en la parte relativa, que se requiere -- que otro Estado atribuya nacionalidad distinta a la mexicana.

De lo anotado hasta aquí, surge una necesidad: Conciliar -- la libertad del individuo a escoger su nacionalidad con el derecho -- del Estado para regular la adquisición y pérdida de la misma.

(5) Arellano García Carlos. Op. Cit. Págs. 134 a 137.

2.4.- LA NACIONALIDAD DE LAS COSAS

Desde el principio de este trabajo he sostenido que la nacionalidad no es sólo atributo privativo de las personas físicas o morales, hay objetos que necesariamente deben estar amparados por una nacionalidad determinada. Estoy consciente, desde luego, que para hacer válida mi posición debo hacer abstracción de la corriente sociológica y atender sólo a la relación jurídica que indirectamente tienen esos objetos con el Estado.

Algunos opositores de la teoría que apoyo, señalan la imposibilidad de que las cosas tengan nacionalidad, si ésto fuera cierto, ¿Cómo podríamos distinguir o relacionar el edificio que alberga una embajada con el Estado que representa? ¿Cómo identificaríamos en el extranjero a una aeronave nacional?; y en el caso de los buques, si carecieran de ese atributo, ¿Qué ley sería aplicable en altamar?; si hubiera a bordo un nacimiento, ¿el infante sería un apátrida?.

No estoy en contra de las respetables teorías que se han desarrollado respecto a la nacionalidad, antes bien opino que es un término que debe ir más allá de lo que tradicionalmente ha representado y que lo conveniente es adecuarlo a aquellas situaciones en que se ven implicados los intereses del Estado, ya sea mediante personas físicas, personas morales o como en el caso que nos ocupa, un objeto.

2.5.- LA NACIONALIDAD DE LOS BUQUES

Auténticos estudiosos del Derecho Marítimo no vacilan en reconocer que los buques están provistos de una nacionalidad, aceptando con ello lo expuesto en el punto anterior, esto es, que la nacionalidad no es atributo exclusivo de las personas. Así, Don Manuel J. Mozo, Contraalmirante que fué de la armada española nos dice que siendo

libre la mar, los buques de todas las naciones pueden surcarla libremente para la realización de los fines necesarios a las funciones de la vida de los pueblos; pero fácilmente se comprende que fortuna tan colosal como la que representan esos buques y sus valiosos cargamentos, es preciso que tenga una garantía de seguridad regulada por leyes y principios, ya que esa inmensas soledades de los mares no pueden protegerse con medios materiales, cual protegidas se encuentran las vías de comunicación terrestres.

La garantía más eficaz, en el Derecho Internacional establecida por el unánime concierto de los pueblos, es la "nacionalidad de los buques", esto es, la demostración fehaciente de la legitimidad de la bandera o pabellón que enarbolan. (6)

Por su parte el distinguido jurista italiano Prospero Ascoli nos relata que todas las naciones del mundo han adoptado normas para distinguir sus navíos de los extranjeros, y continúa diciendo: Si la civilización y el progreso han disminuido la importancia de tal distinción, desde cierto punto de vista, su necesidad está muy lejos de haber desaparecido, puesto que si el comercio marítimo parece hecho adrede para reunir a todas las naciones del mundo, la nacionalidad distinta de los buques sirve todavía para conservar el sentimiento de patriotismo que crea entre los ciudadanos de una misma nación - vínculos esenciales al orden general de la sociedad.

El buque debe poder, en cualquier tiempo y lugar, reivindicar su nacionalidad para poder reclamar la protección de sus consules y de las fuerzas militares y navales del Estado a que pertenece. No es posible que cada Estado asuma la porteción de las naves de todo el mundo; sin el principio de nacionalidad no podría haber seguridad para la navegación marítima. Regulada la nacionalidad, los respecti-

(6) J. Mozo Manuel. Derecho de Gentes y Marítimo Internacional. Editorial de A. Avrial. Madrid 1898. Pág. 59.

vos gobiernos son provistos de los datos sobre el estado de la Marina mercante y ponen a los funcionarios públicos en condiciones de condenar el buque de mala construcción o capaz de exponer a peligros la vida de los que tienen que embarcarse en el mismo. Sobre la nacionalidad se funda el principio de la extraterritorialidad en cuya virtud se considera al barco como una colonia flotante o como una parte separada del suelo patrio.

La nacionalidad sirve como fundamento para resolver las --- cuestiones sobre aplicabilidad de leyes, tanto en materia de derecho público como en la de derecho marítimo privado.

Se reputa que los individuos embarcados forman siempre parte de la sociedad política de la que dependen; la ley de la bandera será la que habrá de regular las oficinas de estado civil para los nacimientos, las muertes y los testamentos a bordo, como si dichos nacimientos y muertes se hubiesen producido o los testamentos se hubiesen redactado en el territorio de la nación a la que pertenece el buque.

Los principios comunes a derecho internacional privado no siempre bastan en la práctica para resolver todas las cuestiones de derecho marítimo privado internacional; la naturaleza especial de los buques y la necesidad de favorecer las relaciones comerciales y marítimas de los ciudadanos de las diversas naciones reclaman a menudo reglas y principios absolutamente especiales.

La ley de la nación a que pertenece el buque debe en la mayoría de los casos prevalecer sobre las leyes del país donde él se encuentra material y accidentalmente.

Si la ley del propio pabellón, por necesidad indiscutible, es la única que puede aplicarse cuando el buque se encuentra en alta-mar, su aplicabilidad debe extenderse, sin embargo, en muchos casos -

también al tiempo en que éste se encuentra en un puerto extranjero. - El navío conserva su nacionalidad en cualquier lugar donde se encuentre y, por lo tanto, deberá estar sometido continuamente a las leyes del país al que pertenece, en tanto dichas leyes no repugnen al orden público del país donde se halle; de no ser así se caería en el inconveniente de someter al buque, por relaciones de la misma especie, a tantas leyes diferentes y quizá hasta contradictorias entre sí cuantos fueren los Estados en cuyos puertos atraque. Con el puerto de inscripción el buque conserva un íntimo vínculo de derecho puesto que allí está su domicilio de origen, que no cambia con las repetidas escalas voluntarias o forzosas en los diversos puertos del mundo.

Para cerrar esta brillante exposición, el maestro Ascoli -- subraya la importancia de la nacionalidad que es la base para regular la navegación de cabotaje y algo tan trascendente como lo es la explotación de nuestros recursos en la pesca costera o mar territorial. (7)

Un maritimista de gran valía en México, el Dr. Raúl Cervantes Ahumada, señala que la atribución de la nacionalidad a los navíos es tan necesaria como la nacionalidad de las personas físicas. Respecto a los conflictos doctrinales que han surgido, el citado jurista se lo atribuye a que todo ha derivado, en el fondo, de un concepto -- falso de la institución de la nacionalidad, la que no es, como tradicionalmente se ha pretendido, una relación de carácter personal entre el Estado y sus nacionales, generadora de obligaciones recíprocas. El vínculo de la nacionalidad es de imperio; el Estado ejerce su soberanía sobre sus súbditos y sobre las cosas a que se aplica su ordenamiento jurídico. Por eso existen no sólo personas nacionales, sino cosas nacionales como el territorio, la bandera, los buques, las aeronaves, etc. Y las relaciones que del vínculo nacen no son obligaciones ordinarias, sino derivadas de la situación especial del Estado y

(7) Ascoli Prospero. *Del Comercio Marítimo y de la Navegación*. Volumen I. Ediar Editores. Buenos Aires 1953. Págs. 21 a 23.

de las personas y cosas que se encuentran bajo su imperio.

Visto así el vínculo de la nacionalidad, y considerando --- que, según se ha visto, el buque como espacio marítimo tiene la naturaleza del territorio, el problema se aclara. (8)

Para concluir este punto es oportuno citar dos preceptos de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo con el fin de reafirmar lo escrito sobre nacionalidad. Dice el artículo 2º: "Los buques mexicanos en alta mar serán considerados territorio mexicano"; y el 20: "El capitán del buque será a bordo la primera autoridad; en alta mar y en aguas extranjeras será considerado representante de las autoridades mexicanas." (9)

2.6.- BUQUES DE NACIONALIDAD MEXICANA

La Ley de Navegación enuncia, en el artículo 90, los buques que se consideran mexicanos, y son los siguientes:

- I.- Los matriculados y abanderados en el país, con sujeción a la presente ley;
- II.- Los abandonados en aguas de jurisdicción nacional;
- III.- Los incautados o expropiados por las autoridades mexicanas;
- IV.- Los capturados a enemigos, considerados como buena presa;
- V.- Los que sean propiedad del Estado.

Esta enumeración se puede reducir a la fracción I del artículo citado, ya que, según lo dispone el artículo 89 de la misma ley, "La nacionalidad de los buques se comprobará con la suprema patente -

(8) Cervantes Ahumada Raúl. Derecho Marítimo. Editorial Herrero. Edición 1984. Pág. 448.

(9) L.N. y C.M. Publicada en el D. O. el 21 de noviembre de 1963.

de navegación o el certificado de matrícula, según el caso, expedidos conforme a esta Ley."

Resumiendo la extensa enumeración que leyes y reglamentos - nacionales han hecho de los buques considerados como nacionales, diremos que todo buque que enarbole el pabellón nacional será considerado como de nacionalidad mexicana, sea cual sea la nacionalidad de su dueño, sea su dueño persona física o persona moral.

2.7.- PRUEBAS DE LA NACIONALIDAD MEXICANA

La principal manifestación externa de la nacionalidad es la bandera mexicana enarbolada en el asta de popa de la embarcación, también lo es el nombre del buque y el puerto de su matrícula los cuales irán grabados en el casco a popa. Otros documentos prueban su mexicanidad tales como el Pasavante de Navegación, Certificado de Matrícula y Suprema Patente de Navegación. De estas manifestaciones haré un -- breve resumen a continuación.

2.7.1.- ABANDERAMIENTO

Es un acto solemne que se lleva a cabo a bordo del buque -- con la asistencia del Capitán de Puerto (o Cónsul en su caso), los armadores o sus legítimos representantes y la tripulación. La ceremonia se inicia con la declaración que hace el Capitán de Puerto en los siguientes términos: "A nombre de la nación y por suprema disposición - del C. Presidente de la República, declaro solemnemente que el buque (su nombre y puerto de matrícula) es de nacionalidad mexicana y goza desde esta fecha de todas las consideraciones y privilegios que le otorgan las Leyes del país, quedando en todo bajo la protección y amparo de la bandera de la República". Hecha esta declaración, se izará la bandera nacional y se levantará un acta que suscribirán las perso-

nas que hayan concurrido al acto, enviando el original a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, reservando una copia para el expediente que debe formarse en la Capitanía de que se trate. (10)

2.7.2.- PASAVANTE DE NAVEGACION

Documento expedido por el Capitán de Puerto o Cónsul Mexicano correspondiente en el que se hace constar que el buque es mexicano y por medio de él se suplica a las autoridades de todos los países le presten toda clase de facilidades para cumplir su cometido. El pasavante es válido para un viaje, del puerto de abanderamiento al de matrícula, o hasta que el Ejecutivo Federal extienda la Suprema Patente de Navegación. (11)

2.7.3.- CERTIFICADO DE MATRICULA

Documento que demuestra que el buque ha sido registrado en el puerto de su matrícula (el cual va grabado en el casco del barco a popa y abajo del nombre) y en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes con toda formalidad, pagando sus derechos, tanto de matrícula como de arqueo. El documento citado deberá inscribirse en el Registro Público Marítimo Nacional y la dimisión de bandera (hecha conforme a derecho) será causa, entre otras, de la cancelación del registro. (12)

2.7.4.- SUPREMA PATENTE DE NAVEGACION

Documento que expide el Jefe del Ejecutivo Federal, refrendado por el Secretario de Comunicaciones y Transportes, en el que se

(10) Reglamento para el Abanderamiento y Matrícula de los Buques Mercantes Nacionales. Diario Oficial, 2 de agosto de 1946. Art. 18.

(11) IDEM. Artículos 11 y 27.

(12) IDEM. Artículo 13 y Artículo 91 de la L.N. y C.M. ya citada.

hace constar que el buque pertenece a la Marina Mercante Nacional y - que ha sido matriculado en el puerto correspondiente. Este documento es temporal ya que al expirar el mandato presidencial de quien lo suscribe, expira también la validez de la Suprema Patente. Este documento es una especie de investidura en favor del Capitán del buque como representante de las autoridades mexicanas y en caso de cambio de mando, quien supla al anterior Capitán, quedará investido de esa alta -- dignidad, anotando el cambio al reverso del documento. La Suprema Patente representa también la legitimación del buque como extensión de nuestro territorio nacional. (13)

IDEM. Artículos 19 y 22.

CAPITULO 3.- CONSECUENCIAS JURIDICAS DE LA ADQUISICION Y VIGENCIA DE LA NACIONALIDAD MEXICANA DE UN BUQUE

3.1.- ADQUISICION Y VIGENCIA

Así como toda persona jurídica o toda persona física requiere de someterse a un cierto ritual y a una cierta norma para adquirir la mexicanidad, así también las embarcaciones habrán de sujetarse a - un acto solemne -el abanderamiento- para alcanzar nuestra nacionalidad y a partir de ahí poderse ostentar como mexicanas, amén de otros requisitos que ya han sido expuestos en otro capítulo.

Como preámbulo de este capítulo transcribiré lo dispuesto - por el artículo 18, en su parte relativa, del Reglamento de Abanderamiento y matrícula de los Buques Mercantes Nacionales: "A nombre de - la nación y por suprema disposición del C. Presidente de la República declaro solemnemente que el buque (su nombre y puerto de matrícula) - es de nacionalidad mexicana y goza desde esta fecha de todas las consideraciones y privilegios que le otorgan las leyes del país, quedando en todo bajo la protección y amparo de la bandera de la República" declaración que hacen el Capitán de Puerto o el Cónsul según sea el - caso.

Partiendo de este prolegómeno, iré tratando sucintamente cada una de las materias del derecho a las que se subordina esa figura jurídica tan controvertida y sui generis como lo es un buque mercante.

3.1.1.- DISPOSICIONES DIVERSAS

3.1.1.1.- MATERIA CONSTITUCIONAL

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos -- nos dice en su artículo 32, párrafo segundo, parte conducente: "Para

perteneer a la Marina Nacional de Guerra o 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 y, de una manera general, para todo el personal que tripule cualquier embarcación o aeronave que se ampare con la bandera o insignia mercante mexicana".

