

LA PESCA Y LAS OTRAS RAMAS DEL DERECHO

Ponente: DR. JEAN QUEGUINER.

CONTENIDO

RESUMEN

- I.- INTRODUCCION
- II.- EL DERECHO DE LA PESCA
- III.- LA PESCA Y EL DERECHO ADMINISTRATIVO
- IV.- LA PESCA Y EL DERECHO CIVIL
- V.- LA PESCA Y EL DERECHO COMERCIAL
- VI.- LA PESCA Y EL DERECHO SOCIAL
- VII.- LA PESCA Y EL DERECHO MARITIMO
- VIII.- CONCLUSIONES

RESUMEN

Durante muchos siglos, la navegación marítima tuvo por objeto esencial el transporte de las mercancías por mar. Limitada a una estrecha zona costera y practicada con medios rudimentarios, en Francia, la pesca en el mar no ha sido objeto de una reglamentación notable.

La situación se ha modificado con la aparición de nuevas tecnologías que han hecho de la pesca una actividad marítima de primer orden.

Los medios puestos en obra, por su potencia, han amenazado los recursos pesqueros. El legislador ha arrojado las bases de una reglamentación cuya complejidad la ha conducido a confiar en el poder ejecutivo el cuidado de definir las modalidades, de aplicación y asegurar su adecuación a la evolución de los progresos técnicos y de la situación económica.

El derecho de la Pesca por lo tanto a tenido una doble meta desde su origen:

- la protección de las especies por la reglamentación de los aparejos, la prohibición de ciertos procedimientos de pesca por las restricciones en el espacio (zonas litorales, cotos) y tiempo.
- la toma en consideración de ciertos intereses sociales y económicos que tienden a proteger a los pescadores y a tratar a todos equitativamente.

Pero el legislador no ha procedido por tanto a una reestructuración de las otras ramas del Derecho en la medida en que éstas no tenían incidencia directa sobre las actividades de pesca propiamente dichas.

En el campo del Derecho Administrativo, las disposiciones institucionales son comunes a la pesca y a otras actividades marítimas y las autoridades responsables de las medidas reglamentarias que conciernen a la pesca han permanecido sometidas a la censura de los Tribunales de orden Administrativo.

Las reglas del Derecho Civil han recibido una aplicación limitada en el campo de la pesca, mientras que las sociedades de capitales que aprovechan los navíos de pesca potentes y costosos quedan sujetos a las reglas del Derecho Comercial.

En calidad de gente relacionada con el mar, los marinos pescadores se benefician desde hace tres siglos con un régimen de protección social particular que se aproxima al régimen general de seguro social, conservando los rasgos pacíficos. El contrato de alistamiento marítimo corresponde a una legislación particular, mientras que los convenios colectivos aplicables a la pesca imitan a aquellos del régimen social general.

El estatuto para los navíos de pesca, el régimen disciplinario y penal aplicable a bordo de los navíos de pesca, las obligaciones y la responsabilidad del propietario de un navío de pesca, con su corolario la seguridad marítima, provienen totalmente del Derecho Marítimo.

La actividad de la pesca marítima, es entonces objeto de un derecho autónomo e independiente que se contrapone a los de otras ramas del Derecho aplicables al navío, a su propietario, a su tripulación y a sus obligaciones y responsabilidades que se desprenden del aprovechamiento de navío.

EL DERECHO DE LA PESCA Y LAS OTRAS RAMAS DEL DERECHO

I. INTRODUCCION

El tema que hoy tengo el honor de tratar ante este primer coloquio internacional sobre legislación pesquera hubiera ameritado un estudio comparativo en el plan internacional, pero, faltó de tiempo y de medio, únicamente voy a tratarla en el marco del derecho francés.

El progreso técnico influencia siempre las instituciones jurídicas, o los hechos o las preocupaciones de los poderes públi-

cos que han evolucionado considerablemente desde su origen, en 1852, de la legislación dedicada a la pesquería marítima.

Las condiciones técnicas en las que la pesca se ejerce actualmente, no son comparables a aquellas del medio del siglo pasado.

Actualmente se conocen mejor los problemas de condiciones de habitat, de las migraciones y la reproducción de la fauna marina. Las formas de captura, el radio y la capacidad de los navíos modernos de pesca, las condiciones de conservación del pescado a bordo se han modificado.

Las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los navíos de pesca han evolucionado mucho.

Las estructuras y los procedimientos administrativos se han adaptado a estas modificaciones y evoluciones.

Sin embargo, el marco jurídico del aprovechamiento de la mayoría de los navíos de pesca ha permanecido más o menos inmutable desde el Derecho Antiguo.

Por lo tanto es interesante, luego de haber definido las estructuras y los objetivos del Derecho de la Pesca:

— examinar cuáles relaciones existen actualmente entre la legislación general correspondiente a la pesquería marítima y a otras ramas del Derecho: Derecho Civil, Derecho Administrativo, Derecho Comercial, Derecho Marítimo y Derecho Social.

Pero, haciendo uso de la iniciativa dejada al Ponente según el reglamento del Coloquio, me he tomado la libertad de modificar el orden de las rúbricas tratando inmediatamente la situación de la pesquería marítima cara a cara con el Dere-

cho Administrativo y terminando por el examen de las relaciones existentes entre la pesca y el Derecho Marítimo.

