

DERECHO LABORAL MARÍTIMO: EL TRABAJO DE LOS MARINOS

CARLOS ERNESTO URE

I

Existen dentro de este especial y tan poco estudiado tema de las ciencias jurídicas que es el Derecho Laboral Marítimo, varios aspectos sobre los cuales se han generado interesantes discusiones. Ello no es de extrañar, desde el momento en que se cuestiona el carácter mismo de las normas que tienden a regular todo lo relacionado al trabajo de la “gente de mar”: unos autores entienden que integran el Derecho Marítimo (o más ampliamente: el Derecho de la Navegación); y otros sustentan la idea —a la cual adherimos— de que constituyen un estatuto especial, similar a los que rigen relaciones de trabajo específicas (v. g.: periodistas profesionales, servicio doméstico, personal de bancos particulares, etc.), por lo que deben ubicarse dentro del llamado Derecho Laboral.

II

Uno de los puntos de gran atractivo doctrinario —y también jurisprudencial— sobre el cual se ha polemizado intensamente, es el que se refiere al monto indemnizatorio que fija la ley 3688, en relación a lo que preceptúa el artículo 1010 del Código de Comercio. Para su correcta elucidación debemos realizar un complejo análisis, estudiando la vinculación que existe entre la ley sobre accidentes de trabajo y el código mercantil, y entre sus respectivas fuentes, para llegar en última instancia al examen de la esencia misma del Derecho Laboral Marítimo.

III

El artículo 1010 del Código de Comercio pertenece a su Libro III, que se ocupa del Derecho de la navegación marítima,

y dentro de éste forma parte del Título VI, referido a los derechos y obligaciones de la "gente de mar".

Adelantándose a todas las normas de derecho social que se dictaron con posterioridad, prevé un régimen indemnizatorio para los tripulantes que enfermen o sean heridos o mutilados mientras trabajan al servicio del buque. No fija límites en cuanto al monto.

Veinticinco años más tarde se sanciona la ley 9688, que establece el sistema general sobre la materia, fijando en su artículo 8º un tope máximo de indemnización.

La prevalencia de una u otra norma ha sido objeto de encendidas disputas y contradictorias decisiones de nuestros tribunales, que —al menos en lo que hace a estas últimas— han quedado terminantemente resueltas en fecha reciente (26 de octubre de 1965) por la Cámara de Trabajo en Pleno de la Capital Federal, en el fallo "Rubín, Félix P. c. Cía. de Navegación Costera Argentina (S. R. L.)". Dudamos que las primeras se hallan acallado.

Escasamente un mes y medio antes del fallo citado, el Tribunal del Trabajo N° 3, de San Martín, en la causa "Elcano, Paulino c. Arenera Argentina (S. A.)", se había expedido en idéntica forma que nuestra Cámara de Trabajo.

IV

Antes de proseguir adelante, y a fin de dejar claramente expuesto el tema, resulta imprescindible transcribir los textos legales pertinentes a este litigio.

A. Código de Comercio:

Art. 1010: Cualquiera de los individuos de la tripulación que cayera enfermo en el curso del viaje, o que, ya sea en servicio del buque o en combate contra enemigos o piratas, fuese herido o mutilado, seguirá devengando el sueldo estipulado, será asistido por cuenta del buque y, en caso de mutilación, indemnizado a arbitrio judicial, si hubiere contestación.

Los gastos de asistencia y curación serán a cargo del buque y flete, si la enfermedad, herida o mutilación, sucediere en servicio del buque. Si tuviese lugar combatiendo en defensa del buque, los gastos e indemnización serán prorrateados entre el buque, flete y carga, en forma de avería gruesa.

B. *Ley 9688*:

Art. 2º: Quedan comprendidos en el régimen de la presente ley los obreros... que presten sus servicios en las siguientes industrias o empresas:

4) Transportes, carga y descarga;

6) Industria... pesquera;

8) Toda industria o empresa similar peligrosa para los obreros, no comprendida en la enumeración anterior, que hubiera sido declarada tal por el Poder Ejecutivo, previo informe del Departamento de Trabajo, con treinta días al menos de anterioridad a la fecha del accidente.