Siendo el buque objeto factible de originar y propiciar hechos o actos jurídicos, es necesario saber qué autoridades son competentes para conocer de la contienda a que aquellos den origen. El artículo 104 Constitucional nos dice: "Corresponde a los tribunales de la Federación conocer: II. De todas las controversias que versen sobre derecho marítimo". Precepto claro que no necesita mayor explicación.

Siguiendo el orden numérico de las disposiciones constitucionales nos encontramos con el artículo 133, ¿cuál es su importancia para la aventura de mar cuyo núcleo es el buque?, es sencilla de comprenderse si consideramos que la actividad marítima, internacional -- por excelencia, está sujeta a una serie de pactos entre naciones de los cuales ha emanado en gran parte nuestro derecho marítimo. Dice así el citado numeral: "Esta Constitución, las leyes del Congreso de la Unión que emanen de ella y todos los tratados que estén de acuerdo con la misma, celebrados y que se celebren por el Presidente de la República, con aprobación del Senado, serán la Ley Suprema de toda la Unión. Los jueces de cada Estado se arreglarán a dicha Constitución, leyes y tratados a pesar de las disposiciones en contrario que pueda haber en las Constituciones locales o leyes de los Estados".

Debo decir que los artículos anteriores fueron citados en forma enunciativa mas no en forma limitativa puesto que hay otros más que le atañen a la actividad naviera y que por razón de espacio no fueron transcritos. Tomé aquellos tres por ser los que más directa-

mente inciden en el negocio marítimo.

3.1.1.2.- MATERIA ADMINISTRATIVA

Al considerar lo señalado por el artículo 20. de la Ley de Navegación de que: "Los buques mexicanos en alta mar serán considerados territorio mexicano", debemos entender que hasta el trasciende la estructura administrativa del Gobierno Federal. Previendo esta situación, la misma ley establece en su libro segundo, título único, capítulo primero, las siguientes disposiciones:

Artículo 15. La suprema autoridad marítima radica en el Ejecutivo Federal.

Artículo 16. La autoridad marítima se ejerce:

III.- Por los capitanes de buques nacionales, en los términos previstos por esta ley.

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

Artículo 21. Tendrá el carácter de capitán del buque la persona designada como tal por el armador o el naviero y a falta de él, asumirá sus atribuciones y responsabilidades la persona legalmente capacitada. Las causas imprevistas o ilegales, no eximen ni atenúan -- las responsabilidades de quien ejerza o haya ejercido el mando del buque.

En su oportunidad habré de retomar este tema y sobre todo - el artículo 20 transcrito, para ponderar de manifiesto la facilidad con que los armadores y autoridades extranjeras hacen a un lado la representación tan importante que el capitán lleva y en especial cuando se

dá el tan común e irresponsable cambio de bandera.

3.1.1.3.- MATERIA INTERNACIONAL

Derivada del artículo 133 Constitucional la obligatoriedad de los tratados internacionales, es aplicable a los buques y todo lo que contienen y representan, pues como quedó anotado al principio de este capítulo, la internacionalidad del trabajo marítimo está sujeta a la voluntad de los Estados que en él intervienen.

Sin duda alguna la Organización de Naciones Unidas es quien más ha contribuido al auspicio y elaboración de tratados en materia marítima ya que cuenta con dos organismos especializados -pioneros de la ONU- los que han hecho posible facilitar el tráfico por mar.

Uno de ellos es la Organización Marítima Internacional, por su conducto se ha logrado estandarizar diversas materias como son: - educación náutica, prevención de la contaminación, seguridad de la vida humana en el mar, prevención de accidentes por abordajes y otros - vigentes e incorporados ya, vía legislativa, a nuestro derecho nacional.

El otro lo es la Organización Internacional del Trabajo, y en su oportunidad detallaré sobre sus convenios por merecer en este trabajo un lugar especial.

Además de los mencionados existen otros también dependientes de la ONU que han contribuido a la elaboración de convenios tan importantes como la estandarización de los contenedores, del manejo de cargas peligrosas, sobre fletes, seguros, etc. Y no menos importantes los pactos bilaterales y multilaterales en los que participa México ratificados directamente entre los contratantes.

de faltas de los tripulantes contra la disciplina interior de la nave.

Por su parte, la Ley Orgánica de la Procuraduría General de la República legitima como auxiliares del Ministerio Público Federal a los capitanes de los buques en términos del artículo 14 al decir, - en su parte relativa, que: "Asimismo, son auxiliares del Ministerio Público: c) los capitanes, patronos o encargados de naves y aeronaves nacionales".

Reafirmando las facultades del capitán en esta disciplina, la Ley de Navegación dispone en el artículo 23: "El capitán del buque tendrá en alta mar o en aguas extranjeras las siguientes funciones públicas: I. Actuar como auxiliar del Ministerio Público Federal en los términos de la Ley orgánica de dicha institución al tener conocimiento de un delito; ..."

Por lo expuesto en los párrafos anteriores es de entenderse que a bordo del buque y en especial a su capitán, le es aplicable lo dispuesto por el artículo 113 del Código Federal de Procedimientos Penales al señalar que: "Los servidores públicos y agentes de policía judicial, así como los auxiliares del Ministerio Público Federal, están obligados a proceder de oficio a la investigación de los delitos de orden federal de que tengan noticia, dando cuenta inmediata al Ministerio Público Federal si la investigación no se ha iniciado directamente por éste..." Cabe subrayar que la averiguación se iniciará siempre que se trate de delitos perseguibles de oficio.

3.1.1.5.- MATERIA CIVIL

Una vez asentado que el capitán es representante de las autoridades mexicanas en alta mar o en aguas extranjeras, corresponde ahora señalar cuáles son sus atribuciones en materia civil. De nuevo la Ley de Navegación en su artículo 23, fracción II nos orienta en el

3.1.1.4.- MATERIA PENAL

Mientras el hombre sea sujeto y preso de sus pasiones, existirá siempre el riesgo de encharlas fuera, sea en la calle, sea en su casa, sea en el campo. Los buques desgraciadamente no están exentos de ser escenarios de la violencia, de la imprudencia, del dolo, y también ahí, el Estado está presente para prevenir o en su caso reprimir a quienes traten de violar o infrinjan las leyes penales del país.

La multicitada Ley de Navegación nos da la pauta a seguir -- cuando nos enfrentamos a un problema de tipo penal en los siguientes preceptos:

Artículo 4o. Los delitos que se cometan a bordo de buques se considerarán, conforme lo dispone el Código Penal Federal, como ejecutados en territorio de la República, en los siguientes casos:

- a) Cuando sean cometidos por mexicanos o por extranjeros en alta mar, a bordo de buques nacionales.
- b) Cuando se ejecuten a bordo de un buque mexicano surto en puerto o en aguas territoriales de otra nación si el delincuente no ha sido juzgado en la nación a que pertenezca el puerto; y
- c) Cuando se cometan a bordo de un buque extranjero surto en puerto o en aguas nacionales si se turbare la tranquilidad pública o si el presunto delincuente o el ofendido, no fueren de la tripulación. En caso contrario se obrará conforme al derecho de reciprocidad.

Artículo 5o. Cuando se tenga conocimiento de que se están cometiendo hechos presumiblemente delictuosos a bordo de un buque en aguas nacionales, las autoridades tomarán las providencias del caso con arreglo a las leyes mexicanas.

Asimismo intervendrán conforma a éstas, si el capitán o el patrón de un buque extranjero o el cónsul respectivo solicitaren la intervención de las autoridades mexicanas, con motivo de la comisión

sentido de que tendrá la función pública de actuar como oficial del - Registro Civil en los términos del Código Civil para el Distrito Federal. De las actas que el capitán está facultado a levantar y que regula aquél son las siguientes:

NACIMIENTO.- Artículos 70, 71 y 72. Si el nacimiento ocurre a bordo de buques nacionales se levanta un acta la cual contendrá los datos del padre, madre, abuelos, testigos, domicilios, nombre del recién nacido, etcétera, misma que será autorizada por el capitán del barco. Al arribar al primer puerto nacional, los interesados presentarán al juez del registro civil el acta para que así sea asentada y en caso de que no haya funcionario de esta clase, entonces se entrega a la autoridad local para que esta haga lo conducente.

MATRIMONIO.- Artículos 102 y 103. El matrimonio se debe -- llevar a cabo ante el juez del registro civil (en nuestro caso, ante el capitán), con la presencia de los pretendientes y sus testigos --- (dos por cada uno). Acto continuo el capitán leerá en voz alta la solicitud de matrimonio, interrogará a los testigos sobre la identidad de los pretendientes y si es afirmativo, preguntará a los enamorados si es voluntad unirse en matrimonio, si están conformes, los declarará unidos en nombre de la ley y de la sociedad. Luego se levantará - el acta de matrimonio que deberá llevar los datos que marca el artículo 103 citado.

DEFUNCION.- Artículo 125. En el caso de muerte en alta mar a bordo de un buque nacional, el acta se formará con los datos generales del difunto, de los testigos, cónyuge en su caso y padres del difunto; también la enfermedad que determinó la muerte y hora en que -- ocurrió ésta. El acta la autorizará el capitán y la entregará en el primer puerto nacional que toque al encargado del registro civil.

TESTAMENTO MARITIMO.- Artículos 1583 al 1592. Cuando quie-

ran testar los que se encuentren en alta mar, a bordo de navíos de la marina nacional, lo pueden hacer ante la fe pública del capitán. Es esencial se haga el testamento por escrito y en presencia de dos testigos los cuales, además del capitán, firmarán el documento. Si es el capitán quien desee testar, entonces desempeñará sus veces el que deba sucederle en el mando. El instrumento una vez concluido debe ser guardado junto con los papeles más importantes de la embarcación. Cuando el buque arribe a puerto, el capitán deberá depositar un ejemplar ante el cónsul si llega al extranjero, o los dos a la capitania de puerto si su arribada es a puerto nacional.

3.1.1.6.- MATERIA MERCANTIL

Difícil sería resumir a lo que está sujeto el buque y su gente en esta materia, pues como su adjetivo calificativo lo indica, es algo inherente e imprescindible la relación que tiene con el derecho mercantil. Y no siendo materia de profunda exposición, me limitaré a señalar de donde surge al categoría de mercante o comerciante a un buque. El Código de Comercio nos dice en el artículo 75 que: "La ley reputa actos de comercio: ...VIII. Las empresas de transportes, - de personas o cosas, por tierra o por agua, y las empresas de turismo; ...XV. Todos los contratos relativos al comercio marítimo y a la navegación interior y exterior; ..."

La Ley de Navegación dedica todo el libro tercero al comercio marítimo y entre los contratos más importantes que regula son: El de construcción del buque, del arrendamiento de las embarcaciones, -- del fletamento, de las modalidades marítimas de la compraventa y del seguro marítimo.

3.1.1.7.- OTRAS MATERIAS

Tan dispersas se encuentran las normas que atañen al funcio-

namiento de un buque mercante que resultaría muy laborioso y fuera de este trabajo, tratar de recopilarlas. Sin embargo, como en este capítulo trato de exponer los derechos y obligaciones que resultan de la adquisición y vigencia de la nacionalidad mexicana de una embarcación, es menester manifestar aunque sea enunciativamente, otras leyes y reglamentos en los que encontramos algunos preceptos.

- Ley de Vías Generales de Comunicación
- Ley del 2º al Activo de las Empresas
- Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana
- Ley Federal de Pesca
- Ley General de Población y su reglamento
- Ley de Nacionalidad y Naturalización
- Ley General de Salud
- Ley del Seguro Social
- Reglamento para la Navegación de Cabotaje
- Reglamento para el servicio de remolque
- Reglamento para el servicio de pilotaje
- Reglamento del Registro Público Marítimo Nacional
- Reglamento del padrón de abanderamiento mexicano
- Reglamento de Organización y Tráfico marítimo

Esta interminable serie de disposiciones legales regulan la actividad marítima la cual gira en torno del buque mercante y sus tripulantes, así que ya se podrá imaginar el lector lo difícil que resulta para los profanos en la materia, adentrarse en ella, pues aun para los doctos resulta incomprendible alguna ley o reglamento que más de una vez se contradicen entre sí. Merece hacer un pequeño comentario al respecto: Con la promulgación de la Ley del 2º al activo de las -empresas surgió una controversia entre ésta y la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana, pues mientras aquella grava al buque por ser parte -y en un altísimo porcentaje- del activo fijo de la empresa, la última le otorga subsidios en combustibles y preferencia

en los fletes, dando la Ley del 23 al traste con lo poco que se había logrado con la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante. Dando -- por resultado que algunas empresas vendieran sus buques y otras más -- simplemente dimitieran la bandera mexicana y se acogieran a las leyes de otras naciones por medio de las banderas de conveniencia.

3.1.2.- EFECTOS LABORALES DE LA MEXICANTAD DE UN BUQUE

Quiero iniciar esta apartado con una frase célebre de Platón: "el mundo lo componen los vivos, los muertos y los marinos", trágico pero verdadero razonamiento del filósofo ateniense, con el cual seguramente quería dar a entender que los marinos, una vez que zarpa su buque, era difícil predecir si vivían o ya habían sucumbido ante el embate de las olas.

De aquél tiempo que le tocó vivir al pensador griego hasta nuestros días, poco a cambiado su concepción puesto que la violencia de borrascas y huracanes continúa siendo la misma, con el sólo consuelo para la gente de mar que los buques han crecido y se ha tratado de equiparlos con dispositivos que aumenten la seguridad en caso de una tragedia. Sin embargo, el pensamiento de Platón parece ser que perdurá mientras perduren los buques.

La vida del marino, pues, pende de un hilo, tan débil o tan fuerte como la mar lo quiera, trabajo único en su género que reditúa enormes ganancias a los navieros, en contraste con la mísera participación que la tripulación recibe. Situación palpable en muchos países africanos, asiáticos y latinoamericanos sin que México se quede atrás. Aquí, no obstante que durante el tiempo en que se revisan los contratos colectivos o la empresa actualiza, unilateralmente, los individuales, ya el tipo de cambio del dólar con el peso ha sobrepasado en mucho al risible aumento a los minisalarios, y me refiero al dólar por ser la moneda de pago de los fletes que producen los barcos mer-

antes y el trabajo de su gente.

¿Se ha hecho algo para mejorar la vida del marino mercante mexicano?, ¿Compensa el riesgo que se corre lo ganado?. Interrogantes que sin duda quedarían contestadas a medias ya que por desgracia los titulares del órgano representativo de los intereses de la Marina mercante en las Cámaras, hace muchos años desconocen o poco les interesa la vida de quienes hacen posible el intercambio comercial internacional y con ello el favorecimiento de las balanzas comercial y de pagos para nuestro país.