Pienso que así será posible:

- investigar el grado de autonomía y de independencia del que dispone el Derecho de la Pesca con relación a las diferentes ramas del Derecho y,
- deducir sus trazos característicos.

Esta investigación por rama del Derecho será manejada en función de la especificidad de las disposiciones jurídicas aplicables a los componentes esenciales de la actividad de las pesquerías marítimas: los bienes, es decir los navíos, las personas, es decir los propietarios y armadores, los capitanes o los patrones y las tripulaciones, finalmente las obligaciones, es decir las responsabilidades. En ciertas ramas, estas disposiciones específicas podrán además, concernir a sólo uno de los componentes. Así será, por ejemplo, para el Derecho Social que corresponde únicamente a las personas.

La influencia creciente del contexto internacional se substituye rápidamente a pesar de los imperativos nacionales de la legislación general de las pesquerías del siglo pasado y de la primera mitad de este siglo. No obstante, ésta no se estudiará aquí, ya que durante este coloquio es objeto de otra conferencia dedicada al derecho internacional de la pesca.

II. EL DERECHO DE LA PESCA

La primera cuestión que se plantea es saber si existe una legislación propia a las actividades de la pesca que nosotros podríamos llamar el Derecho de la Pesca.

En Francia, esta cuestión requiere, sin ninguna duda posible, una respuesta afirmativa, ya que existe en efecto, una reglamentación general de las pesquerías que tienen sus propias estructuras y sus objetivos propios.

1. Sus estructuras

El Derecho de la Pesca comprende una base legislativa, apoyo jurídico de reglamentos particulares editados por el poder ejecutivo. Los orígenes de esta reglamentación general de las pesquerías marítimas se sitúan en medio del siglo pasado.

En esta época, ha sido imposible incluir dentro de la ley todas las disposiciones posibles de reglamentar las diversas actividades de la pesca en mar. Las disposiciones legales han definido solamente el campo de aplicación y finalmente, delimita el campo de aplicación de las prescripciones de estos reglamentos.

Se puede decir entonces que el conjunto de estas disposiciones legislativas y reglamentarias forma el Derecho Francés de la pesquería marítima, Derecho particular que tiene objetivos propios.

2. Sus objetivos

El derecho de la pesca tiene un doble objetivo:

- proteger las especies y
- tener cuenta de intereses sociales y económicos.

a) La protección de las especies

- los peces migratorios tales como el arenque,
- los peces de fondo
- los mamíferos marinos

La Protección está asegurada:

- por la estricta reglamentación de ciertos aparejos: redes de fondo, redes pelágicas, redes camaroneras.
- por prohibición de ciertos procedimientos de pesca: pesca con redes fijas de tipo arte de estacada que destruyen

muchos peces aún no maduros, pesca con dinamita o con ayuda de cualquier otro material explosivo.

- restringiendo, en el espacio y en el tiempo, el empleo de aparejos de pesca que no están prohibidas de manera absoluta.

Las restricciones en el espacio observan sobre todo:

- la zona litoral en donde se encuentran frecuentemente “criaderos” de alevines.
- los cotos, espacios marítimos en el interior de los cuales la captura de ciertas especies o el uso de ciertos aparejos o aún cualquier acción de pesca, debe estar prohibida por el guardia de la fauna marítima.
- En alta mar, estos cotos no pueden ser establecidos más que mediante convenios internacionales.

Las restricciones en el tiempo comprenden:

- Las épocas de pesca
- la pesca nocturna en la medida en donde tal restricción facilita la vigilancia del respeto a otras prescripciones.
- finalmente, restringiendo las cantidades de captura por fijación de cuotas.

Para asegurar la igualdad del tratamiento de los pescadores de nacionalidades diferentes y salvaguardar los intereses económicos de los países implicados, estas “cuotas” quedan fijadas por vía de acuerdos internacionales. No obstante, se observará, que dentro del marco de la Comunidad Económica Europea, las cuotas de pesca de ciertas especies dentro de las aguas comunitarias quedan fijadas por la Comisión, órgano ejecutivo de la Comunidad.

b) La toma en consideración de ciertos intereses sociales y económicos

Desde su origen, las consideraciones sociales y las consideraciones de interés económico deben hacer un compromiso más o menos favorable entre la necesidad de proteger las especies y aquella de proteger a los pescadores.

Estas preocupaciones de orden social y económico contienden a manifestarse por:

- las atenuaciones aportadas dentro del interés de los pescadores a las restricciones que exigiría la preocupación de proteger a las especies, y que concierne generalmente al empleo de aparejos de pesca dentro del tiempo y el espacio.
- la protección de pescadores profesionales contra la concurrencia de otros aprovechamientos del mar, de placer, pescadores submarinos, pescadores con línea de mano; limitando, por ejemplo, los aparejos y los medios que pueden utilizar estos últimos y prohibiéndoles vender el producto de su pesca.
- La investigación de una conciliación, sobre el plan social y económico, los intereses opuestos de ciertas categorías de pescadores. En efecto, de todo tiempo, los marineros pescadores han esperado de los poderes públicos una protección contra la concurrencia que ellos se hacen entre ellos. De la misma manera muchos textos tenían y aún tienen por meta esencial:

armonizar los intereses opuestos de ciertas categorías de pescadores: pescadores de espadín (cierta variedad del arenque) y pescadores de sardina, pescadores con redes de cerco y de jareta y pescadores con redes planas, por ejemplo.