Art. 8º: La indemnización... no será superior a la suma de sesenta mil pesos moneda nacional (§ 60.000.— m/n.).

C. *Decreto Nacional Reglamentario de la Ley 9688 (del 14 de enero de 1916)*.

Art. 7: De acuerdo con la especificación del art. 2 de la ley, ésta se aplicará especialmente a:

4) la navegación con los barcos que vayan ordinariamente de un punto a otro de la República o en barcos que navegan exclusivamente en ríos y aguas interiores, y al mismo tiempo, vengan del extranjero, siempre que el accidente ocurra en aguas jurisdiccionales;

5) el servicio de barcas de paseo;

6) la industria de pesca ejercida en ríos o aguas interiores o jurisdiccionales;

7) la industria de construcción y desguarne del buque;

8) la industria de aparejos de buques;

13) los trabajos de los contratistas de carga, descarga, apilamiento, medida, transportes o almacenajes de mercadería.

V

Dice la doctrina sentada por la Cámara de Trabajo —que compartimos totalmente— que “debe calcularse según el prudente arbitrio judicial la indemnización correspondiente a los infortunios sufridos por la gente de mar, prevista y encuadrada dentro del art. 1010, C. Com., sin que obste a ello el tope establecido por el art. 8, ley 9688”.

VI

Cuando un trabajador marítimo sufre un accidente de trabajo, tres caminos se le abren para accionar judicialmente:

1. El establecido por el art. 1010 del Código de Comercio;
2. El de la ley 9688; y
3. La acción de derecho común, que se basa en los artículos 1109 y 1113 del Código Civil.

La segunda vía le ofrece una apreciable ventaja: la inversión de la prueba. Como la ley 9688 se funda en el principio del "riesgo profesional", el trabajador tiene derecho a la indemnización aún cuando no haya mediado culpa de su patrono. Le basta sólo acreditar la producción de los hechos para percibir la condigna compensación; y es el armador —si desea liberarse de su obligación— a quien incumbe probar que el accidente ocurrió por culpa del marino.

Las disposiciones del Código de Comercio se basan para algunos autores igualmente en el "riesgo profesional", en cuyo caso serían de aplicación los principios mencionados (Malvagna, "Derecho Laboral de la Navegación", 241; Fernández, "Código de Comercio Comentado", V, 252); pero el doctor Folchi, al dictaminar en el plenario citado, en su carácter de Sub-Procurador General del Trabajo, deja bien aclarado que quien opta por la acción del Código de Comercio toma a su cargo la realización de la prueba, debiéndose aplicar las reglas procesales comunes, y no las de la ley 9688.

Por otra parte, es sabido que nuestra ley mercantil reconoce su origen en una norma sancionada en la segunda mitad del siglo XVII, época en la que no existía, ni siquiera en germen, la idea de la responsabilidad patronal; por lo que mal puede estar informada de un principio igual al de una ley —la de accidentes de trabajo— cuyos antecedentes se remontan a fines del siglo XIX, y son por cierto muy distintos.

La elección de cualquiera de las tres acciones posibles excluye a las restantes, según lo dispone el art. 17 de la ley 9688 ("una vía electa non datur ingressus ad alteram").

VII

Entrando de lleno a la cuestión, un único y simple argumento sería suficiente para afirmar la tesis de la Cámara: el derecho del trabajo es una disciplina esencialmente protectora; su fin primordial es ejercitar una tutela jurídica sobre el obrero, parte más débil de la relación laboral; y uno de los corolarios de

este principio básico es aquel que establece que siempre se debe aplicar la ley más favorable al trabajador ("in dubio pro operario"). En este caso, el artículo 1010 del Código de Comercio.

Aún cuando en el trasfondo de esta elaboración subyace el interés de toda la sociedad, no necesitamos, para arribar a esta solución, ni siquiera apartarnos de los principios keelsenianos, pues no se trata aquí de resolver según el "ars bonae et aequi"; por el contrario, el fundamento jurídico-positivo es indiscutible, pues se trata de una de las ideas troncales de la ciencia del derecho social.

Cuando, producida la unificación italiana, se extendió la vigencia de su código de comercio a todas las nuevas provincias, los trabajadores del mar de la Venecia Julia no se sometieron a sus normas: se les continuó aplicando la legislación austríaca, que resultaba más favorable para ellos.