Pero no todo ha sido oscuro para los marinos mercantes, ha habido excelentes épocas para el Derecho laboral marítimo y una de ellas fue la encabezada por el Prácer de los trabajadores, diputado constituyente del diecisiete, gobernador de su estado natal, senador por Veracruz en el gobierno de Cárdenas y otros importantes cargos -- que ocupó el ilustre General don Cándido Aguilar.

Y de aquellos tiempos data lo que nos rige actualmente en materia del trabajo, consolidado con la creación de la Ley Federal -- del Trabajo de 1931 y ligeras reformas de 1970.

Pero entrando en materia: ¿Qué beneficios trae consigo el -- abanderamiento de un buque mexicano para los tripulantes nacionales?, por principio de cuentas, parte de la respuesta nos la da el artículo 94, párrafo segundo de la Ley de Navegación, en la siguiente forma: -- "Desde el momento en que se abandere definitivamente una embarcación, deberá ser tripulada solamente por mexicanos por nacimiento". Concordando con el artículo 20 bis de la misma ley que en el fondo señala -- lo mismo, ambos preceptos congruentes con el artículo 32 Constitucional del cual emanan.

Dos son las fuentes formales más importantes del Derecho --

laboral marítimo: Los convenios ratificados por México ante la Organización Internacional del Trabajo y la Ley Reglamentaria del apartado "A" del artículo 123 Constitucional, mejor conocida como Ley Federal del Trabajo. En ese orden, hablaré de exponerlas con el fin de percibir su alcance en cuanto a la sujeción a ellas de armadores y tripulantes.

3.1.2.1.- CONVENIOS DE LA O.I.T. RATIFICADOS POR MEXICO

En plena congruencia con los principios surgidos de la Revolución Mexicana de 1910, plasmados en el artículo 123 de la Constitución de 1917 y reglamentados por la Ley Federal del Trabajo de 1931, México ha ratificado 61 de los 158 convenios adoptados hasta ahora -- por la OIT. Los instrumentos ratificados por nuestro país abarcan importantes aspectos de la esfera del trabajo, como son: derechos humanos; empleo; condiciones de trabajo; seguridad social; trabajo de las mujeres; trabajo de los menores; libertad sindical; administración - del trabajo; inspección y consulta tripartita. [1]

De los 61 convenios ratificados por México, 13 regulan la actividad marítima, de éstos, anotaré lo más relevante de algunos de ellos.

CONVENIO 8, relativo a la indemnización de desempleo en caso de pérdida por naufragio; entró en vigor el 16 de marzo de 1923 y dispone que, al actualizarse la hipótesis, el armador o la persona -- con la cual la gente de mar hubiere celebrado un contrato para servir a bordo del buque, deberá pagar a cada una de las personas empleadas en dicho buque una indemnización que le permita hacer frente al desempleo resultante de la pérdida del buque por naufragio. Dicha indemi

[1] Secretaría del Trabajo y Previsión Social. Op. Cit. Pág. 5.

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

CONVENIO 22, relativo al contrato de enrolamiento de la gente de mar, entró en vigor el 4 de abril de 1928 y lo más relevante de él es que deberá ser firmado, tal contrato, por el armador o su representante legal y por la gente de mar, a ésta última y a sus consejeros deberá de dárseles facilidades para que lo examinen antes de firmarlo debiendo fijar para ello, la legislación nacional, condiciones para que haya un control garantizado de la autoridad pública competente. Esas condiciones son, entre otras, que el contrato le haya sido presentado para su aprobación; que haya sido previamente confirmado por el armador o sus representantes legales y por la gente de mar. - Asimismo el gobierno del país contratante deberá prever disposiciones para que los tripulantes comprendan cada una de las cláusulas del contrato, éstas por su parte no deberán ser contrarias a la legislación nacional o al convenio. En todo caso el derecho nacional deberá proveer lo necesario para que los intereses de armadores y tripulantes - queden debidamente protegidos.

CONVENIO 55, relativo a las obligaciones del armador en caso de enfermedad, accidente o muerte de la gente de mar, vigente desde el 29 de octubre de 1939. Lo relevante de este convenio es que el armador se compromete a cubrir los riesgos de enfermedad o accidente ocurridos en el periodo que transcurra entre la fecha estipulada del contrato de enrolamiento para el inicio del servicio y la terminación del contrato; también el riesgo de muerte que resulte de cualquier enfermedad o accidente. La asistencia por cuenta del armador para la actualización de los diferentes riesgos serán: Tratamiento médico y suministro de medicamentos y otros medios terapéuticos de buena cali-

dad y en cantidad suficiente; alimentación y alojamiento; y el pago, si es el caso, de los gastos del funeral.

CONVENIO 58, por el que se fija la edad mínima de admisión - de los niños al trabajo marítimo, en vigor desde el 11 de abril de -- 1939; dispone que los niños menores de quince años no podrán prestar servicios a bordo de ningún buque excepto aquellos en los que estén - empleados únicamente los miembros de una misma familia. Sin embargo señala que la legislación nacional podrá autorizar la entrega de certificados que permitan a los niños de catorce años de edad, por lo me nos, ser empleados cuando una autoridad escolar u otra apropiada, designada por el derecho nacional, se cerciore de que este empleo es -- conveniente para el niño, después de haber considerado debidamente su estado físico y salud, así como las ventajas futuras e inmediatas que el empleo pueda proporcionarle. (2)

CONVENIO 108, relativo a los documentos nacionales de identidad de la gente de mar, vigente desde el 19 de febrero de 1961. Es establece que todo miembro contratante permitirá la entrada en su territorio a cualquier marino portador de un documento de identidad válido cuando la entrada tenga por fin una licencia temporal en tierra por - el tiempo que dure la escala del buque; además permitirá la entrada - para que el marino tome su buque o reembarque en otro; deberá permi-ttir el tránsito para embarcarse en su buque en otro país o para su re

(2) En México la ley prohíbe expresamente el trabajo marítimo a los - menores de quince años y es inusual el trabajo de familias a bordo de los buques, sin embargo, pude apreciar en el río Weser y en el Elba en Alemania Occidental y en los canales de entrada al --- puerto de Amberes, Bélgica, que la tripulación de algunas barcas estaba compuesta por el padre, la madre y los hijos, actualizando, cuando la edad lo permitía, las hipótesis previstas en este convenio.

patriación. Desde luego que al cumplir con las prescripciones anteriores, el Estado contratante tiene derecho a exigir pruebas, incluso instrumentales, al marino, al armador o a su agente o al cónsul interesado acerca de las intenciones del marino y de su capacidad para ponerlas en práctica, antes de permitirle la entrada en su territorio, pudiendo además limitar la estancia del marino.

CONVENIO 134, relativo a la prevención de los accidentes de trabajo de la gente de mar, entró en vigor el 17 de febrero de 1973. Es el convenio más reciente y uno de los más importantes ratificados por nuestro país ya que fue elaborado en estrecha colaboración con la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (3), binomio ideal para elaborar este tipo de convenios; en el citado, la OCMI aportó la técnica marinera y la OIT la técnica jurídico-laboral. En él se dispone que los países firmantes deberán establecer disposiciones relativas a la prevención de accidentes y protección de la salud en el empleo marítimo. Prescribe se emprendan investigaciones sobre las tendencias generales y los riesgos que revelen las estadísticas, las cuales no deberán limitarse a los accidentes mortales o a los accidentes que afecten al propio buque sino que deberán llevar, además, el número, naturaleza, causas y efectos de los accidentes del trabajo, indicándose claramente en qué parte del buque -puente, máquinas, proa popa, etc.- y en qué lugar -en mar o en puerto- es el accidente. (4) La autoridad competente, indica el convenio, habrá de proceder a una investigación de las causas y circunstancias de los accidentes del trabajo mortales o que hubieren producido lesiones graves a la gente de mar, así como de otros accidentes que determine la legislación nacional. Por otra parte, obliga al armador a suministrar equipo de --

(3) Desde 1982, su nombre cambió a Organización Marítima Internacional

(4) Es obligación del capitán del buque ordenar y vigilar que se anote en el diario de navegación, los pormenores del caso para la elaboración del acta respectiva para la autoridad correspondiente.

protección o dispositivos de otra naturaleza para la prevención de -- los accidentes y los manuales para la utilización de estos equipos -- por la gente de mar.

Por último, quiero anotar lo que, al respecto de este apartado, nos dice la Ley Federal del Trabajo en el artículo 60.: "Las leyes respectivas y los tratados celebrados y aprobados en los términos del artículo 133 de la Constitución, serán aplicables a la relación de trabajo en todo lo que beneficie al trabajador, a partir de la fecha de la vigencia."

3.1.2.2.- LA NUEVA LEY FEDERAL DEL TRABAJO

Precisamos con anterioridad que una de las fuentes formales del Derecho Laboral Marítimo es la Nueva Ley Federal del Trabajo, --- pues bien, empezaremos por transcribir lo dispuesto en el artículo 10. de la misma, para un comentario posterior, dice así: "La presente Ley es de observancia general en toda la República y rige las relaciones de trabajo comprendidas en el artículo 123, apartado A, de la Constitución". Al decir "toda la República" se refiere al territorio y toda vez que nuestros buques mercantes son una extensión de éste, regirán en ellos los principios enmarcados en el citado Código Laboral. En cuanto al fuero que le corresponde, éste es de carácter federal según quedó ya determinado en otra parte, pero además del mandato Constitucional, la Ley Reglamentaria en cuestión nos indica en el artículo 527, fracción II, que es materia federal; quedando así las relaciones tripulantes-armadores de aquellos buques que enarbolan bandera mexicana, sujetas a las leyes laborales nacionales y a los tribunales - federales del trabajo.

Si bien es cierto que la reglamentación de los trabajos especiales está regida por el título sexto de la Ley, no menos cierto - lo es que las normas generales de la misma le son aplicables en cuan-

to no contraríen lo dispuesto por dicho título.

Para redactar Este, se tomaron en consideración dos circunstancias principales; primeramente, que existen trabajos de tal manera especiales, que las disposiciones generales de la ley no son suficientes para su reglamentación; en segundo lugar, se consideró la solicitud de los trabajadores y aun de las empresas, para que se incluyeran en la Ley las normas fundamentales sobre esos trabajos especiales.

Es cierto que en los contratos colectivos podrían establecerse algunas de estas normas, pero la ventaja de incluirlas en la -- Ley consiste en que las normas reguladoras de los trabajos especiales son el mínimo de derechos y beneficios de que deben disfrutar los trabajadores de los respectivos trabajos. (5)

Es explicable que la Ley Federal del Trabajo disponga un capítulo especial a los trabajadores de los buques si consideramos que es un trabajo único en su género; veamos algunos ejemplos: la duración de los viajes -de New Orleans a Mombasa, Kenya, vía Cabo de Buena Esperanza, con un andar de 15 a 17 nudos, el buque tarda en llegar de 25 a 27 días o el buque atunero que una campaña de pesca le puede llevar hasta 3 meses sin tocar puerto-; otra particularidad del trabajo marítimo es la variedad de climas a las que está expuesto el tripulante -en un viaje de Malmo, Suecia, en invierno con una temperatura de salida de hasta 35 grados bajo cero y con destino final El Callao en Perú, vía Canal de Panamá, pasará por Este con una temperatura de hasta 35 grados sobre cero-; y a más abundamiento, la distancia en -- tiempo entre el tripulante y su familia -aunque las empresas han adoptado el calendario de cinco meses de trabajo por uno de descanso, hay marinos que no bajan en un año o más por así convertirles económicamente o por falta de relevo, navegan más del tiempo establecido.

(5) Exposición de motivos de la Nueva Ley Federal del Trabajo. Gustavo Díaz Ordaz, 1970.

Largo sería comentar todo el articulado del capítulo de los trabajadores de los buques ya que no es el tema de mi trabajo, pero - vale la pena hacer un ligero comentario de algunos de ellos.

Ante todo debo aceptar que es muy benéfico para los marinos mercantes ser tomados en cuenta en un capítulo especial de la Ley pero es de reconocerse también que esta situación no ha sido suficientemente aprovechada por los legisladores; todo cambia, la Constitución lo hace, el derecho es y debe ser revolucionario, mas sin embargo el capítulo aludido duerme hace muchísimos años sin esperanza de despertar. Por fortuna, los contratos colectivos e individuales -que sí es tan hechos por técnicos del medio marítimo mercante- han rebasado en mucho los derechos mínimos contemplados en la Ley, cosa que no debe - conformarnos pues quedamos al parecer de empresarios y líderes sindicales; de unos y de otros prefiero no hacer comentarios.

Empezaré mis comentarios con el artículo 187 el cual alude al buque pero sin dar su definición; se hace necesario al respecto co mentar lo que técnica y jurídicamente se entiende como tal. Primero el concepto técnico. En el programa de estudios de la Escuelas Náuticas Mercantes existe una materia denominada Nomenclatura Naval -lo -- que en la facultad de leyes sería Introducción al Estudio del Derecho de la cual aprendimos que "buque es todo cuerpo flotante que reúne -- las siguientes características: flotabilidad, navegabilidad, habitabil lidad, estabilidad, autonomía y la factibilidad de ser explotado comercialmente"; a partir de esta definición podemos deducir que en -- ella quedan comprendidos buques de carga, pesqueros, remolcadores, -- rompehielos, buquefaros, buquefábricas, de pasajeros, de entrenamiento, yates de recreo y plataformas de exploración y explotación de hidrocarburos".

En cuanto al concepto jurídico en el plano internacional, - según se desprende de los apuntes tomados en clase del Señor Capitán

don José Augusto Ocampo Ruiz de la Escuela Náutica de Veracruz, tenemos que "el buque, bajo el punto de vista jurídico, se presenta bajo un doble aspecto: como persona y como cosa. Como persona, porque tiene un nombre, una nacionalidad, un domicilio y su puerto de matrícula. Como cosa, porque es susceptible de propiedad, de posesión, que puede gravarse o hipotecarse y que puede ser objeto de convenciones relativas a las cosas que hay en el comercio".

En tanto que el derecho nacional sostiene que "se aplicarán a los navíos las normas relativas a los bienes muebles" [6] con la -- excepción expresa de que "toda embarcación puede ser objeto de garantía real constituida mediante hipoteca que comprende sus pertenencias y accesorios". [7]

Uno de los jumaritimistas más respetables de habla hispana --Santiago Hernández Vzal, Capitán de la Marina Mercante Española y -- Doctor en derecho-- nos ilustra diciendo que si el concepto de buque -- se limita al mercante en actividad, es decir, sujeto a explotación, -- se le puede definir, como "universalidad de derecho que encierra al -- patrimonio marítimo o fondo de comercio del empresario, con su activo y su pasivo, afectado a un viaje y a su medio de ejecución, a cuyo -- efecto es constituida la empresa de navegación, con personalidad jurídica representada por su empresario". Sin dejar de considerar cuán -- vidrioso resulta el problema de la personalidad jurídica, no dejaremos de sentar que es ésta una de las más logradas aproximaciones conceptuales del buque.