Asegurar una igualdad de oportunidades a todos los pescadores que practiquen un mismo tipo de pesca y por el mismo hecho de mantener el orden, es así, por ejemplo, para la apertura y clausura de la pesca sobre los bancos naturales de ostras, de mejillones, pechina para el sorteo de los pescadores de los puertos vecinos que se admiten para practicar la pesca sobre los bancos del puerto.

III. LA PESCA Y EL DERECHO ADMINISTRATIVO

Haciendo uso de la iniciativa dejada al Ponente según el Reglamento del Coloquio, estimo necesario para la buena comprensión del tema, modificar el orden de las rúbricas con las que se trata, sin esperar más la situación de la pesca marítima cara a cara con el Derecho Administrativo.

Como el Derecho Administrativo no tiene igual desarrollo en todos los países ni la misma importancia que en Francia, conviene, según mi opinión, comenzar por dar una definición clara y completa. Por lo tanto he retenido aquella formulada por el Profesor Jean Rivero:

“Las reglas del Derecho Administrativo se caracterizan por relación a aquellas del Derecho Privado, sea en que ellas confieren prerrogativas a la Administración, sin equivalente dentro de las relaciones privadas, o sea en aquello que ellas imponen (a su libertad de acción, las sujetaciones más estrictas que aquellas a las que se sujetan los particulares entre sí”.

Dentro de la rúbrica precedente relativa al derecho de la pesca, me he esforzado en mostrar a la vez la amplitud de la reglamentación general de las pesquerías marítimas, su estructura particular caracterizada en una parte por una base legislativa ya antigua y relativamente modesta y por otra parte, por los desarrollos

tan importantes de la parte reglamentaria que resta de la competencia del poder ejecutivo.

Para mejor esclarecer las verdaderas dimensiones del problema, me parece oportuno describir brevemente el marco institucional dentro del cual ejerce su competencia el poder ejecutivo.

El reparto de los asuntos públicos entre los diferentes ministerios, que pueden variar según la composición de los gobiernos, normalmente se efectúa bajo una forma analítica, por ejemplo: orden y seguridad pública, política, económica y financiera, relaciones exteriores, justicia, educación nacional.

Sin embargo, por excepción, existen algunas administraciones de síntesis cuya competencia cubre la mayor parte de los problemas administrativos, económicos y sociales relativos a una actividad dada. Tal es el caso en particular, de la Dirección General de la Marina Mercante, que, proveniendo del Ministerio de Transportes, tiene competencia para materias muy variadas que no están reagrupadas más que por su denominador marítimo común: flota de comercio y asuntos económicos, seguridad de la navegación, navegación recreativa, régimen del trabajo y estatus social de la gente relacionada con el mar. Esta Dirección General comprende también una Dirección de las Pesquerías marítimas que trata los problemas de protección de las especies, de policía sobre los lugares de pesca, los problemas económicos (ayuda del Estado, organización de la producción y los mercados de pescado) y los problemas técnicos (higiene y salubridad). Sobre el litoral, los servicios exteriores de la Marina Mercante que comprenden las Direcciones (regionales) subdivididas en zonas de asuntos marítimos, dirigidas por un cuerpo de oficiales de la Armada Naval: los Administradores de los Asuntos Marítimos.

El Ministro encargado de las pesquerías marítimas, que al mismo tiempo es el de la Marina Mercante, dispone de una competencia bien entendida y de medios especializados.

De este hecho, el componente reglamentario de Derecho de la pesca presenta un volumen considerable y se encuentra colocado entre las manos de una Administración de vocación pluridisciplinaria y de "síntesis".

Por lo tanto, se trata de prerrogativas sin equivalente dentro de las relaciones privadas y la amplitud de estas prerrogativas justifica las sujeciones y restricciones relativas a la libertad de acción de la Administración.

En efecto, estas prerrogativas permiten a la Administración, que involuntariamente, o deliberadamente, viole la ley, y se entregue a los giros del poder.

Así, la acción de la Administración dentro del campo de las pesquerías marítimas puede ser sometida a la censura de los Tribunales del orden administrativo (Consejo de Estado y tribunales Administrativos) según las reglas de competencia y de procedimiento que le son propias, y se tratan de:

- lo contencioso de anulación cuyo recurso por exceso de poder es el principal elemento y que permite pedir al juez administrativo que reconozca la ilegalidad de la decisión o de la acción administrativa y que pronuncie la anulación a la petición de quien quiera que tenga interés en esta anulación,
- de lo contencioso de plena jurisdicción por la cual el juez administrativo puede utilizar todos sus poderes jurisdiccionales para restablecer el derecho y reparar los prejuicios que resulten de la acción ilegal de la Administración. No obstante, el recurso de plena juris-

dicción no está abierto más que para el responsable de un derecho violado.