En la República Oriental del Uruguay, cuyo código de comercio es idéntico al nuestro, la ley de accidentes de trabajo se dictó el 28 de febrero de 1941. Al plantearse un problema de relación entre ambas leyes similar al que estamos considerando, la solución ha sido unánime. Si bien es inversa a la argentina, por las características distintas de su ley de accidentes, posee este mismo fundamento. La sintetiza el profesor Mezzera Alvarez: "En caso de muerte o incapacidad permanente, los tripulantes o sus herederos pueden tener derecho a indemnizaciones superiores a las que establece el Código. Por consiguiente, sus artículos deben considerarse derogados, en todo cuanto sea pertinente, subsistiendo tan solo en cuanto acuerdan al tripulante derechos especiales que esa ley no ha previsto". ("Curso de Derecho Marítimo", 210.)

En el caso sub-*limine*, el propio Dr. Eisler, cabeza de la minoría en el fallo citado, admite que la aplicación del Código de Comercio favorece al trabajador, al permitirle obtener una indemnización acorde con el daño irreparable que ha sufrido; y no lo constriñe a los límites inactuales y desproporcionados de la ley de accidentes de trabajo.

VIII

Según Raymundo L. Fernández, hay que evitar gravar con exceso a los armadores nacionales. Nuestra flota naviera no se ha desarrollado todavía plenamente, y pesadas cargas conspirarían contra su consolidación.

Pero este argumento de tipo económico —que debe ser justipreciado en su cabal medida— no es óbice para que, entrando

en materia jurídica, y refiriéndose al criterio que debe emplearse para la correcta comprensión del artículo 1010 del Código de Comercio y sus correlativos, pueda decir "que en línea dogmática, y por principio, por tratarse de disposiciones cuya finalidad es la protección del trabajador, y en caso de fallecimiento, de su familia, deben interpretarse siempre a su favor, a efectos de establecer la amplitud de los beneficios que acuerdan" (op. cit., V, 231).

IX

La ley 9688 y las disposiciones del Código de Comercio sobre "gente de mar" constituyen dos regímenes completamente distintos e independientes.

El Derecho Laboral Marítimo ha sido realmente precursor de la moderna legislación social. Casi desde la Edad Media los marinos gozaron de especial protección, y de ciertos privilegios que estuvieron por mucho tiempo lejos de conocer los demás trabajadores.

Nuestro Código se inspiró indirectamente en las famosas Ordenanzas Marítimas francesas de Juan Bautista Colbert (1681), cuya redacción se atribuye a Levayer de Boutigny. Sus principios pasaron a los códigos holandés de 1826, y portugués, de 1866, que fueron la fuente inmediata de nuestra ley comercial en esta materia.

Haciendo un detenido examen de los caracteres del régimen preceptuado para los trabajadores del mar, tanto en nuestra legislación como en la extranjera —que sustancialmente coinciden— encontraremos rasgos distintivos y peculiaridades interesantes, que subrayan su singularidad.

X

Objetivamente, la relación de trabajo entre armador y marino, no difiere de la relación laboral común: una parte pone su capacidad laborativa al servicio de otra; y ésta le retribuye en la forma estipulada.

Es el esquema típico de la relación de trabajo dependiente o subordinada, a título oneroso, del que participa el contrato de ajuste, que es, precisamente, el convenio que celebra el armador con la gente de la tripulación en virtud del cual ésta se obliga a prestar sus servicios en la navegación de mar o de río, mediante una remuneración (Diez Mieres, "Derecho de la Navegación", I, 212).

A poco que ahondemos, sin embargo, comenzarán a surgir las diferencias. En primer término, el marino se engancha para inte-

grar una organización productiva, con fines de lucro: la empresa marítima. Organización, por otra parte, en cuyos desenvolvimiento y pervivencia está interesada la nación.

Podemos agregar que se trata de una comunidad relativamente pequeña, sometida a riesgos y peligros que no son corrientes, que se gobierna con disposiciones jerárquicas y disciplinarias tan rigurosas como no es dable encontrarlas en otros contratos colectivos o individuales de trabajo. Es que la disciplina de esta relación debe adecuarse forzosamente a la modalidad productiva de la actividad náutica.