Sin perjuicio de la discusión doctrinal acerca de si el buque es un bien compuesto más que universalidad, resulta cierto que al buque aparecen agregados una serie de bienes que, con entidad propia

[6] y [7] Artículos 106 y 121 respectivamente de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

cuando no están a bordo, completan la perfilación de la figura de dicho buque una vez embarcados. Tales elementos son denominados por la fuente legal con los vocablos de accesorios y pertenencias. La doctrina parece coincidir en que pertenencias son los elementos que, añadidos al buque, destacan físicamente de él (botes salvavidas por ejemplo) en tanto que accesorios son aquellos que, montados a bordo tras la construcción del casco o con independencia de ella, resultan físicamente confundidos con el mismo (por ejemplo, anclas, plumas o grúas). (8)

Los artículos 188 y 190 se refieren al personal del buque, mi comentario es en el sentido de que hay cierta anarquía en cuanto a la determinación de los puestos de confianza entre la tripulación.

Algunas empresas navieras consideran a todos sus oficiales como personal de confianza, en clara oposición al artículo 90. de la Ley en cita; en tanto que otras lo son el Capitán, Jefe de Máquinas, Primeros oficiales y Mayordomo y en otras más, se incluye con, con los nombrados, al Radioperador y a los Ingenieros Electrónico y Electricista.

Soy de la creencia que de las funciones desempeñadas a bordo, sólo ameritarían llamarse como de confianza las del Capitán, Jefe de Máquinas, Primeros Oficiales y Radioperador, salvo mejor opinión en contrario.

El artículo 192 se refiere más que todo a los que se embarcan clandestinamente y el convenio al que hace referencia, se hará sólo en el caso que el polizón sea descubierto ya en alta mar porque si se le sorprende en puerto, nacional o extranjero, es obligación del Capitán desembarcarlo e incluso solicitar el auxilio de la fuerza pú-

(8) Hernández Yzal Santiago. Derecho Marítimo II. Editorial Cadi. Barcelona, España. Edición 1969. Páginas 13 y 14.

blica para hacerlo. En caso de que el polizón sea extranjero, embarcado en un país extranjero y el buque arribe a puerto nacional, el capitán tiene la obligación de reportarlo a las autoridades migratorias para que éstas se hagan cargo de quién viajó sin las formalidades de ley en cuanto a documentación.

El artículo 194 previene que las condiciones de trabajo se hagan constar por escrito, efectivamente, la mayoría de las navieras cumplen con esta regla pero pocas, o tal vez ninguna, se toman la molestia de depositar ante la Inspección del Trabajo del lugar donde se firmó el contrato, ni los inspectores del trabajo se preocupan que -- así sea en claro desacato al artículo 212 que faculta 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 el buque esté en puerto.

Muy romántico pero poco útil resulta el artículo 197, nuestra Marina mercante se esta desintegrando poco a poco y el marino mercante mexicano no esta ahora para poner condiciones a las navieras extranjeras -tómese en cuenta la competencia tan reñida que tenemos con taiwaneses, coreanos y filipinos- si quiere embarcar, porque simple y sencillamente el armador extranjero no se va a someter a las mil y -- una condiciones que nuestra Ley establece, sobre todo en los buques - de bandera de conveniencia, como la liberiana, que son esperados por miles de tripulantes en el mundo deseosos de embarcarse en ellos.

El día de descanso semanal, artículo 198, de hecho no existe, la naturaleza misma de las labores del buque exige que no se descanse; así, el oficial de guardia de cubierta o máquinas y sus respectivos timoneles y motoristas no podrían abandonar la guardia de domingo por ser día de descanso; o el cocinero y camareros no se podrían - quedar en su camarote todo el domingo y dejar sin comer a la tripulación; y si acaso algunos marineros que no tienen un trabajo específi-

co, pudieran descansar, generalmente lo trabajan ya que es una forma de "matar el tiempo" y de pasada incrementar sus ingresos para compensar de alguna forma el hecho de estar lejos de casa y con la ilusión de llegar -si es chorrado- con esas buenas nuevas a casa.

El personal de confianza a bordo no tiene ingreso extra por laborar el día de descanso o tiempo extraordinario ya que todo está incluido en el pago por "igualta" que cómodamente han establecido algunas compañías.

Paréceme injusto el mínimo de vacaciones anuales que el artículo 199 concede al personal embarcado -12 días-, pasando por alto la tensión constante en que se vive desde el embarque; la angustia e incertidumbre de tener que capear temporales que duran por días y que se repiten con frecuencia ya que existen rutas ineludibles; la nostalgia por el hijo que nace y que se ha de conocer meses después, etc. -sobre todo, y resultará elocuente relatar, los viajes en buques porta contenedores: nuestro buque salía del puerto de Veracruz en donde había estado unas veinticuatro horas luego ocho horas de navegación a Tuxpan con estadía de unas veinticuatro horas; dos días de navegación a Houston con doce horas de estadía; quince días de navegación a Amberes con estadía de seis a diez horas; tres días de navegación a Bremen y ahí unas veinticuatro horas y por último a navegar otros quince días (si el tiempo lo permitía) hasta Veracruz y de nuevo se repetía, con la misma monotonía, el ciclo. ¿Bastarían doce días para compensar un año de trabajo a ese ritmo?

Seguramente el motivo del artículo 200 es en relación a la responsabilidad; dice el precepto: "No es violatoria del principio de igualdad de salario la disposición que estipule salarios distintos para trabajo igual, si se presta en buques de diversas categorías". Es difícil encontrar un trabajo igual en dos buques de distintas categorías, es más, me atrevo a decir que no lo hay; lo que sucede es que -

se está en igualdad de determinadas funciones, por ejemplo, horas de guardia, posición durante el atraque o fondeo, posición durante los zafarranchos, etc. pero el trabajo es distinto en un buque granelero y en un petrolero o entre éste y un gasero y el salario es mayor entre mayor sea la responsabilidad por el tipo de carga transportada o por lo menos así sucede en la Marina mercante nacional donde los privilegiados son los tripulantes de un buque gasero y los "de abajo" -- son los que tripulan barcos graneleros o de carga general.

En nada ayuda al marino lo dispuesto por el artículo 201 ya que, aunque fuera a su elección el pago en moneda extranjera, se requieren dos condiciones -favorables al patrón-, primero: que es potestativo de parte del capitán hacerlo y segundo: el buque se debe encontrar en puerto extranjero. Hay capitanes que tienen más interés en surtirse de mercancía propia, con dólares sobre todo, que en proporcionarlos equitativamente a la tripulación y si el día de pago llega un día antes que el barco al puerto extranjero, el capitán cumple muy ortodoxamente con la Ley y deja con un palmo de narices a sus compañeros de viaje.

Con estos comentarios doy por concluido este capítulo, algunos artículos no comentados, serán o han sido comentados en otro apartado. Ahora doy paso al capítulo más importante de este sencillo trabajo en el cual plasmare los motivos que me indujeron a él.

CAPITULO 4.- PERDIDA DE LA NACIONALIDAD MEXICANA DE UN BUQUE

Desde tiempo inmemorial el desarrollo económico de los pueblos se ha sustentado en el comercio exterior y cuando un país lo hace con flotas mercantes que enarbolan su propio pabellón, es inconscuso que su economía se vea más sólida al no depender de las marinas extrangeras. Este siglo, sin embargo, ha sido testigo de un desórden económico internacional al que no ha escapado la actividad marítima mercante: Buques que de la noche a la mañana cambian de bandera; reordenamientos fiscales en algunos países que afectan en gran medida la economía de las empresas navieras; grandes consorcios que acaparan desde la producción hasta la distribución de mercancías a nivel mundial trabajando con sus propios buques; países que ofrecen, con un mínimo de requisitos y de prestaciones (que afectan éstas a las tripulaciones), su bandera para cualquier buque de cualquier nación; buques que pacíficamente transportan mercancías se ven acosados e interceptados por Estados beligerantes y en el peor de los casos, hundidos o incendiados, el pretexto: evitar que surtan de mercancías, aun alimentos, a los contendientes; la imposibilidad de que las flotas militares endebles detengan el saqueo pesquero de su mar territorial que --llevan a cabo países poderosos y sería interminable describir tantas situaciones que han definido una desigualdad tal que, países insignificantes políticamente ocupen los primeros lugares de tonelaje mundial y otros con potencial de recursos tanto naturales, humanos como legales, se vean sometidos a los mercados internacionales de fletes con una participación mínima o en algunos nula, de su marina mercante.

4.1 CAUSAS DE LA PERDIDA

La Ley establece algunas causas por las cuales un buque mexicano pierde la nacionalidad, entre ellas la venta a extranjeros o la dimisión en favor de otro Estado, causas que, si no estuviera la -

estabilidad en el empleo de la tripulación de por medio, serían tan naturales como vender un coche. Pero no bastaría saber esas causas legales sino que debemos ahondar en el porqué se actualizan, esto es, porqué razón los armadores deciden enajenar sus embarcaciones o dimitir la bandera en favor de otros Estados. El Estado, desde luego, no puede imponer una conducta a los empresarios y de esa libertad se valen para deshacerse de sus navíos cuando ya no conviene a sus intereses. A partir de esta situación, es claro que el marino mercante vive constantemente en la incertidumbre de cuánto tiempo le durará su empleo, penosa figura que los doctrinarios del Derecho Laboral han -- llamado, a contrario sensu, "inestabilidad en el empleo".

Trataré, con las limitaciones naturales de mi inexperiencia, de comentar las causas legales de la pérdida y después de ello, expondré las razones, que a mi parecer, deciden que se actualicen esas causas.

4.1.1.- CAUSAS LEGALES DE LA PERDIDA DE NACIONALIDAD

En tres distintos cuerpos de leyes nacionales podemos encontrarlas: Ley de Navegación y Comercio marítimo, Ley de Vías Generales de Comunicación y en el Reglamento para el abanderamiento y matrícula de los buques mercantes nacionales, artículos 95, 282 y 48 respectivamente. Dicen los citados ordenamientos que la nacionalidad se pierde por:

I.- Por su venta, adjudicación o cesión en favor de personas o países extranjeros;

II.- Por su captura hecha por el enemigo en caso de guerra, si el buque fuere declarado buena presa;

III.- Por su pérdida total o por ignorarse su paradero por más de dos años consecutivos en el puerto de su matrícula

IV.- Por cambiar o perder su propietario, armador o respon-

sable, la nacionalidad mexicana.

V.- Por naufragio, incendio o cualquier otro accidente que - lo imposibiliten para navegar por más de dos años.

VI.- Por dimisión de la bandera. La dimisión de la bandera no se puede realizar sin autorización del Ejecutivo Federal.

De la lectura que se haga de las fracciones anteriores podemos apreciar que hay causas imputables a la naturaleza (caso fortuito o fuerza mayor) y otras imputables al patrón pero en ninguna de ellas el tripulante tiene algo que ver y sin embargo la Ley Federal del Trabajo reputa como terminación el cambio de bandera sin hacer distinción de unas y de otras.

Así las cosas, las fracciones II, III y V son efectivamente causas de terminación pues así lo dispone el artículo 434 fracción I de la Ley Federal del Trabajo pero las causas marcadas con los números I, IV y VI son enteramente imputables al patrón ya que, como causas de terminación no encuadran en ninguna de las hipótesis previstas por el artículo 53 del citado Código Laboral.

Considero que no es conveniente profundizar en los conceptos de venta, adjudicación, cesión, etc. puesto que lo que interesa en este trabajo son las consecuencias que tales actos traen consigo y que perjudican la estabilidad en el empleo de la tripulación, por tal motivo haré una exposición breve de ellos y trataré a ampliar mis comentarios respecto a la dimisión de bandera por ser un recurso muy utilizado en la actualidad.

Como una referencia para enumerar los puntos que siguen tomaré sendas fracciones contenidas en el artículo 95 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo.

4.1.1.1.- POR SU VENTA, ADJUDICACION O CESION EN FAVOR DE PERSONAS O PAISES EXTRANJEROS.

Para darnos una idea de la operación de compraventa de un buque en nuestro Derecho Marítimo Mercantil, nos remitimos a los dispuestos primeramente por el artículo 106 de la Ley de Navegación al tenor siguiente: "Se aplicarán a los navíos las normas relativas a los bienes muebles". De ello deriva que esta operación ha de seguir la suerte de cualquier otro contrato de esta naturaleza, pero además, debemos considerar algunas peculiaridades que señala la ley en cuestión, - en especial los siguientes artículos:

107.- El navío y sus pertenencias y accesorios constituirá una universalidad de hecho. Se entenderán por pertenencias y accesorios del navío, la maquinaria, los instrumentos, anclas, cadenas, botes de salvamento y, en general, todas las cosas destinadas de manera permanente al servicio de la navegación y al ornamento de la nave, así como a los fletes devengados.

110.- La enajenación del buque supone la de sus pertenencias y accesorios.

114.- La venta de una nave sujeta al régimen de copropiedad requerirá el acuerdo unánime de los quiratarios. Si votaren setenta y cinco de ellos por la venta, el juez, a solicitud de alguno podrá autorizarla, previa audiencia de los disidentes.

Sin perjuicio del cumplimiento de los requisitos formales y de fondo que exigen las leyes nacionales para la venta de un buque, muchos de ellos son vendidos en la actualidad por medio de pólizas-tipo de compra venta redactadas en su mayoría por países con arraigada tradición marinera como Inglaterra, España y algunos países nórdicos como Noruega, Suecia y otros.

La adjudicación a que se refiere la fracción en estudio debemos entenderla como la figura jurídica de Adjudicación en Pago que es el acto jurídico por medio del cual el deudor entrega, en concepto de pago, una prestación diferente de la debida, con la aceptación del acreedor. [1]

La cesión es el abandono que de sus bienes hace el deudor en provecho de sus acreedores, para que éstos apliquen su importe a la satisfacción de sus créditos, de acuerdo con las prescripciones relativas a la prelación para el cobro establecida legalmente. [2]

Congruente con lo dispuesto por el Código Civil Federal, la Ley de Navegación dedica un capítulo especial a la figura de la cesión de bienes llamada por él como "Del abandono de los buques" [3] destacando la disposición de que el naviero podrá hacer concreta y actual - la limitación de su responsabilidad haciendo abandono del buque y de sus pertenencias y accesorios en favor de los acreedores, con la limitación que las obligaciones provenientes de la navegación de ese buque se ejercerán sólo en el ámbito de la fortuna de mar que constituye, esto es, con su pertenencias y accesorios.