Conviene indicar, en fin, que el cultivo conchífero (cría de ostras, de mejillones y otros mariscos) se practica en parcelas del dominio público marítimo, concedidas mediante una renta anual a los profesionales de la pesca.

Se puede concluir que la acción de la Administración dentro del campo de las pesquerías marítimas permanece sujeto a las reglas del Derecho Administrativo.

IV. LA PESCA Y EL DERECHO CIVIL

Como lo anunciamos en la introducción, vamos a estudiar este problema bajo tres aspectos: los bienes, las personas y las obligaciones.

1. Los Bienes

El navío no es sino uno de los bienes de los fondos de comercio del armador. Con excepción del navío, los otros bienes del armador son los bienes muebles sujetos a las reglas del Código Civil.

Pero el estatuto del navío proviene del Derecho marítimo cuyas reglas difieren de aquellas del Derecho Civil.

En efecto, si bien son muebles, los navíos son considerados como bienes inmatriculados que escapan a las reglas generales que gobiernan la propiedad mobiliaria.

El navío es el objeto de un derecho de propiedad y tiene además un nombre y una nacionalidad como nosotros lo veremos en la parte de esta exposición dedicada al Derecho Marítimo. En este campo, el Derecho Marítimo va mucho más allá del Derecho Civil. Pero, así planteado, ninguna ley territorial

diferente a la ley del pabellón, puede aplicarse al navío de pesca, en alta mar, como el naviero de comercio por los hechos que se producen a bordo y ocasionan las consecuencias jurídicas.

2. Las Personas

De esta manera el capitán o el patrón del navío de pesca, es responsable de la pequeña sociedad que constituye el conjunto de las personas que viven a bordo y tiene bajo el control de los poderes públicos, las responsabilidades particulares que se desprenden del Derecho Civil.

El oficial del estado civil para los nacimientos que son excepcionales sobre un navío de pesca y para los descesos y las desapariciones en el mar que desgraciadamente son las más frecuentes. Excepcionalmente podrá desempeñar las funciones de notario.

Ejerce también poderes disciplinarios e interroga sobre los delitos o crímenes cometidos a bordo, en el marco de las disposiciones que examinaremos en la parte dedicada al Derecho Marítimo.

3. Las obligaciones y responsabilidades

En derecho civil, la responsabilidad de las personas que resulta ya sea del artículo 1382, o ya sea en el artículo 1384 párrafo 1o. del Código Civil.

En los términos del artículo 1382, “todo hecho cualquiera del hombre que cause a otro daño, lo obliga por la falta y debe repararla”.

En virtud del artículo 1384 párrafo 1o. “se es responsable no solamente del daño que cause por su propio hecho, y también de aquel que es causado por el hecho de las personas de las cuales debe responder o de las cosas que tiene bajo su guarda”.

¿En qué medida se pueden invocar estas disposiciones al encuentro del propietario del navío?

En caso de falta personal, el propietario del navío puede ver su responsabilidad comprometida a título del artículo 1382. Debe reparar la integridad del daño causado, pero las faltas personales del propietario son raras. La más corriente consiste en hacer navegar su navío en mal estado de navegación.

Se observará que cuando al mismo tiempo se es capitán y patrón del navío de pesca, el propietario se beneficia con la limitación de responsabilidad por las consecuencias de las faltas que ha cometido dentro del ejercicio de sus funciones de capitán o de miembro de la tripulación.

En cambio, dentro de la medida en que la falta personal del propietario no pueda ser probada, el párrafo 1o. del artículo 1384 prácticamente queda sin interés. En efecto, en virtud de las disposiciones de la ley del 3 de enero de 1967, que, como nosotros veremos, corresponden al Derecho marítimo, el propietario puede entonces liberarse de toda responsabilidad constituyendo un fondo de limitación sobre el cual serán pagados sus acreedores.

V. LA PESCA Y EL DERECHO COMERCIAL

La navegación para la pesca no es una navegación comercial en el sentido estricto del término, ya que aún si ésta tiene un fin lucrativo, no asegura exclusivamente el transporte de mercancías. No es sorprendente, dentro de estas condiciones, que las reglas relacionadas con el aprovechamiento comercial le sean aplicables sólo parcialmente.

LAS SOCIEDADES COMERCIALES

Los navíos de pesca pertenecen frecuentemente — teniendo en cuenta su costo de construcción y de aprovechamiento — a sociedades de capitales: Sociedades anónimas o sociedades de responsabilidad limitada (SARL).

Estas sociedades son indiscutiblemente las sociedades comerciales. Pero existe también, en el campo de la pesca, una sociedad muy particular que no es regida por la ley del 24 de julio de 1966 sobre las sociedades comerciales. Es la sociedad de copropiedad del navío o sociedad de ciudadanos. Sobrevida de un pasado lejano y anterior a todas las formas de sociedad comercial terrestre, esta sociedad constituye una particularidad del derecho marítimo que nosotros estudiaremos examinando las relaciones de la pesca y del Derecho marítimo.

Los Actos comerciales

En todo caso, todas estas sociedades cumplen las leyes de comercio, relacionándose con el aprovechamiento de los navíos, enumerados por el artículo 633 del Código de Comercio, visiblemente el fletamiento y el alistamiento del personal marítimo.