Entre la variedad de funciones que desempeña, el capitán tiene por ley carácter de autoridad pública. Estos poderes y prerrogativas, que no admiten limitaciones, y lo convierten en buena medida en una especie de jefe militar, tienen un nexo contenido de derecho público.

Y no hay que olvidar, pues es fundamental, la técnica específica de la navegación, que es, en suma, el venero donde se originan las distintas facetas que otorgan su autonomía al contrato de ajuste; y que lo distinguen de los demás contratos del derecho del trabajo y del derecho civil.

Dos son los elementos capitales que particularizan a la relación de trabajo marítimo, según Andrea Torrente ("I Contratti di Lavoro della Navigazione", 107), a quien hay que seguir cuando se abordan estos puntos, pues quizás sea la opinión más autorizada al respecto, por la profundidad y amplitud de sus estudios:

1. El carácter público de la actividad marítima; y,
2. El tecnicismo de la materia.

El entrelazamiento entre normas que por su naturaleza pertenecen al derecho público, y normas que son de derecho privado, que es estrecho, y uno de los aspectos más notables del sistema—existiendo en todas las legislaciones— no es, como podría parecer, un efecto del segundo elemento. La técnica puede influir sobre el contenido de la norma, pero no determinar su naturaleza de un modo tal que la convierta en norma de derecho público o privado. Es precisamente en función del interés protegido que estará determinada la naturaleza de la regla jurídica.

XI

Hemos sentido teóricamente la distinción, la diferencia de naturalezas entre la relación jurídica de derecho laboral marítimo y la relación jurídica de derecho laboral y de derecho común. Si analizamos las disposiciones de nuestro derecho positivo, ha-

haremos también los rasgos distintivos de la materia de nuestra consideración.

Nuestro Código ha implantado a bordo un sistema especial, al que aludíamos "ut supra". Por ello, ha podido decir certeramente la jurisprudencia (L. L., 43-312) que "la seguridad del navío y por lo tanto la del pasaje, de la tripulación y de la carga, preside perfectamente las prescripciones que el legislador ha adoptado para reglar la navegación en todos sus aspectos. La naturaleza del trabajo a bordo de un buque, sobretudo cuando éste se encuentra en navegación, y las obligaciones que impone a los tripulantes, son fundamentalmente distintas de las del obrero de la industria o el comercio terrestres, de la misma manera que las de éste difieren del trabajador rural. A ello se debe la regulación minuciosa del Código de Comercio. Hay prescripciones que sólo allí pueden tener cabida".

Así, los artículos 988 y 989 se refieren a la dación de alimentos, a la prohibición de salir del buque sin licencia del capitán so pena de perder un mes de sueldo, no sacar del buque su equipaje sin que sea inspeccionado por el capitán, obedecer sin contradicción a éste y a los demás oficiales, abstenerse de riñas, embriaguez o cualquier otro desorden, bajo las penas establecidas en los artículos 998 y 991, auxiliar al capitán en caso de ataque al buque, o desastre que sobrevenga al buque o a la carga, conducir a seguro surgidero y amarrar el buque si el capitán lo exigiere, ayudar a su equipo y cargamento.

El artículo 991 prescribe que el hombre de mar, después de matriculado, no puede ser despedido sin justa causa, considerándose justas causas de despido: a) la perpetración de cualquier hecho o delito que perturbe el orden del buque, la reincidencia en insubordinación o falta de disciplina o de cumplimiento del servicio que le corresponda hacer; b) embriaguez habitual; c) ignorancia del servicio para el que hubiere sido contratado; y d) cualquier ocurrencia que inhabilite al hombre de mar para el desempeño de sus obligaciones, con excepción de los casos que prevé el artículo 1010. (Como se observa, el texto legal difiere del artículo 159 del mismo cuerpo —ley 11729— que regula la injuria laboral, dejando librada a la apreciación judicial una interpretación amplia sobre su concepto). El artículo 993 fija el régimen indemnizatorio a que están sometidos los tripulantes despedidos sin justa causa, estableciendo que la indemnización consistirá en el tercio de los salarios que el despedido habría verosimilmente ganado durante el viaje, si se lo despide antes de salir del puerto de la matrícula; y en el importe de los sueldos que habría percibido desde la despedida hasta el fin del viaje y gastos de retorno, si ha sido despedido en el curso del viaje. El artículo 994 permite considerarse despedidos a los oficiales y hombres de

la tripulación, antes de empezado el viaje, si el capitán altera el destino estipulado, o la República entra en guerra marítima después del contrato, hay noticia cierta de peste en el lugar de destino, muere el capitán o es despedido, o si contratados para ir en convoy, éste no se realiza.