4.1.1.2.- POR SU CAPTURA HECHA POR EL ENEMIGO EN CASO DE GUERRA, SI EL BUQUE ES DECLARADO BUENA PRESA.

Considero esta disposición un tanto injusta ya que, el buque mercante es un medio de transporte de mercancías, sujeto al derecho civil en oposición al militar, que no debe ser botín de guerra del enemigo. Su captura podrá ser, en un momento dado, necesaria para el bando contrario, pero disiento de la idea que sea objeto de apropiación pues to que quien está en conflicto es el Estado no el propietario de la nave individualmente considerado y el hecho de que el buque sea captura-

(1) y (2) Código Civil Federal, arts. 2095 y 2063 respectivamente.

(3) Ley de Navegación y Comercio Marítimo, L. 30., T. 1^o, Cap. VI.

do no debería traer consigo de manera directa e inmediata la pérdida de nacionalidad. Mi posición, tal vez absurda, es que ese buque capturado quede en calidad de detenido temporalmente y que una vez concluidas las hostilidades sea reclamado por su propietario por la vía diplomática por conducto de su gobierno o por intermediación de los tribunales internacionales o que, en caso de no conseguirlo, el Estado otorgante de la bandera se solidarice con el armador, indemnizándolo, como parte de la responsabilidad que le corresponde por amparar buques con su pabellón.

4.1.1.3.- POR SU PERDIDA TOTAL O POR IGNORARSE SU PARADERO POR MAS DE DOS AÑOS CONSECUTIVOS EN EL PUERTO DE SU MATRICULA.

Para tratar el tema de la pérdida total he acudido al Derecho Inglés ya que es donde mejor se ha definido y también por ser el más aceptado por la comunidad internacional.

El siguiente resumen fue extraído de la Ley del Seguro Marítimo de 1906:

Una pérdida puede ser:

- a. Pérdida total
- b. Pérdida parcial

Cualquier pérdida que no sea total es una pérdida parcial.

Una pérdida total puede ser:

- a. Pérdida total verdadera
- b. Pérdida total constructiva

A no ser que se interpreten diferentemente los términos de la póliza, el seguro contra pérdida total incluye -- tanto la pérdida total constructiva como la pérdida total verdadera.

Existe pérdida total verdadera:

- a. Cuando un buque es destruido o averiado hasta tal punto que no pueda ser reconocido como el originalmente asegurado.
 - b. Cuando el asegurado está irreparablemente privado del mismo [captura]
- En el caso de una pérdida total verdadera no se necesita dar aviso del abandono.

Hay pérdida total constructiva:

- a. Cuando el buque está razonablemente abandonado a causa de su pérdida total real que aparece como inevitable.
- b. Cuando no podría evitarse la pérdida total verdadera -- del buque sin un gasto que excediera de su valor si se hiciese tal gasto. [si la reparación cuesta más de las tres cuartas partes del valor del buque se considera -- pérdida total constructiva.]
- c. Cuando el buque está averiado de tal forma que el costo de las reparaciones excediera el valor del buque si se le reparase. [de 3/4 partes del valor en adelante]" (4)

La segunda parte de la fracción en cita establece un plazo de dos años para que, si se ignora su paradero en ese lapso, pierda -- la nacionalidad. No obstante, nuestra Ley de Navegación en la parte relativa al seguro marítimo señala que el buque se considerará perdido si transcurren treinta días después del plazo normal para su arribo sin que llegue a destino cierto y no se tengan noticias de él. -- Actualmente todos los buques cuentan con un buen equipo de comunica--- ción y si transcurre un tiempo determinado sin comunicarse a sus oficinas se debe suponer que el buque está en problemas; es más, una de las obligaciones del Capitán es reportarse todos los días a una deter

(4) J. Bes. Fletamentos y Términos de Embarque. Asociación de Navie--- ros Españoles, Madrid. Séptima Edición. Página 235.

minada hora desde su buque con sus armadores y no es natural que un - Capitán que representa los intereses de la empresa, no esté en contac to permanente con ella, la que a su vez está obligada por trámites ad ministrativos a reportar la posición del buque a las autoridades marítimas del puerto de matrícula.

4.1.1.4.- POR CAMBIAR O PERDER SU PROPIETARIO, ARMADOR O RESPONSABLE, LA NACIONALIDAD MEXICANA.

En relación a este postulado nos encontramos el artículo 92 de la Ley de Navegación que a la letra dice:

"Tienen capacidad para obtener el abanderamiento y matrícula de embarcaciones como mexicanas:

- a) Las personas físicas de nacionalidad mexicana.
- b) Las personas morales constituidas conforme a las leyes mexicanas, con cláusula de exclusión de extranjeros, cu yos estatutos consignent expresamente que todos los adm nistradores así como los gerentes y los subgerentes en su caso, serán siempre personas de nacionalidad mexicana.
- c) Las sociedades o asociaciones científicas o culturales, constituidas conforme a las leyes mexicanas, sólo respecto de embarcaciones destinadas exclusivamente a sus propios fines en navegación interior de puerto, fluvial o lacustre.
- d) Los extranjeros residentes en el país con calidad de in migrados únicamente cuando se trate de embarcaciones -- destinadas a recreo personal y de sus familiares, para las navegaciones mencionadas en el inciso anterior."

Cabe desde luego la probabilidad de que algunas personas fl

sicas o morales, con mala fé, cambien de nacionalidad ya sea por evadir el fisco nacional o por tratar de sorprender a los trabajadores y no liquidarlos conforme a derecho. Estas situaciones están contempladas y del aspecto fiscal ya habrá quien se ocupe pero en cuanto al -- problema laboral surgen algunas hipótesis a las que la-clase trabajadora (tripulantes) tienen que hacer frente, una de ellas es que, como cambia de nacionalidad el armador, pretenda embarcar gente de otro -- país y desplazar a los mexicanos, en este caso, los trabajadores o -- sus representantes deberán acudir al consulado nacional si el acto -- pretende ser consumado en el extranjero para que el Cónsul notifique a sus superiores y éstos a su vez gestionen ante la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje con la colaboración de algún sindicato (a -- bordo de los buques mercantes nacionales normalmente ocupan gente de dos a cuatro sindicatos) para que se decrete un embargo precautorio -- a través del Registro Público Marítimo Nacional en el puerto donde ha ya sido registrado el buque. Sin perjuicio de que, en coordinación -- con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la Secretaría de -- Relaciones Exteriores tramite, ante el país donde se halle el buque, -- su detención.

4.1.1.5.- POR NAUFRAGIO, INCENDIO O CUALQUIER OTRO ACCIDENTE QUE LO IMPOSIBILITEN PARA NAVEGAR POR MAS DE DOS AÑOS.

También aquí, como lo comentado en párrafos anteriores, podríamos hablar de una pérdida total puesto que sería incosteable para el armador tener legalmente de alta un buque cuando prácticamente y -- de hecho esté dado de baja por siniestro.

El naufragio no sólo es el hundimiento sino la imposibilidad del buque para navegar con sus propios medios cuando ha sufrido -- una avería.

Otros accidentes de esta naturaleza pueden ser la varada y

La colisión, pudiendo resultar de esta última, un naufragio, aunque - no en todos los casos.

4.1.1.6.- POR DIMISION DE LA BANDERA. LA DIMISION DE LA BANDERA NO - SE PUEDE REALIZAR SIN AUTORIZACION DEL EJECUTIVO FEDERAL.

La dimisión de la bandera no es mas que la renuncia a se--- guir amparándose con el pabellón nacional, pérdida de nacionalidad -- que puede traer consigo la separación de la tripulación sin responsabilidad para ellos en el caso que la nueva bandera que enarbole el na vío sea de un Estado en el cual, como en el nuestro, esté vedado le--- galmente embarcar extranjeros.

Pero veamos primeramente cuándo se acepta la dimisión, para ello, recurriremos a los siguientes preceptos del Reglamento de Abanderamiento y Matrícula de los Buques Mercantes Nacionales: "Art. 49. La dimisión de la bandera de una embarcación se aceptará en los si--- guientes casos y a solicitud del propietario: a).- Cuando no se afec te el interés público. b).- Cuando se haya enajenado la embarcación a extranjeros con aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y --- Transportes. c).- Por abandono de una embarcación en favor de un se--- guro extranjero. d).- Porque la embracación se encuentre en malas --- condiciones de navegabilidad y no fuere costable su reparación.

Art. 50.- La dimisión de la bandera sólo la acordará la Se--- cretaría de Comunicaciones y Transportes cuando este garantizado el - interés del fisco, el pago de salarios y prestaciones de la tripula--- ción, así como los gastos de repatriación hasta el puerto nacional en que fuere contratada, y este además, libre de cualquiera otra respon--- sabilidad.

Señalaba anteriormente que lo importante de la dimisión no es si se apega o no a la Ley, sino reflexionar sobre las consecuen---

cias laborales y sobre el porqué los navieros nacionales deciden dejar sin empleo a nuestras tripulaciones con ese cambio de bandera.

Sólo quiero hacer una breve consideración de lo que el armador debe cumplir para dimitir la bandera y es en relación concretamente al requisito de haber cumplido con el pago de salarios y prestaciones de la tripulación, así como los gastos de repatriación hasta el puerto nacional en que fueron contratados. ¡Cómoda posición para el patrón-armador o patrón-fletador que con sólo pagar lo que el trabajador ha devengado, y en ocasiones ni eso, hace a un lado la responsabilidad de las indemnizaciones tanto constitucional como legal!, sobre todo cuando abandera sus buques para evadir impuestos o para dar la espalda a conflictos laborales. Insistiré desde ahora, y a través -- del resto de este humilde trabajo, que no es, como lo señala la Ley Federal del Trabajo (Art. 209 fracción VI) y como lo apoya en cierta forma el Reglamento de Abanderamiento, una terminación sino una rescisión imputable al patrón el hecho que éste enajene su buque o le cambie de bandera.

No estoy en contra, tampoco, de que el armador haga con sus buques lo que le venga en gana, pero si estoy en contra de su irresponsabilidad al abandonar en el extranjero a tripulaciones enteras o en el mejor de los casos, pagarles su repatriación y dejarlos a su suerte como si nunca hubiera existido una relación laboral entre -- ellos.

Lo anterior dicho con conocimiento de causa y como dicen -- que para muestra basta un botón, podría señalar la penosa experiencia que vivieron algunos compañeros marinos el año de 1989 cuando, sin -- ninguna explicación le fué cambiada la bandera a su buque estando en un puerto del norte de Africa, ahí permanecieron durante meses porque el buque, según la empresa, había sido embargado. Transcurrió el -- tiempo y poco a poco fueron regresando a México dejando el buque con

tripulación extranjera para llegar al país a recibir humillaciones, - la empresa "esperaba órdenes" del verdadero dueño residente en los Es tado Unidos de Norteamérica; la Secretaría de Relaciones Exteriores - "hacía lo posible" por solucionar el problema; los secretarios de los diversos sindicatos con los cuales se tenía firmado el colectivo hicieron honda brecha de Veracruz a México y viceversa tratando de que su gente fuera indemnizada conforme a derecho y por fin lo que lograron fue, a medias, que les cubrieran sus salarios y otras cantidades devengadas cuando nunca dieron motivo alguno para la separación e que fueron objeto. Una clara rescisión de las relaciones laborales por causa imputable al patrón.

4.1.2.- RAZONES QUE MOTIVAN EL CAMBIO DE NACIONALIDAD

4.1.2.1.- BANDERAS DE CONVENIENCIA, ¿A QUIEN BENEFICIAN?

Intimamente ligadas con la dimisión de la bandera están las banderas de conveniencia o complacencia como también se les conoce y son aquellas que enarbolan los buques que han sido registrados en países que con suma facilidad acceden al registro; operación administrativa que les reditúa pingües ganancias o incluso a algunos, su "modus vivendi".

El distinguido jusmaritimista mexicano Don Raúl Cervantes - Ahumada nos ilustra a continuación con la idea que tiene sobre este tema:

"Para que un buque se nacionalice en algún país, históricamente se ha requerido la existencia de un vínculo con el propio país y sus nacionales. En ciertas épocas, por ejemplo, en Inglaterra, para abanderar un buque se requería que fuese construido en astilleros del país; y otros países, entre ellos el nuestro, exigen que el buque sea propiedad de nacionales del país. Pero con el fin de eludir algu

nas disposiciones legales, principalmente sobre impuestos y sobre problemas laborales derivados de las exigencias de los sindicatos, algunos armadores acudieron a países pequeños para abanderar sus buques. Y esos pequeños países, bajo el señuelo de la migaja que recibirían -- como impuestos por abanderamiento, y el supuesto prestigio que les -- produciría el que muchos y grandes buques surcasen los mares bajo sus banderas, legislaron de tal manera que se podía conceder el abanderamiento de un buque sin que éste tuviera vínculo alguno con el país. -- Un Cónsul honorario de Honduras en Turquía, por ejemplo, que ni si--- quiera él mismo era hondureño, previo pago de los impuestos del abde ramiento, abanderaba un buque al que otorgaba el derecho de enarbolar la bandera de Honduras y el buque era tripulado por extranjeros que -- ni conocían Honduras, ni hablaban español, ni tenían la menor idea de cual sería la legislación hondureña. Así, esos buques eran tripulados por parias enrolados como verdaderos esclavos y a bordo regía como ley, el capricho del capitán. Y aparecieron en los mares grandes flotas panameñas, liberianas, centroamericanas, etcétera. fuera de -- control estatal.

El problema ha sido objeto de grandes preocupaciones en el plano internacional, y de difícil solución, porque determinar los requisitos del abanderamiento es de la competencia del derecho interno de cada país. Como resultado de esto, la Convención de Ginebra sobre Alta Mar, tras de reconocer la competencia del derecho interno "para conceder su nacionalidad a los buques, así como para que puedan ser -- inscritos en un registro y tengan el derecho de enarbolar su bandera", exige que deba "existir una relación auténtica entre el Estado y el -- buque" y que, en particular, "el Estado ejerza efectivamente su jurisdicción y su autoridad sobre los buques que enarbolan su pabellón, en los aspectos administrativos, técnico y social" (art. 5^o)

La Convención exige, además, que los buques naveguen bajo -- la bandera de un solo Estado y que no se pueda efectuar el cambio de

bandera sino "como resultado de un cambio efectivo de la propiedad o del registro", y determina que "el buque que navegue bajo las banderas de dos o mas Estados utilizándolas a su conveniencia, no podrá ampararse en ninguna de esas nacionalidades frente a un tercer Estado y podrá ser considerado como un buque sin nacionalidad" (5)

El fenómeno de la bandera de conveniencia se considera que surgió en 1922 cuando la "United American Line" cambió el registro de sus barcos de pasaje al registro panameño ante la prohibición de la venta de alcohol en Norteamérica y sus territorios. Las firmas navieras tienen en algunos casos registrados sus buques en sus propios países pero en otros casos tienen establecidas subsidiarias en países extranjeros, donde los gastos de registro e inspección son menores, el sistema de impuestos es más favorable, los requerimientos concernientes al mantenimiento de los buques no son muy estrictos y sobre todo porque las exigencias laborales son de escasa importancia.