No obstante, la pequeña pesca costera nunca tiene carácter comercial y los litigios que le conciernen corresponden a los Tribunales civiles. Pero en el Mediterráneo las polémicas que surgen entre los pescadores con ocasión de las operaciones de pesca son de la competencia de ciertos "Tribunales" de los pescadores (región de Toulón) estos "Tribunales" son una supervivencia de las compañías de oficio del Antiguo Régimen que la Revolución no ha abolido. Tienen también un cierto poder represivo.

En cambio, considero que todos los actos comerciales llevados a cabo en aval de la producción, es decir de la pesca propiamente dicha y situándose en estado de la comercialización del pescado, no entran dentro del marco de esta exposición.

Los procedimientos del Derecho comercial

Observarán que todos los acreedores, aún los no marítimos pueden requerir el embargo preventivo del navío que será pronunciado por el Tribunal de Comercio.

Por el contrario el embargo ejecutorio es de la competencia del Tribunal de instancia mayor. (Tribunal civil).

VI. LA PESCA Y EL DERECHO SOCIAL

A bordo de los navíos de pesca, igual que a bordo de los navíos de comercio, el personal embarcado forma una sociedad jerarquizada, que comprende bajo la autoridad del jefe de la expedición que lleva, según la importancia del navío y de su navegación, el título de capitán o patrón, de los oficiales y de los hombres de la tripulación.

Por su generalidad, misma, la definición del marino se aplica a los miembros de la tripulación de los navíos de pesca francesa.

Los marinos pescadores reciben una formación profesional específica. La duración de su alistamiento a bordo, el trabajo que deben llevar a cabo y los salarios que se les deben figurarn en el contrato de alistamiento o en un convenio colectivo. Finalmente, igual que los marinos mercantes, los marinos pescadores se benefician de un régimen particular de seguro social.

1. La formación profesional

Los marinos pescadores reciben una formación profesional dentro de las Escuelas de aprendizaje marítimo.

En efecto todo marino del puente, o de la máquina o del servicio de radio debe justificar una formación profesional marítima para poder ser inscrito en la tripulación de un navío de más de 250 toneladas.

Para aquellos que se refiere a la formación de los oficiales, los títulos de lugarteniente y de patrón de pesca se preparan en las escuelas de pesca y se entregan previo examen.

El título del capitán de pesca se entrega después de un examen preparado dentro de las escuelas nacionales de la marina mercante.

Capitán o patrón, Oficiales y marinos reciben un libreto profesional sobre el cual se mencionan sus embarcaciones pero que no puede contener ninguna evaluación de sus servicios.

2. El contrato de alistamiento — Los convenios colectivos

El contrato de alistamiento es para el marino lo que el contrato de trabajo para el obrero, pero presenta ciertas particularidades.

Los informes de la gente relacionada con el mar, comprendiendo los marinos pescadores, cualquiera que sean sus grados y sus funciones, con el armador del navío a bordo del cual se embarcaron, están regulados por un contrato tradicionalmente conocido bajo el nombre de "contrato de alistamiento marítimo".

Este contrato observa el servicio que el marino debe cumplir a bordo de un navío montado para una expedición marítima, por ejemplo para la pesca.

Por lo tanto no cubre más que los períodos de embarcación sobre un navío determinado.

Por consecuencia, se trata de un contrato de trabajo de tipo particular. Hasta 1926, este contrato correspondía al Código de Comercio. Desde 1926 se rige por el Código de Trabajo Marítimo, pero no ha perdido su carácter de Ley de Comercio por naturaleza y por todas las partes en causa. No obstante, los litigios que se relacionan con esto son de la competencia del juez de instancia (civil). El Tribunal de Comercio es sólo competente para las discusiones surgidas del contrato de alistamiento del capitán.

El Código de Trabajo Marítimo se ha enmendado en varias ocasiones desde 1926 para beneficiar a los marinos con los progresos realizados en materia de derecho de trabajo (anulación del contrato y licenciamiento por causa económica, por ejemplo). Las disposiciones del Derecho del Trabajo que rigen los Convenios colectivos igualmente relacionada con el mar.

El Convenio colectivo es “un acuerdo relativo a las condiciones de trabajo concluído por una parte entre, una o varias organizaciones sindicales de trabajadores y, por otra parte, una o varias organizaciones sindicales de empleadores o cualquier otra agrupación de empleadores, o de uno o varios empleadores tomados individualmente”.

Dentro del campo de la pesca marítima, existen diversos convenios colectivos.

Para la pesca mayor (practicada principalmente en Terra Nova, en Islandia, en el Mar de Barents), los contratos colectivos habitualmente son designados bajo el nombre de contrato de

flete, sujetos a las disposiciones del Código de Trabajo marítimo y a aquellas de un Decreto de aplicación que determina las reglas de cálculo de las remuneraciones, los plazos de liquidación de las cuentas y las modalidades de pago. Se concluyen en el plano nacional.

Existe, además, un contrato para las expediciones que define las condiciones de alistamiento de trabajo y de remuneración de los oficiales y marinos que se queden a bordo de los navíos de la pesca mayor, durante el período comprendido entre el día fijado como término de la expedición pasada y aquel fijado como comienzo de la siguiente.