Otras disposiciones fijan normas respecto a salarios por enfermedad, accidentes, muerte, horas extras, trabajos extraordinarios, maltrato a la tripulación, matrícula o rol, prisión del tripulante que abandona el buque, revocación del viaje, captura del buque, etc.

XII

Hecho el estudio precedente, debemos fatalmente arribar a la conclusión clara e inequívoca que ya expresáramos en el acápite I: las normas sobre "gente de mar" contenidas en el Código de Comercio, constituyen un estatuto especial, que regula todo lo referente a los distintos aspectos del trabajo marítimo; y pertenecen al Derecho del Trabajo.

En una próxima reforma deberán ser extraídas del Código de Comercio —conjuntamente o no con el resto del libro III, según cual fuere el criterio que se adopte— e incluídas en la sección de Estatutos Especiales del Código de Trabajo y Seguridad Social cuya sanción prevé el artículo 67 inciso 11 de nuestra Constitución Nacional.

XIII

No fue el propósito de la ley 9688 modificar ni reglamentar el Código de Comercio. Aun cuando Fernández ha sostenido lo contrario, es bien sabido que la sanción de la ley de accidentes se debió a la necesidad de adecuar la protección que se debía a los trabajadores frente al desamparo en que los colocaban las disposiciones del Código Civil, dictadas en una época en que la industrialización, la masificación de la clase obrera, los fenómenos del maquinismo, no provocaban ninguna reacción en el cuerpo social, que apenas los vislumbraba.

Es por ello que la ley 9688 es complementaria del Código Civil. Así lo ha dicho la Suprema Corte de Justicia de la Nación, in re "Arrieta, Francisco c. Caja Nacional de Jubilaciones y Pensiones Civiles": "la ley 9688 es de derecho común, ampliatoria y modificatoria del Código Civil" (L. L., 7-211); y lo ha reafirmado la Cámara Civil Primera: "la ley 9688 forma parte del Código Civil; es ampliatoria de su contenido (in re "Gaupman, José c. Establecimientos Klockner S. A.", del año 1944, fallo en el cual dijo

también el vocal Dr. Tobal que "el legislador debió llenar lo que resultaba un vacío en el Código"; L. L., 8-944).

Coincidimos plenamente con José María Rivas, quien, conforme con estos principios, dice que por aplicación de la norma I del Título Preliminar del Código de Comercio, la ley 9688 —considerada como norma de fondo— sólo puede ser aplicada para los casos que no estén especialmente regidos por dicho Código ("El Riesgo Social del Trabajo", 38).

XIV

Tal como lo ha establecido reiterada jurisprudencia, las normas generales se aplican a los casos concretos, siempre que no haya disposiciones especiales que los contemplen. Sería absurdo e ilógico pretender lo contrario; y ése es el sentido del tan conocido fallo plenario de la Cámara del Trabajo en la causa "Pisani, Domingo c. Cia. Argentina de Pesca" (D. T., XII, 696), referente a la aplicación de la ley 11729 y el decreto 33302/45 (ley 12991) a la "gente de mar".

Como lo destaca acertadamente Obarrio, hablando del artículo 1010, su especificidad es tan grande, "a tal punto propia de la navegación, que los gastos para solventar los beneficios que consagra son tratados por el Código como averías en punto a la forma en que deben ser soportados" ("Derecho Comercial", III, 179).

No existe tampoco en nuestro caso, ninguna manifiesta disposición legal que fundamente la sustitución de la ley especial por la general, reemplazo que evidentemente importaría cercenar un derecho expresamente reconocido, como lo señala Machera (voto *in re* "Rubín").