El cambio de bandera, aducen las navieras, es necesario --- pues con ello mantienen sus flotas competitivas. Es difícil determinar el número exacto de buques, pero es un hecho que el número de los que enarbolan bandera de conveniencia ha aumentado en años recientes sobre todo provenientes de países altamente industrializados especialmente los europeos.

Entre 1980 y 1986, los buques registrados en Noruega y en Reino Unido, tuvieron una baja de aproximadamente dos quintas partes a la vez que en Francia la baja fue más severa, mientras que, por --- ejemplo, la flota panameña se duplicó y la flota chipriota aumentó --- cinco veces su tamaño.

Los países europeos ante tan grave situación buscan afanosa

(5) Cervantes Ahumada Raúl. Op. Cit. Páginas 450 y 451.

mente cómo recuperar sus flotas otrora indivisibles e irreductibles - y así, el gobierno Noruego, por ejemplo, ha implementado el "Norwegian International Ship Registry", sistema aprobado por el Parlamento en 1987 y que tiene como finalidad los nuevos registros de buques en una proyección internacional con las siguientes novedades:

- 1.- No hay restricción alguna acerca de la nacionalidad de la tripulación.
- 2.- No hay restricción acerca de la nacionalidad de los inversionistas, en las compañías navieras.
- 3.- El procedimiento de registro, puede ser hecho en cualquier parte del mundo.
- 4.- Sólo es para buques en tráfico de altura, por lo que se excluyen los de cabotaje.
- 5.- Si los inversionistas son extranjeros, gozan de una exención parcial de impuestos.
- 6.- Los marinos extranjeros están exentos del impuesto noruego por ingresos.
- 7.- Los armadores, pueden celebrar contratos individuales o colectivos de trabajos con las organizaciones de marinos. [6]

Pero ni los esfuerzos de los países altamente industrializados ni las recomendaciones de organismos internacionales para frenar el fenómeno de las banderas de complacencia parecen dar resultado, lejos de ello, más países pequeños aprovechan este filón de oro para sacar provecho y así tenemos que, solamente en 1985, la República de Liberia, contaba con un 14% del tonelaje mundial ocupando con ello el primer lugar a nivel internacional, seguida de Panamá, conservando, hasta el año pasado, esos primerísimos lugares. A estos países se han unido Vanuatú (independiente apenas desde 1980 y con una extensión territorial 134 veces más pequeña que México); Chipre (213 veces

[6] Información proporcionada por el Centro de Investigaciones del Comercio Marítimo de la Escuela Náutica Mercante "Fernando Siliceo"

más pequeño que nuestro país); Honduras, Islas Caimán y otros.

México se ha mantenido firme a su política nacionalista y - de respeto hacia la clase trabajadora al no permitir el abanderamiento indiscriminado de buques provenientes de otras nacionalidades; --- cuando el armador no sea nacional o no se haya constituido (siendo -- persona jurídica) conforme a las leyes mexicanas siendo extranjero. - Esto habla bien de la seriedad de nuestro gobierno frente a la comunidad internacional pero es lamentable que, mientras México, como otros países se esfuerzan por aumentar la seguridad a bordo y la mejora de la clase trabajadora a través de estrictas disposiciones laborales y administrativas, haya otros que, en abierta y desleal competencia, reduzcan esas medidas para ganar divisas por concepto de abanderamientos masivos.

Desgraciadamente nada o muy poco se puede hacer para evitar el abanderamiento en condiciones de poca seguridad puesto que debemos partir de la consideración que las normas que rigen la matrícula y registro, son de competencia exclusiva del Estado que las dicta; la soberanía de que esta investido, traducida en independencia, como nos - lo ha enseñado la Teoría del Estado [7], le da la autonomía suficiente como para legislar sobre cualquier materia.

4.1.2.2.- LA INSIGNIA LIBERIANA, REINA DE LAS BANDERAS DE CONVENIENCIA.

A diferencia de lo que sucede en otras ramas de la economía mundial, donde los países del "primer mundo" aparecen a la vanguardia, en el sector naviero el liderazgo lo conservan países de los llamados "tercermundistas", y de uno de ellos, Liberia, haré un breve -- bosquejo desde sus inicios hasta su moderna reglamentación para atra-

[7] Porrúa Pérez Francisco. Teoría del Estado. Editorial Porrúa. Decimoseptima Edición. Página 346.

er buques a su numerosa y creciente flota mercante.

La República de Liberia debe su existencia a la emigración de negros emancipados de la esclavitud en Estados Unidos de Norteamérica, a los que transportó la "American Colonization Society", autorizada por el Congreso norteamericano. El primer contingente desembarcó en 1822 en Cabo Mesurado, cerca del cual se fundó poco después la ciudad de Monrovia, en homenaje al presidente norteamericano Monroe. En 1824 se dió al país el nombre de Liberia, que alude a la condición libre de sus habitantes. En 1841 la Sociedad nombró el primer gobernador negro, Joseph J. Roberts (nacido en Virginia, EU), quien proclamó la independencia el 26 de julio de 1847 y fue elevado a la presidencia de la República. Un tratado de 1944 facultó a Estados Unidos para establecer bases militares. Es miembro fundador de la Organización de Naciones Unidas y de la Organización para la Unidad Africana. Desde 1943 hasta 1971 el país fué gobernado por el presidente Tubman, que a su muerte fué sustituido por William R. Tolbert. A consecuencia del golpe de Estado dirigido por Samuel Doe en abril de 1980, Tolbert resultó muerto. Se implantó la ley marcial y se estableció un Consejo de Redención Popular con plenos poderes legislativos y ejecutivos, más tarde, transformado en Asamblea Nacional. (8)

De la breve narración anterior podemos apreciar que Liberia fué un producto "made in USA" y como tal tenía un buen padrino que le asegurarla su existencia por muchos años, y así fué, para empezar, -- los armadores americanos abanderaron sus buques en aquél país seguidos por otros tantos de muchos países más; la razón: el alto nivel de vida norteamericano y su alta tasa impositiva frente a un país con escasos recursos y sediento de ingresos del exterior que les ofrecía, mediante un pequeño impuesto, la bandera para sus buques.

(8) Gran Diccionario Enciclopédico Ilustrado. Selecciones del Reader's Digest. Edición 1987. Tómo 7: Página

En la actualidad, el Derecho Marítimo Liberiano está inspirado en el Derecho Marítimo norteamericano y aunque, administrativamente, se deben reunir una serie de requisitos (muchos por cierto) y seguirse un procedimiento para el registro de buques, siguen prevaleciendo algunos puntos muy importantes de atracción hacia esa bandera. Entre otros he aquí algunos:

- 1.- No importa si el armador, persona física, es Liberiano o extranjero.
- 2.- No importa si el armador, persona jurídica, está constituida legalmente conforme a las leyes de otro país.
- 3.- No importa de que país provenga el buque que pretende abanderarse.
- 4.- La tripulación puede tener cualquier nacionalidad.
- 5.- En caso de rescisión del contrato de trabajo (shipping articles) por causa imputable al patrón, la indemnización total se reduce a un mes de salario.
- 6.- El servicio médico de la tripulación no beneficia a sus familias.
- 7.- El abanderamiento se puede llevar a cabo a través de comisionados del gobierno Liberiano en varias partes del mundo.
- 8.- Los derechos de registro son bajos (1.20 dólares americanos por tonelada neta de registro) y en determinadas circunstancias pueden ser reducidos pero nunca aumentados.
- 9.- El impuesto es fijo, único, anual y muy por debajo del impuesto global anual de otros países (cuarenta centavos de dolar por tonelada neta de registro).
- 10.- Siendo una cuota fija, el armador está exento de declarar sus utilidades anuales al gobierno Liberiano.
- 11.- El buque conserva la nacionalidad Liberiana aunque jamás atraque en puerto de Liberia o surque sus aguas territoriales. (9)

(9) Liberian Code of Laws of 1956. Title 22 (Maritime Law).

El Derecho Marítimo mexicano difiere esencialmente del libe-
riano en los siguientes puntos:

1.- Para abanderar un buque es necesario que el armador, si es persona física, sea de nacionalidad mexicana.

2.- Si el armador es persona jurídica, deberá estar constituida conforme a las leyes nacionales.

3.- Por mandato constitucional, en una embarcación con bandera mexicana, sólo los mexicanos por nacimiento pueden embarcar como tripulantes.

4.- El registro debe ser efectuado solamente en territorio nacional.

Con las restricciones apuntadas, tanto armadores como tripulantes extranjeros, quedan legalmente fuera de la posibilidad de integrarse a la Marina mercante nacional y con ello la marginación de --- nuestra flota a lugares (estadísticamente hablando) muy poco deseables.

Pero por otra parte, de un tiempo a la fecha, las empresas y armadores mexicanos han tenido que enfrentar un nuevo impuesto y -- las que no han querido encararlo, simplemente han optado por las banderas de conveniencia o a la venta de sus embarcaciones. A continuación, una razón más que ha propiciado el éxodo de buques mexicanos ha cia mejores perspectivas económicas.

4.1.2.3.- LA LEY DEL 2% AL ACTIVO DE LAS EMPRESAS

Tema de moda en materia de amparo contra leyes en 1989, cau
só un verdadero caos en la Marina mercante nacional, principalmente -
en la iniciativa privada, la cual, viéndose acosada por un nuevo im-
puesto, optó por enajenar sus buques o dimitir la bandera en favor de
otros Estados y los propietarios de embarcaciones que continúan con -

bandera mexicana han visto incrementados considerablemente sus costos de operación reduciendo con ello su capacidad competitiva en el plano internacional.

Sin pretender introducirme en el apasionante mundo de la -- contabilidad, citaré las tres principales cuentas que conforman el estado financiero de cualquier persona:

Activo.- Total de bienes que posee la empresa, entre ellos: dinero en caja, bancos, documentos por cobrar, bienes raíces, bienes muebles y acciones;

Pasivo.- Engloba las deudas de la empresa tales como: documentos por pagar a corto y largo plazo; y

Capital.- Que es, con lo que realmente cuenta la empresa una vez deducido, del activo, el pasivo.

Enfocando esta sencilla exposición hacia una empresa naviera nos encontramos que los buques ocupan un lugar muy especial dentro del activo ya que es el objeto material que le da vida a la naviera o al negocio del armador. De lo anterior se puede deducir el tremendo impacto que la promulgación de la Ley tuvo en la economía de la empresa marítimo-mercante. Este impacto no hubiera sido tal si no existiera punto de comparación entre lo que paga una persona (física o jurídica) por tener un buque con bandera mexicana y lo que paga por tenerlo con bandera de conveniencia. Y puesto que ya en otra parte hemos visto conceptos tales como nacionalidad, pérdida, etc. tocará ahora, numéricamente, hacer una comparación entre los impuestos y demás egresos nacionales y los extranjeros (concretamente liberianos).

Tomaré como base un buque tipo de los usuales en nuestra Marina mercante, su tonelaje: 10 000 TRN [10], su costo: unos 15 000 000

[10] TRN o Tonelaje de Registro Neto, esto es, la capacidad cúbica -- para carga con la que cuenta el buque.

de dólares norteamericanos (unos 42 000 000 000 de pesos mexicanos - para este año aproximadamente).

TABLA COMPARATIVA

<u>MEXICO</u>	<u>LIBERIA</u>
Impuesto del 2% anualizado: 300 000 USD = \$840'000,000 MEX	Derechos de registro: 1.20 USD/TRN Importe: 12,000 USD
Otros egresos no calculados:	Impuesto anual: 0.40 USD/TRN Importe: 4,000 USD
Derechos: Registro Concesiones	Pago total primer año: 16,000 USD Pago subsecuente anual: 4,000 USD
Impuestos: Impuesto sobre la renta Impuesto al valor agregado Impuesto sobre salarios	<u>Diferencias que NO incluyen otros egresos no calculados:</u>
Contribuciones especiales: Casa del marino	Diferencia por el primero año: 284,000 USD = \$795'000,000 MEX
Exacciones parafiscales Cuotas al IMSS Cuotas al INFONAVIT	Diferencia años subsecuentes: 296,000 USD = \$829'000,000 MEX
Contribuciones varias no oficiales Cuotas a asociaciones empresariales Ayuda a sindicatos	<u>NOTA.</u> - Gastos originados por un - sólo buque, tómese en cuenta que, por poner un ejemplo, <u>Transportación Marítima Mexicana maneja --- unos veinte buques con bandera mexicana de similares características.</u>
Para un buque importado: 1'500,000 DLS. (derecho de import)	

Sería ocioso, después de esta comparación, continuar la búsqueda del porqué los armadores nacionales deciden cambiar a sus naves la bandera mexicana.

Mi comentario final a este respecto es en el sentido de algunos graves problemas que deberemos encarar:

- a) El desempleo del marino mercante.
- b) La dependencia de nuestro comercio exterior del mercado internacional de fletes con la consecuente fuga de divisas.
- c) La desintegración de la Marina mercante nacional.
- d) La abrogación, de hecho, de la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana.

4.2.- ANALISIS DE LA FRACCION VI DEL ARTICULO 209 DE LA L.F.T.

4.2.1.- EL CAMBIO DE NACIONALIDAD IMPUTABLE AL PATRON

Ha quedado escrito en otra parte que existen algunas causas legales de pérdida de nacionalidad, y como el artículo 209, fracción VI no especifica en qué casos se puede dar el cambio de nacionalidad supondremos que dentro de las causas de pérdida se encuentran las de cambio, esto es, que la pérdida trae aparejado el cambio.

Es preciso complementar el artículo multicitado diciendo -- que el cambio de nacionalidad se da:

- a) Cuando el buque sea vendido.
- b) Cuando el buque sea adjudicado en pago
- c) Cuando el buque sea abandonado en favor de los acreedores.
- d) Cuando el armador o responsable cambie o pierda la nac

nalidad mexicana.

e) Cuando sea dimitida la bandera.