En la pesca industrial (los pescadores son remunerados por un salario mínimo garantizado) y en la pesca por pieza los pescadores son remunerados exclusivamente según el producto de la pesca), los contratos colectivos se concluyen a la escala local o regional dentro de los puertos principales y tienen en cuenta las costumbres locales en cuanto a la remuneración.

Pero su forma se aproxima cada vez más a aquella de los convenios colectivos.

En todos los casos, las cláusulas y condiciones del contrato de alistamiento marítimo, aún si toma la forma de un convenio colectivo deben ser inscritos “a pena de nulidad” en las funciones de tripulación del navío establecida por la Administración marítima.

De este rápido estudio, se puede concluir que los marinos pescadores quedan sujetos a las disposiciones específicas en materia de Derecho social, aún si estas disposiciones tienden a seguir la evolución del Derecho del Trabajo o aproximarse a hacerlo.

3. El seguro social de los marinos pescadores

En Francia, los marinos pescadores y los marinos mercantes quedan sujetos a un régimen de seguro social distinto del régimen del derecho común aplicable a los salarios terrestres.

Los trazos particulares de este régimen tienen, por una parte a las obligaciones específicas del armador, y por otra parte, a la gestión por un organismo distinto de los Fondos de Seguro Social habituales: “el Establecimiento Nacional de los Inválidos de la Marina”.

Por último, las familias de marinos pescadores reciben las asignaciones familiares de un fondo especial.

3.1 Obligación específica del armador

El Código del Trabajo marítimo responsabiliza al armador de todo navío de pesca con capacidad bruta igual o superior a las 50 toneladas, de:

- la subsistencia, los cuidados y los salarios, a bordo, de todo marino pescador que se enferme o resulte herido en el transcurso de la navegación.
- el repatriamiento del marino.
- los cuidados, los salarios y el subsidio diario alimentación, en tierra, hasta la curación de la enfermedad o la consolidación de la herida, dentro del límite de un período de cuatro meses a partir del desembarco del marino.

3.2 La intervención del Establecimiento nacional de los Inválidos de la Marina

El establecimiento Nacional de los Inválidos de la Marina comprende dos Fondos: los Fondos Generales de Pre-

visión de los marinos franceses y el Fondo de Retiro de los marinos.

3.2.1 El Fondo General de Previsión

El Fondo General de Previsión toma a cargo:

- a) marinos pescadores enfermos o heridos previa curación de su mal o consolidación de la herida o a la expiración de las obligaciones del armador.

El fondo continúa a asegurar los cuidados y a entregarle una indemnización pecunaria durante un período de tres años a partir del desembarco. Si después de la curación del mal o la consolidación de la herida, el marino pescador presenta una incapacidad permanente parcial de al menos de un 10%, recibe del Fondo una pensión de invalidez.

- b) los marinos pescadores que se embarcan en navíos con capacidad bruta inferior a 50 toneladas que se enferman o caen víctimas en el curso de navegación y frente a los cuales el armador no tiene ninguna obligación.

El Fondo les asegura los cuidados y les entrega una indemnización diaria y una indemnización de alimentación hasta la curación de la enfermedad o la consolidación de la herida. En caso de incapacidad permanente, el fondo les entrega una pensión de invalidez.

- c) A los marinos pescadores que resulten enfermos o heridos fuera de la navegación, el Fondo les asegura los cuidados según su tarifa de responsabilidad y una indemnización diaria reducida durante tres años a partir del día de la incapacidad del trabajo.

No obstante, las prestaciones en especie no se entregan sino a partir del cuarto día que sigue al comienzo de la incapacidad del trabajo.

d) los miembros de la familia del marino pescador para los cuales el Fondo reembolsa los cuidados de salud y las prestaciones de maternidad dentro del límite de su tarifa de responsabilidad.

El Fondo entrega a la viuda o a los huérfanos 50% de la pensión de invalidez, a los cuales el pescador tiene derecho o a la pensión a la cual el marino hubiera podido pretender.

3.2.2. El Fondo de Retiro de los Marineros

El Fondo de Retiro de los marineros entrega:

- una pensión de antigüedad a los marineros que han cumplido al menos 25 años de servicio y alcanzan la edad de 50 años.
- una pensión de reversión a su viuda y a sus huérfanos.

A pesar de algunas importantes diferencias, las prestaciones que atiende el Establecimiento Nacional de los Inválidos de la Marina, no son diferentes fundamentalmente a aquellos del régimen general de Seguro Social.

3.2.3. Los Subsidios Familiares

Los subsidios familiares se ofrecen a las familias de los marineros pescadores por un Fondo diferente al fondo de subsidios familiares del régimen general de los asalariados: El Fondo Nacional de los subsidios familiares de la pesca marítima que dispone sobre el litoral de las 33 secciones locales.

Este Fondo entrega igualmente subsidios prenatales y posnatales, subsidios de huérfano y subsidios de educación especial.

De este rápido estudio relativo a la pesca y al Derecho Social, se puede concluir que el Derecho Social en la Pesca Marí-

tima francesa deroga el derecho común tanto por su organización como por las condiciones de atribución y el monto de las prestaciones de seguro social.