XV

La enumeración del artículo 2º de la ley 9688 es taxativa (Fernández Gianotti, nota en Adla, 1889-1919, 975), y no incluye los riesgos de la navegación.

En cuanto al inciso 8, la declaración que allí se requiere nunca se ha efectuado.

Más discutido es lo relativo al inciso 4. El problema se suscita por el término "transporte". Como no hace la ley ninguna distinción sobre si es terrestre o marítimo, los sostenedores de la tesis restrictiva lo extienden a ambos modos, amparados por el inciso 4º del artículo 7º del decreto reglamentario. Se les ha contestado con dos contundentes argumentos:

- a) El transporte a que se refiere el inciso 4º del artículo 2º

de la ley 9688 es el regulado en el Libro I del Código de Comercio; y sólo comprende el que se realiza por agua en la medida en que lo prevé el artículo 206. Para las restantes formas de transporte marítimo (el que no se realiza por las pequeñas embarcaciones allí enumeradas) se aplican las disposiciones del Libro III (Silburu, "Comentario del Código de Comercio", III, 306).

b) Nuestra ley de accidentes se inspiró principalmente en la ley francesa del 9 de abril de 1898, la que incluyó en su enumeración el transporte por tierra y por agua. La interpretación que tanto la doctrina como la jurisprudencia galas dieron a este precepto fue, que sólo comprendía al transporte terrestre y fluvial. Todo el personal de las empresas marítimas escapa completamente a la regulación de la ley de 1898 (Sachet, "Tratado", IV, 44), pues según la economía del código de comercio francés, la expresión "empresas de transporte por tierra y por agua" no es de aplicación a los transportes marítimos.

XVI

La legislación comparada ha manifestado lentamente su tendencia hacia una regulación autónoma de todo cuanto concierne al trabajo de la "gente de mar". A pesar de ello, uno de los textos más modernos, el "Codice della Navigazione", italiano, de 1942, no ha conferido categoría independiente a la legislación de la labor marítima, a la que son aplicables, a más de las normas en él contenidas, otras regulaciones dispersas, como las normas corporativas de las disposiciones preliminares del "Codice Civile".

El primer país que dictó un código uniforme para regir el trabajo marítimo fue Alemania ("Seemannsordnung, 1903). Lo siguieron Estados Unidos de América ("Seamen's Act", 1915), Francia ("Code du travail maritime", 1926) y Bélgica ("Engagement des gens de mer", 1928).

En todos ellos se tratan los derechos y obligaciones de la "gente de mar", incluso en cuanto a las enfermedades y accidentes inculpables que pudieran sufrir, haciendo abstracción de la ley especial sobre la materia.

La Segunda Conferencia Internacional del Trabajo, que se reunió en Génova, en 1920, ha señalado la necesidad de que cada gobierno codifique las leyes y reglamentaciones de su país atinentes al trabajo de mar, por medio de un cuerpo legal o "estatuto nacional de los marinos". A su vez, la efectuada el año anterior en Washington había resuelto que lo relativo al trabajo marítimo debía tratarse en reuniones especiales, que no se ocuparan del trabajo terrestre.

XVII

En Italia, hubieron también acaloradas disputas respecto de la aplicación a los trabajadores marítimos de las disposiciones de las leyes de derecho común. La jurisprudencia fue contradictoria, hasta que, considerando las características técnicas particulares de la relación laboral marítima, el Real Decreto del 6 de febrero de 1936 sustrajo expresamente el contrato de ajuste de las normas que regían el contrato de trabajo subordinado ordinario, y estableció una regulación propia, que acentuaba los elementos públicos del contrato. También se decidió allí que el Real Decreto del 13 de noviembre de 1924, que contenía las normas generales sobre empleo privado no se aplicaba al capitán de buque.

XVIII

En Estados Unidos, el régimen sobre esta materia ha sido creado —naturalmente— por las decisiones jurisprudenciales. El primer caso —precursor— fue el del buque "The Osceola" (1903).

El marino accidentado puede:

1. Demandar según la ley común marítima, basado en el estado de innavegabilidad del buque. El juicio se tramita ante un tribunal marítimo.