Y que todas estas causas son enteramente imputables al patrón puesto que no interviene la voluntad del trabajador en ninguna de ellas. A partir de esta consideración estamos ante el caso de una rescisión de las relaciones laborales sin responsabilidad para el trabajador, derivándose de esa rescisión algunas consecuencias graves -- que difícilmente pueden compensarse con indemnizaciones. La primera de ellas es que se afecta la estabilidad en el empleo que muy de la mano va, actualmente, con el trabajo del marino mercante.

Cedo este espacio al ilustre Don Nestor de Buen, quien nos ilumina sobre este tema en los siguientes términos: "El principio general en cuanto a la duración de la relación de trabajo, se puede expresar señalando que los trabajadores tienen derecho a permanecer en el empleo. Es, como antes vimos, una de las manifestaciones, sin duda la más importante, del derecho al trabajo.

La permanencia en el empleo está normalmente vinculada al carácter indefinido, en cuanto a su duración, de la relación de trabajo. La regla fundamental es que, salvo que se compruebe otra cosa, toda relación de trabajo se celebra por tiempo indefinido. La comprobación del hecho contrario quedará siempre a cargo del patrón.

Eventualmente se pueden celebrar contratos de trabajo o dar nacimiento a relaciones de trabajo, por tiempo determinado o por obra determinada. En uno y otro caso la duración de la relación no estará sujeta tanto a la voluntad de las partes como a la subsistencia de la materia del trabajo. Así lo establece el artículo 39.

La estabilidad en el empleo debe entenderse como el derecho a conservarlo, no necesariamente en forma indefinida, sino por el ---

tiempo en que la naturaleza de la relación lo exija: si ésta es indefinida no se podrá separar al trabajador, salvo que existiere causa para ello. Si es por tiempo o por obra determinados, mientras subsista la materia del trabajo el trabajador podrá continuar laborando. -- En otras palabras, puede expresarse la misma idea señalando que el patrón, por regla general, no puede dar por terminada la relación laboral caprichosamente. En todo caso la relación laboral habrá de subsistir hasta su terminación "natural"

Este principio de la estabilidad dice Mario de la Cueva que es obra del Constituyente de 1917. "Nació en Querétaro, sin que pueda decirse quién fue su autor, como una idea fuerza destinada a dar seguridad a la vida obrera..."

De acuerdo con lo anterior podemos concluir, respecto de la estabilidad en el empleo, que tiene las características que en seguida se expresan:

a) Por regla general, la duración de la relación de trabajo es indefinida.

b) Excepcionalmente podrá pactarse que se establece la relación por obra o tiempo determinados y excepcionalmente para la inversión de capital determinado, cuando se trate de la explotación de minas.

c) La subsistencia de las causas que dieron origen a una relación determinada, prolonga la relación por el término necesario hasta que se cumplan los fines propuestos, independientemente de la fecha originalmente prevista para la terminación.

d) Por regla general, los trabajadores no podrán ser separados de su empleo, sin causa justificada. De lo contrario podrán -- exigir la indemnización correspondiente o la reinstalación.

e) Los patronos no podrán negarse a reinstalar a un trabajador, salvo que se trate de uno de los casos de excepción al principio

pio de la estabilidad, que marca la ley.

En virtud de lo anterior se concluye que la estabilidad en el empleo es, actualmente en México, un derecho relativo de los trabajadores. Por ello puede afirmarse que, aun cuando sea de manera --- excepcional, la relación de trabajo puede concluir por voluntad exclusiva del patrón." (11)

4.2.2.- CAUSA DE TERMINACION DE LAS RELACIONES DE TRABAJO.-

Continuando con el análisis de la fracción VI nos encontramos con la palabra "terminación", figura jurídico-laboral con un significado muy propio y del cual el Profesor Briceño Ruiz nos dice: -- "La terminación es una forma diversa de extinción de la relación de trabajo, que requiere de los siguientes elementos:

a) La existencia de una causa, específicamente determinada en la ley. El artículo 53 precisa los motivos para la terminación individual; el artículo 434, las causas para la terminación colectiva.

b) No existe sujeto responsable al que pueda imputársele la causa.

La similitud entre la rescisión y la terminación es la existencia de una causa determinada en la ley. Su diferencia es la imputabilidad a una persona. De tal forma, podemos decir que la rescisión siempre tendrá un sujeto responsable, en la terminación no. Aun cuando en la terminación se habla del mutuo consentimiento como una causa, éste debe entenderse en la concurrencia de voluntad de ambas partes.

Vamos a encontrar, con mucha frecuencia, que los términos -

(11) De Buen L. Néstor. Op. Cit. Página 573.

se confundir en la ley. Es necesario establecer las características distintivas, para ver en qué caso estamos frente a una rescisión o ante una terminación. Es importante por lo que se refiere a las acciones que puedan ejercitarse ante la Junta y a las indemnizaciones a reclamar. La indemnización es mayor para el caso de la rescisión." (12)

Para confirmar la brillante opinión del Profesor Briceño -- Ruiz resulta interesante consultar nuevamente al Doctor Nestor de --- Buen quien señala: "Entendemos por terminación de la relación de trabajo, la cesación de sus efectos a partir de determinado momento. -- Ello significa que al producirse el acontecimiento que condicionaba la terminación, se extinguen la obligación de prestar el servicio subordinado y la de pagar el salario, así como todas las obligaciones secundarias.

En la esencia de la terminación se encuentra la idea de que ha sobrevenido un acontecimiento que hace imposible la continuidad de la relación de trabajo. Puede también jugar la voluntad de las partes, pero sólo la del trabajador si se trata de una decisión unilateral." (13)

Hasta aquí la doctrina nos ha conceptuado la palabra "terminación", ahora toca a la ley indicarnos en qué casos precisamente se da la terminación. El artículo 53 consigna los siguientes:

- I. El mutuo consentimiento de las partes;
- II. La muerte del trabajador;
- III. La terminación de la obra o vencimiento del término o inversión del capital, de conformidad con los artículos 36, 37 y 38;
- IV. La incapacidad física o mental o inhabilidad manifiesta del trabajador, que haga imposible la prestación del trabajo; y

[12] Briceño Ruiz Alberto. Op. Cit. Páginas 214 y 215.

[13] De Buen Nestor. Op. Cit. Páginas 571 y 572.

V. Los casos a que se refiere el artículo 434.

Por su parte el artículo 434 señala:

I. La fuerza mayor o el caso fortuito no imputable al patrón, o su incapacidad física o mental o su muerte, que produzca como consecuencia necesaria, inmediata y directa, la terminación de los trabajos;

II. La incosteabilidad notoria y manifiesta de la explotación;

III. El agotamiento de la materia objeto de una industria extractiva;

IV. Los casos del artículo 38; y

V. El concurso o la quiebra legalmente declarado, si la autoridad competente o los acreedores resuelven el cierre definitivo de la empresa o la reducción definitiva de sus trabajos.

Observando cada una de las causales de ambos artículos, ninguno de ellos encuadra en la hipótesis prevista por el artículo 209 - fracción VI, esto es, que la voluntad unilateral del patrón de cambiar la bandera de su buque, no aparece como una causa de terminación, por lo que se hace necesario analizar el término "rescisión" imputable al patrón por las razones y elementos ya expuestos.

4.2.3.- RESCISIÓN DE LAS RELACIONES IMPUTABLE AL PATRÓN

Ha quedado descartada, en este trabajo, que el cambio de nacionalidad de un buque mexicano, sea una causa de terminación de las relaciones laborales; veamos ahora las características propiamente de la figura "rescisión" para ver si encuadra en la situación planteada.

Nos dice el Lic. Mario de la Cueva que: "La rescisión es la

disolución de las relaciones individuales de trabajo, motivada por un hecho imputable al trabajador o al patrón. El problema tiene varios aspectos: a) Primeramente, la determinación de las causas justificadas de rescisión, o sea, de los motivos por los cuales puede el patrón separar al trabajador y de los que permiten al obrero separarse de la empresa. Estos motivos están considerados en los artículos 47 y 51 de la Ley: La enumeración contenida en estos preceptos no es limitativa, sino enunciativa; en consecuencia, los artículos citados, - en su enumeración, señalaron los motivos más importantes, pero no los únicos; por ello dicen las fracciones finales que "las análogas a las establecidas en las fracciones anteriores, de igual manera graves y - de consecuencias semejantes, en lo que al trabajo se refiere". [14]

Debido a las razones ya expuestas en párrafos anteriores, - algunos propietarios de buques con bandera nacional la han cambiado - ya sea por venta o dimisión, causas, como ya ha quedado escrito, son imputables al armador. Ahora bien, es claro que al no haber la fuente de trabajo, las relaciones laborales se rompen y es el punto en -- donde se quiebra el propósito del derecho del trabajo de lograr la estabilidad de los trabajadores en sus empleos.

Para concluir este apartado quiero hacer una reflexión:

Dice el Digesto que "jus est ars boni et aequi" (el derecho es el arte de lo bueno y de lo justo), pues bien, la Ley Federal del trabajo apegada a este principio, nos da causas justas de terminación de las relaciones laborales tanto individuales como colectivas pero - en ninguna de ellas encontramos que la conveniencia del patrón sea -- causa justa para terminar las relaciones. Esto nos lleva a una conclusión anticipada: el cambio de bandera por causa imputable al armador es una causa de rescisión de las relaciones laborales.

[14] De la Cueva Mario. Op. Cit. Página 809.

4.2.4.- EL TRABAJO OFRECIDO POR EL PATRÓN EN OTRO BUQUE DE SU PROPIEDAD.

Esta es una alternativa que la Ley ofrece a las partes en conflicto, sin embargo, es interesante tomar en cuenta que un sólo armador puede tener varios buques con bandera diferente cada uno de ellos o que, el único con insignia mexicana haya sido el que la dimities y sus demás buques tengan una misma bandera de las llamadas de conveniencia.

Si el tripulante, por falta de información, se embarca en uno de esos buques, donde sólo va a tener un salario y las prestaciones más elementales sin la previsión social que contempla nuestra Ley, es seguro que muy pronto se verá ante un nuevo problema ya que, sometido a las leyes de otro país no tendrá más que acatarlas cuando sea sujeto de injusticias y discriminación salarial.

Lo cierto es que, el hecho de que el patrón embarque a la tripulación, o parte de ella, en otro buque de su propiedad (supongamos por caso uno de bandera de conveniencia) no es ninguna garantía laboral ni de seguridad para el trabajador desde el momento en que, por ser banderas de conveniencia, no ofrecen más prestaciones que las elementales y con ello pocos problemas para el patrón pues nunca se va a enfrentar en el país de la bandera del buque, a conflicto laboral alguno.

Aquí concluye la penúltima etapa de este modesto estudio del ámbito marítimo-administrativo y planteamiento de un problema del ámbito marítimo-laboral, ambos unidos en un sólo objetivo: La vida del hombre de mar a bordo de los buques mercantes. La última etapa será de conclusiones que, conjuntamente con sus antecedentes, quedará a la muy respetable crítica de todos aquellos amigos y maestros que me favorezcan con su lectura.

CONCLUSIONES Y PROPUESTAS

1.- Tardía y muy difícil ha sido el desarrollo de la Marina Mercante Nacional. Tardía porque desde la conquista y durante el coloniaje español no podemos hablar de una Marina Mercante Mexicana, ni aún liberados del yugo español pues nuestro comercio dependía de las marinas mercantes extranjeras, mayormente española. No fue sino hasta principios de este siglo cuando México pudo contar con una incipiente flota mercante y podemos decir también que su integración se logró ya entrado el siglo incidiendo en ello la decidida participación legislativa del gran veracruzano Don Cándido Aguilar.

Difícil el desarrollo de la Marina Mercante Mexicana pues lograrlo está íntimamente ligado con la situación económica de quienes pretenden erigirse como navieros. Al concluir la lucha de independencia, tanto el Estado como sus nacionales se encontraban en una situación tan áspera que fue muy difícil conseguir hacerse de buques, meta que se logró, como ya lo he anotado, muy tarde.

Difícil fue también durante el porfirismo pues el gobierno más se interesaba en exportar recursos naturales, por el medio que fuera, que consolidar una Marina Mercante propia para comerciar.

Difícil porque al concluir la Revolución nos encontramos tan pobres, aunque un poco más organizados, como al concluir la Guerra de Independencia.

Difícil, y esto que quede bien subrayado, porque muchos empresarios mexicanos nunca han visto el transporte marítimo como un buen negocio, conformándose con especular con sus capitales, cosa que nada aporta a la productividad.

Difícil, porque a pesar de haberse ya legislado para impul-

sar su desarrollo a través de la Ley para el Fomento de la Marina Mercante Mexicana, surge ahora la Ley del 2% al Activo de las Empresas - que ha hecho imposible el crecimiento de la flota mercante y algo más grave: Ahuyenta los capitales que se podrían dedicar a la adquisición de embarcaciones, provocándose con todo esto como consecuencia - directa, el desempleo del marino mercante mexicano.

2.- La nacionalidad, y con ello la bandera de los buques, - es ahora objeto de comercio para beneplácito de los países que de --- ello viven y no menos satisfactorio para los navieros, que amparados por la pobre legislación que protege sus barcos a través de la bandera, se liberan de los "molestos" derechos de los trabajadores tales como el seguro de vida o la seguridad social para sus familias.

3.- No quiero, ni debo apartarme del derecho natural que le asiste al naviero de comprar y abanderar sus buques en donde mejor le convenga (de ahí lo de la bandera de conveniencia) pues sería anti-jurídico que el Estado le exigiera una determinada conducta para adquirir sus bienes, en el sentido del abanderamiento, ya que éste es un - acto enteramente potestativo del gobernado.

Así que, si un naviero decide abanderar su buque en un país determinado, es porque ahí le ofrecen todas las facilidades administrativas para hacerlo, y también, por supuesto, las ventajas económicas para mantenerlo con tal insignia. Y esto es perfectamente com--- prensible: Un buque, sin más comentarios, es un negocio.

4.- Sostengo, no obstante que en la relación laboral, a --- quien se debe imputar su rompimiento por cambio de bandera, es al armador.

5.- ¿Qué se puede hacer entonces para asegurarle al país -- una flota mercante propia y a nuestra gente de mar un trabajo estable a bordo de buques mercantes nacionales? Propongo las siguientes solu

ciones:

I.- Una inusitada y trascendente reforma a las siguientes - normas:

a) Artículo 32 Constitucional con el fin de que, en los buques mercantes con bandera mexicana, pero de propiedad de extranjeros embarcara un cierto porcentaje de marinos mexicanos y otro tanto por ciento, ya sea del país del que proviene el armador o de otros países.

b) Artículo 92 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos que es uno de los principales obstáculos para que los navieros extranjeros abanderen buques en México, impedimento que no existe en países que otorgan las llamadas banderas de complacencia. Esta reforma estaría orientada al libre abanderamiento de buques cuyos dueños fueran extranjeros, sujetándose desde luego, al Derecho Nacional.

c) Para armonizar lo anterior se deberían también reformar los artículos 20-bis de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos; -- 189 de la Ley Federal del Trabajo y otros que tengan conexión con la nacionalidad de la tripulación.