VII. LA PESCA Y EL DERECHO MARÍTIMO

“El Derecho Marítimo, es en el sentido amplio, el conjunto de las reglas jurídicas relativas a la navegación que se hace sobre el mar” (1) Por lo tanto esto concierne a la pesca marítima.

El origen de las reglas del Derecho Marítimo francés se remonta a las “Buenas costumbres del mar” de la Edad Media, que ya no tenían ninguna relación con las costumbres generales del Reino. Bajo el reinado de Luis XIV, se elaboró, bajo la iniciativa de Colbert, la gran Ordenanza de la Marina de Agosto de 1681, que codifica tanto el derecho marítimo público como el derecho marítimo privado. Muchos países europeos se infiltraron: Países Bajos, Venecia, Dos Sicilias, España, Prusia y Suecia principalmente.

En 1808, fue promulgado el Código de Comercio cuyo libro II fue dedicado al Comercio marítimo pero no contiene más que las reglas del derecho marítimo privado.

Fue reformado en varios tomos principalmente para introducir las reglas de los Convenios internacionales de Bruselas sobre la unificación del Derecho Marítimo. Pero todas las tentativas de reestructuración completa fracasaron hasta una época muy reciente.

En efecto, cinco leyes y sus decretos de aplicación no fueron tomados hasta entre 1966 y 1969 para modificar y adaptar a las condiciones modernas del comercio marítimo el libro II del Código de Comercio.

(1) René Rodière – *Conciso del Derecho Marítimo* – Colección Dalooz.

Si él subraya el carácter tradicional del Derecho Marítimo, este breve recuento histórico no debe hacer perder de vista el entendido de esta disciplina jurídica particular que, como las condiciones específicas y los riesgos de la navegación marítima misma, afecta los navíos, las personas y las obligaciones.

La pesca marítima más particular y más peligrosa que cualquier otra navegación, no podría escapar a la mayor parte de estas reglas.

I. Los navíos

Los navíos de pesca quedan sujetos a las mismas reglas que los navíos de mar, diferentes a los de guerra, en lo que concierne a su naturaleza, su condición, matrícula e individualización. En cambio, el régimen de su propiedad se presenta todavía muy frecuentemente bajo una forma particular.

El navío pesquero puede ser hipotecado.

Por naturaleza, el navío es un bien mueble, pero se beneficia de una condición muy particular ya que está matriculado. Pero de hecho su matrícula y contrariamente al principio general del Derecho Civil aplicable a los bienes muebles, la simple posesión no puede valer como título de propiedad.

Además esta matrícula no es válida más que en Francia, otorga nacionalidad francesa al navío, sin conferirle una situación jurídica real.

El navío se individualiza por su nombre, su tonelaje, su puerto de amarre, las marcas exteriores de identidad que lleva en el caso y por su nacionalidad.

La nacionalidad se adquiere por la procedencia de la toma de nacionalidad francesa manejada por la Administración de las Aduanas. Para tomar la nacionalidad francesa, el navío debe ser, al menos la mitad, de la propiedad

de un francés residente en Francia al menos por 6 meses al año, o pertenecer totalmente a una sociedad francesa cuya sede esté situada en el territorio de la República francesa o sobre aquel de un Estado que haya hecho un convenio con Francia.

Por lo que se refiere a la propiedad del navío, hemos visto ya que el navío puede ser de la propiedad de una sociedad comercial.

Pero la propiedad de los navíos de pesca reviste muchas veces aún una forma muy particular: aquella de la copropiedad.

El navío está dividido, a este respecto en parte para la pesca “de la navegación de altura” este régimen de propiedad permite arrastrar los capitales extranjeros en el mundo marítimo, necesarios para la construcción de los navíos modernos y ofrece el crédito solidario de los co-propietarios a los acreedores eventuales.

No obstante, existe el inconveniente mayor dentro de la medida en que los co-propietarios pueden disponer libremente de su parte y, en particular, venderla, cosa que sucede frecuentemente cuando la rentabilidad de la pesca baja, es decir en el peor momento. También el estado desalienta la constitución o la mantiene en esta forma de propiedad rehusándole las subvenciones.

En el plan jurídico, el co-propietario no es una indivisión rentable. La jurisprudencia le acuerda una cierta personalidad moral. En todo caso, se revela a terceros ya que los nombres de los co-propietarios deben estar inscritos en la ficha de matrícula y la ley de toma de nacionalización francesa del navío con “la indicación del nombre y sus partes”.

Si tienen el derecho de participar en los beneficios y en la gestión de disponer de su parte, los co-propietario

deben de contribuir con los gastos de la co-propiedad y responder a las peticiones de fondos del gerente a pro rata a de sus intereses dentro del navío. Participan en las pérdidas de la explotación. Los co-propietarios gerentes son responsables indefinida y solidariamente; igualmente, salvo acuerdo contrario, para los co-propietarios no gerentes.