Esta acción, que es la de derecho común, fue elaborada en el fallo citado, y es la utilizada hoy casi exclusivamente.

El término "innavegabilidad" tiene una extensión inusitada. La jurisprudencia lo extiende a toda culpa en la navegación y en el manejo técnico del buque.

2. Demandar, según la Jones Act, basándose en la culpa del armador. El juicio se desarrolla ante un jurado.

Como los tribunales no contemplan los casos en que había negligencia del capitán, o de cualquier otro tripulante del buque, fue necesario en 1920 dictar la ley citada, que textualmente dice: "Cualquier tripulante lesionado durante la vigencia de su contrato de ajuste, así como los derechohabientes de cualquier tripulante fallecido como consecuencia de esas lesiones, puede ejercitar una acción por reparación del daño sufrido, aplicándose en ese caso las disposiciones referentes a lesiones del personal de los ferrocarriles". Estas disposiciones autorizan el pago de indemnizaciones en los casos en que ha habido las negligencias mencionadas.

3. Demandar acumulando ambas acciones.

4. Demandar las sumas que le corresponden por manutención, asistencia y salarios, independientemente de aquéllas a que

tiene derecho en concepto de indemnización, y que puede perseguir por las tres vías anteriores.

XIX

Algunos de los proyectos nacionales tratan el tema. No hay uniformidad en cuanto a su enfoque.

Así, el "Proyecto de Código del Trabajo" que presentó al Congreso el Poder Ejecutivo en Junio de 1921 (atribuido a Unsain), en el Capítulo Único (Trabajo de Marineros) de su Título VII, contiene un artículo que dice: "Las disposiciones del presente Código no se entenderán como derogatorias de los beneficios y derechos que el Código de Comercio consagra para los tripulantes y gente de mar".

Por su parte, el "Proyecto de Ley General de la Navegación", que elaborara en 1962 el Dr. Attilio Malvagni, por encargo del Poder Ejecutivo Nacional, realiza un novedoso distingo entre la situación que posee el tripulante mientras se encuentra en el puerto de matrícula, y luego de la zarpada del buque. En el primer caso, no hay ninguna diferencia entre el tripulante y un obrero terrestre, por lo que aplica entonces las disposiciones de la ley 9688, pero cuando el buque ha levado anclas, empieza a jugar la condición de hombre de mar del tripulante, con todas las peculiaridades inherentes a su tarea, por lo que le es de aplicación un sistema propio en materia de lesiones y enfermedades (Malvagni, "Proyecto", 9º).

También innova respecto al régimen de las indemnizaciones, pues se remite a la ley de accidentes. Dice así el artículo 655 del Capítulo IX (De las lesiones, enfermedad y muerte del tripulante) del Título Único del Libro III (De las normas laborales): "Las indemnizaciones que corresponden a los tripulantes por las incapacidades resultantes de accidentes o enfermedades están sometidas al régimen de la ley respectiva". Explica el autor que "no hay razón para observar la indemnización legislada en el art. 1010 del Código, que fue concebida en época en que no existían las actuales leyes sociales".

XX

La mutilación, en definitiva, aparte del problema de la indemnización a que da lugar, es también una de las formas en que el contrato de ajuste termina.

Los autores italianos realizan una clasificación valiosa sobre los distintos modos de finalización de la relación de trabajo marítimo.

Así, para Torrente (*op. cit.*, 208) y Santoro Passarelli ("Nozioni", 115) son dos:

1. Extinción o cesación: cuando la causa del contrato se ha realizado; comprendiendo aún la resolución unilateral del contrato a tiempo determinado.

2. Resolución: cuando una de las prescripciones correlativas no se cumple, o sobreviene algún hecho que lo impide; o sea cuando no puede realizarse la causa del contrato.

Greco ("Contratto di Lavoro", 374), a su vez, hace esta diferenciación:

1. Extinción normal: la relación cesa por haber transcurrido el tiempo o haberse cumplido el fin preestablecido al momento de su nacimiento.

2. Resolución: ocurre cuando un hecho accidental impide la continuación de la relación, aun cuando haya sido previsto por la ley o por las partes al contratar; se trata de un acontecimiento futuro e incierto.