II.- Se reforme el reglamento de la Ley del 2% al Activo de las Empresas para que beneficie a las compañías navieras nacionales - que aún tienen buques con bandera nacional, reglamentación que tendería a exentarlas de este impuesto. De la mano de esta proposición de be ir la de que se den más incentivos fiscales a los armadores reformando y dando plena vigencia y positividad a la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana; así como a los reglamentos del Pa drón de Abanderamiento Mexicano; de Abanderamiento y Matrícula de los Buques Mercantes Nacionales y del Registro Público Marítimo Nacional.

III.- Exentar a los navieros nacionales del gravoso impues-

to del 10% sobre importaciones que es tal vez la carga más pesada que debe soportar el valiente naviero nacional que se atreve a adquirir un buque en el extranjero. ¿Cómo justificaríamos esta exención? El ejemplo siguiente nos da la respuesta: Un empresario mexicano decide adquirir un buque extranjero para abanderarlo nacional, el buque le cuesta treinta millones de dólares, al acudir ante las autoridades hacendarias se da cuenta que debe pagar, sólo de impuesto a la importación, la "módica" cantidad de tres millones de dólares más otros impuestos que se acumulan durante la permanencia del buque como nacional. El empresario se informa (la mayoría ya lo saben) que con sólo treinta mil dólares puede abanderar ese mismo buque en Liberia o Panamá, ahorrándose "para abrir boca" parácticamente los tres millones de dólares que México le cobra por importación. Ahora bien ¿qué perdemos con esto? pues no sólo el impuesto (que debería exentarse) sino algo mucho más importante: La fuga de divisas por pago de fletes que nos está cobrando ese mismo barco que además de haberse llevado los dólares para su adquisición nos está privando de aproximadamente unos dos millones de dólares anuales por concepto de fletes. Ojalá los Señores de Hacienda y Crédito Público algún día (ya que nuestros Diputados no creo que lo hagan) comprendan esta situación y analicen más detenidamente el catastrófico impacto que su miscelánea fiscal ocasiona en la deteriorada economía nacional por cuanto hace a la Marina Mercante, que es y seguirá siendo incansable productora de divisas para las arcas nacionales.

6.- Debo aceptar, desgraciadamente, que por el momento no se tiene en las Cámaras Legislativas, ni la capacidad ni el interés para llevar a cabo la profunda reforma requerida que resuelva la difícil situación por la que está pasando la Marina Mercante Mexicana. -- Desde luego, no descarto la esperanza que algún día, marinos mercantes sean quienes, por naturaleza, legislen el quehacer marítimo mercante.

¶ Pero mientras ese anhelado tiempo llega, ofrezco otra alternativa para que nuestros hombres de mar satisfagan su vocación, y es la siguiente:

Antecedentes.- Gran parte de nuestro tráfico marítimo nacional (aproximadamente el 60%), se lleva a cabo en buques de bandera extranjera (abundando, para variar, las de conveniencia). Este tráfico, no obstante estar reservado a embarcaciones nacionales, se concede bajo permiso especial de navegación a otras banderas, dado que es insuficiente la flota mexicana para atender la demanda del tráfico marítimo interno o de cabotaje (insuficiente por los motivos ya expuestos).

Propuesta concreta al respecto.- La coyuntura ofrecida por la situación planteada, debe ser aprovechada para incrementar el empleo de nuestra tripulación. ¿Descabellada la idea?, tal vez, pero factible.

¿Por qué no actualizar preceptos jurídicos que solucionan el problema del desempleo?. Si recordamos, la Ley Federal del Trabajo (art. 7o. y relativos) y la Ley General de Población (art. 7o. y relativos), entre otros cuerpos de normas, facultan al Estado Mexicano para condicionar los permisos que los extranjeros solicitan para trabajar en territorio nacional.

En el caso de los buques mercantes extranjeros, podríamos -condicionar los permisos en el sentido que admitan tripulantes mexicanos, respetando desde luego los preceptos legales a que esté sujeto el buque extranjero, en cuanto a la nacionalidad de sus tripulantes.

Debo aclarar que hay Estados cuya legislación limita el embarque de extranjeros en sus naves mercantes y en otros, como en el nuestro, está vedado a los no nacionales el trabajo a bordo de sus buques.

Pero, ¿qué decir de las banderas de Panamá y Liberia, donde la tripulación ni es panameña ni es liberiana?; ¿y trabajando en nuestro territorio?; ¿y nuestra gente sin empleo?. La deducción salta a la vista inmediatamente: debemos obligar a las empresas que operan en tráfico de cabotaje buques extranjeros, para que sean tripulados por mexicanos. Previendo desde luego, cualquier conflicto de leyes con el país de la bandera que enarbola el buque. Conflictos que se pueden evitar si se consulta el Derecho Nacional de los países que participan de nuestras cargas en tráfico marítimo interno.

Válgaseme el símil que pareciera burdo, pero ellos (los extranjeros) están en el patio de nuestra casa y adentro quien decide - somos nosotros y no por capricho sino porque tenemos los mecanismos legales para condicionar su entrada en beneficio de nuestra gente, de la Marina Mercante Nacional (lato sensu) y de la economía del país en general.

7.- México cuenta con una excelente educación náutica que - abarca todos los niveles, desde la capacitación del personal subalterno pasando por la preparación de oficiales, hasta las recientes creadas y autorizadas maestrías impartidas también en las Escuelas Náuticas. Situación privilegiada que nos coloca entre los diez mejores lugares en este campo a nivel mundial, según estadísticas de la Organización Marítima Internacional.

8.- En México la gente de mar es noble por naturaleza (como dice el Maestro Cervantez Ahumada: el mar ennoblece al hombre); no es conflictiva; soporta las adversidades que la relación laboral le depara (cuyo único beneficiado es el naviero). Pero sobre todo, ha demostrado tener una extraordinaria capacidad de organización, así se trate de un capitán, un oficial o un subalterno.

9.- Propuestas y conclusiones suenan estupendas, pero si no se llevan a efecto las primeras, todo se irá por la borda y el barco (nuestra marina mercante) pronto dará el pantoque.

GLOSARIO
[Terminología Náutica]

- ALTA MAR.- Donde se pierde de vista la costa.
- ALTURA, TRAFICO DE.- Navegación que se realiza entre puertos de distintos países, en oposición al tráfico de cabotaje que es el efectuado entre puertos de un mismo país.
- ARMADOR.- Persona física o jurídica oficialmente registrada como dueña de un buque.
- ARQUEO.- Operación encaminada a medir la capacidad cúbica del buque, se denomina arqueo bruto cuando se cubican todos los espacios cerrados y arqueo neto cuando sólo se miden los comercialmente útiles. La unidad de medida es la tonelada de arqueo o tonelada Moor son que equivale a 2.83 metros cúbicos.
- ARRIBAR.- Llegar la nave a puerto.
- ASTILLERO.- Lugar donde se construyen y reparan buques.
- ATRACAR.- Amarrar el buque al muelle.
- BORDA.- Parte superior del costado de una embarcación.
- BUQUE-FARO.- Embarcación menor provista de un faro y la cual se encuentra anclada para servir de punto de referencia a la navegación marítima.
- CAMARERO.- Tripulante encargado del mantenimiento y atención de comedores, camarotes, pasillos e interiores del navio.
- CASCO.- Cuerpo de la nave, desprovisto de cualquier acceso rio.
- COLISION.- Generalmente se usa para designar el choque entre dos buques, aunque el impacto puede ser contra otro objeto, como un muelle o un puente.
- CONTENEDOR.- Recipiente de acero muy utilizado en la actualidad para transportar con seguridad cargas que se dañarían con facilidad si fueran sueltas. Las medidas estandarizadas de estas cajas son: 40x8x8 pies y 20x8x8 pies.
- CUBIERTA.- Cada uno de los pisos del buque, hay una que va desde proa hasta popa y que se le denomina cubierta principal o corrida.
- CUBIERTA, PRIMER OFICIAL DE.- Oficial cuya responsabilidad principal es la carga y todo lo que con ella se relacione. Es además el jefe de personal de a bordo y segundo en el mando.
- ENARBOLAR.- Izar la bandera.
- MANDO, PUENTE DE.- Lugar desde el cual se gobierna al buque.

MAQUINAS, JEFE DE.- Ingeniero Mecánico Naval responsable - directo del departamento de máquinas de un buque.

MAQUINAS, PRIMER OFICIAL DE.- Oficial cuya responsabilidad número uno es la máquina principal del buque. Es además el jefe de personal del departamento de máquinas.

MARINERO.- En estricto sentido, es el tripulante enrolado para los trabajos de la maniobra y cubierta no comprendidos en algún cargo u oficio particular.

MAR TERRITORIAL.- Faja oceánica adyacente al territorio -- continental de un Estado ribereño, hasta una anchura máxima de doce -- millas náutica (México), sobre la cual dicho Estado ejerce la plenitud de su soberanía, incluyendo el lecho y el subsuelo de ese mar, -- así como el espacio aéreo suprayacente, con la única excepción del derecho de paso inocente a favor de otros Estados.

MAYORDOMO.- Jefe del servicio de cámara y cocina a bordo.

MILLA NAUTICA.- El equivalente a 1,852 metros.

MOTORISTA.- Tripulante que auxilia en sus guardias al oficial de máquinas.

NAUFRAGIO.- Hundimiento del buque o la imposibilidad para navegar por sí mismo producto de cualquier accidente.

NAVEGACION, DIARIO DE.- Cuaderno con validez legal en el cual se anotan cada uno de los acontecimientos que suceden durante -- las 24 horas, relativos a la navegación.

NAVIERO.- Es sinónimo de armador.

NUDO.- Unidad de velocidad utilizada en la navegación marítima. Un andar de 15 nudos significa que el buque avanza a 15 millas náuticas por hora.

PANTOQUE.- Parte exterior del casco de un buque que une -- sus costados con la quilla (fondo). Se dice que un buque da el pantoque cuando es tanta la inclinación, que muestra fuera del agua esa -- parte, sobreviniendo generalmente su hundimiento.

PLUMA.- Parte principal de un sistema que a bordo se utiliza para cargar y descargar grandes pesos. (similar a una grúa)

POLIZON.- El que embarca clandestinamente.

POPA.- Parte posterior de la nave.

PROA.- Parte delantera del buque.

REGISTRO NETO, TONELAJE DE.- Volúmen comercialmente útil -- de un buque. Base para calcular derechos e impuestos.

REMOLCADOR.- Buque pequeño pero de gran potencia que auxilia a otros buques en su entrada y salida a puerto.

TIMONEL.- Tripulante que se encarga de gobernar el timón.

VARADA.- Contacto del fondo del buque con un bajo. Se conoce también como encalladura.

ZARPAR.- Hacerse a la mar.

..

NOTA.- El presente glosario fué redactado con apoyo del Capitán de la Marina Mercante Nacional JOSE AUGUSTO OCAMPO RUIZ, catedrático de Nomenclatura Naval de la Escuela Náutica Mercante "CAP. ALT. FERNANDO SILICEO Y TORRES" de esta H. Ciudad y puerto de Veracruz, Veracruz, México.

BIBLIOGRAFIA

ARELLANO GARCIA CARLOS. *Derecho Internacional Privado*. Editorial Porrúa. 3a. Edición.

ASCOLI PROSPERO. *Del Comercio Marítimo y de la Navegación*. Volumen I. Ediar Editores. Buenos Aires 1953.

BONILLA JUAN DE DIOS. *Historia de la Marina de México*. Apuntes de la Escuela Náutica de Veracruz.

BRICENO RUIZ ALBERTO. *Derecho Individual del Trabajo*. Colección Textos Jurídicos Universitarios. Editorial Harla. 1985.

BURGOA ORIHUELA IGNACIO. *Derecho Constitucional Mexicano*. - Editorial Porrúa. 4ta. Edición.

CARDENAS DE LA PENA ENRIQUE. *Semblanza Marítima del México Independiente y Revolucionario*. Secretaría de Marina. Edición 1970.

CAVAZOS FLORES BALTASAR. *Nueva Ley Federal del Trabajo*. Editorial Trillas. 22a. Edición.

CERVANTEZ AHUMADA RAUL. *Derecho Marítimo*. Editorial Herrero. Edición 1984.

DE BUEN L. NESTOR. *Derecho del Trabajo*. Tomo I. Editorial - Porrúa. 1984.

DE LA CUEVA MARTO. *Nuevo Derecho Mexicano del Trabajo*. Editorial Porrúa 1970.

DE PINA RAFALL. *Diccionario de Derecho*. Editorial Porrúa. - 7a. Edición.

HERNANDEZ YZAL SANTIAGO. *Derecho Marítimo II*. Editorial Cadi. Barcelona, España. Edición 1969.

J. BES. *Fletamentos y Términos de Embarque*. Asociación de - Navieros Españoles. Madrid. 7a. Edición.

J. MOZO MANUEL. *Derecho de Gentes y Marítimo Internacional*. Editorial de A. Avrial. Madrid 1898.

PORRUA PEREZ FRANCISCO. *Teoría del Estado*. Editorial Porrúa. 17a. Edición.

VALERY PONTI. *Historia de las comunicaciones, Transportes - Marítimos*. Salvat Editores de México 1965.

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

Convenios de la Organización Internacional del Trabajo ratificados -- por México

Nueva Ley Federal del Trabajo

Código de Comercio

Código Penal Federal

Código Federal de Procedimientos Penales

Código Civil para el Distrito Federal

Ley de Navegación y Comercio Marítimo

Ley del 2% al Activo de las Empresas

Ley Orgánica de la Procuraduría General de la República

Ley Orgánica del Ministerio Público Federal

Reglamento para el Abandono y Matrícula de los Buques Mercantes Nacionales

Liberian Code of Laws of 1956, Title 22 (Maritime Law). Compilación de Leyes Liberiana de 1956. Título 22 (Derecho Marítimo)

Enciclopedia Universal Ilustrada Europeo-Americana. Editorial Espasa-Calpe. Madrid-Barcelona, 1935 (constante actualización)

Gran Diccionario Enciclopédico Ilustrado. Selecciones del Reader's Digest. Edición 1987.