Una exposición aún suscinta del régimen de la hipoteca marítima (2) tomaría mucho lugar dentro del marco de este texto. Observamos solamente que si las hipotecas no pueden ser tomadas, en principio, más que sobre los navíos con capacidad bruta de 20 toneladas y más, este límite ha sido reducido a 5 toneladas para los navíos de pesca de vela o de motor. Las hipotecas marítimas vienen después de los privilegios marítimos de segundo grado. Los privilegios de derecho civil son los que tienen lugar y siempre están sujetos a las primas de las hipotecas marítimas. Como todo acreedor hipotecario, el beneficio de una hipoteca marítima tiene el derecho de velar por la conservación de la prenda. Tiene también un derecho de preferencia y un derecho ininterrumpido.

II. Las personas: el capitán o patrón y la tripulación

Bajo este título trataremos solamente un aspecto muy particular del Derecho Marítimo: el régimen disciplinario y penal.

En efecto, los Autores consideran generalmente que régimen disciplinario y penal de la Marina Mercante (3) constituye una disciplina especial del De-

(2) Conforme al Convenio Internacional de 1926.

(3) edicto de la ley del 17 de diciembre de 1926, modificado.

recho Marítimo, que se aplica a todo navío francés que tenga la función de tripulación en algún lugar en el que encuentra. Se aplica por lo tanto a las tripulaciones de los navíos pesqueros.

El régimen disciplinario

La reglamentación disciplinaria se aplica a toda persona presente a bordo del navío de pesca, por cualquier causa que sea y cualquiera que sea su nacionalidad, por faltas a las reglas de la disciplina.

Las faltas ligeras tales como la desobediencia simple, el alcoholismo a bordo sin desorden, las disputas, las riñas y generalmente todas las faltas menores de naturaleza que perturbe el orden a bordo, son castigadas por el capitán o patrón del navío.

Las faltas graves, enumeradas limitadamente por la ley son objeto de un reporte por parte del capitán o el patrón y las castiga el Administrador de los Asuntos Marítimos, en general, con multas entregadas al Establecimiento Nacional para los Inválidos de la Marina.

Además, en los casos previstos por la ley, el Ministro puede pronunciar, previo aviso de un consejo de disciplina, el retiro total y parcial, temporal o definitivo de las prerrogativas ligadas a los nombramientos y títulos que posea el interesado.

El régimen penal

El régimen penal de la Marina Mercante se aplica igualmente a bordo de los navíos de pesca. Quedan sujetas todas las personas que se presenten a bordo de un navío francés, pero también a bordo de todo navío extranjero que se encuentre en las aguas territoriales francesas. (12 millas marinas)

De hecho las infracciones a la legislación penal marítima cometidas por las personas embarcadas sobre los navíos extranjeros que se encuentren dentro de las aguas territoriales francesas, que pueden ser objeto de persecución son poco numerosas. Estas son:

- las infracciones a los reglamentos o a las órdenes de las autoridades marítimas relativas a la policía de las aguas y en los límites o a la policía de la navegación marítima (artículo 63 del Código disciplinario y penal de la Marina Mercante)
- Las infracciones náuticas cometidas dentro de las aguas territoriales (artículo 80 a 83 y 87 del Código disciplinario y penal de la Marina Mercante)

No obstante, ninguna diligencia, puede ser ejercida en aplicación del Código al encuentro de una persona juzgada definitivamente en el extranjero por el mismo hecho, bajo reserva, en caso de condenación, que esta haya sufrido su pena u obtenido su gracia (artículo 7 del Código) (4) Además de este derecho de policía sobre los navíos extranjeros, Francia se reserva la ratificación del Convenio de Bruselas de 1952, sobre la competencia penal en materia de accidentes de navegación, el derecho de persecución de las infracciones cometidas dentro de las aguas territoriales, como le permitía el artículo 4 de este Convenio, ya que, normalmente, el Estado ribereño no tiene competencia más que sobre los navíos que se encuentren dentro de sus aguas interiores.

Francia respeta la práctica internacional seguida por la mayor parte de los Estados marítimos, y los navíos extranjeros de comercio de pesca y de recreación que se encuentren sobre aguas territoriales francesas quedan sujetos a la ley de su pabellón, salvo en los tres casos siguientes:

- cuando la infracción cometida a bordo ha sido por una persona y contra una persona que no forma parte de la tripulación.
- se ha reclamado la intervención de las autoridades locales. No parece necesario pasar aquí una revista de las infracciones de carácter marítimo que son de la competencia de los tribunales de derecho común y quedan sujetos al proceso penal del derecho común.

En cambio, puede ser interesante proporcionar algunos informes sobre las jurisdicciones de excepción competentes en Francia para conocer las infracciones cometidas a bordo.

En efecto, en razón de su carácter técnico, estas infracciones necesitan por una parte, un buen conocimiento del medio al que pertenece el marino, y, por otra parte, de las garantías indiscutibles de competencia ya que se trata de faltas técnicas cometidas dentro del ejercicio de la navegación. Las jurisdicciones de excepción son los tribunales marítimos comerciales presididos por un oficial superior del cuerpo de Administradores de los Asuntos marítimos asistido de un magistrado profesional, de un inspector de la navegación, de un capitán con basta experiencia, igualdad del acusado.

(4) Esta disposición no es más que la aplicación en materia marítima de una disposición similar del Código de procedimiento penal.

Todas las otras infracciones son de la competencia de las jurisdicciones penales del derecho común. En particular:

- todos los delitos, comprendidos los delitos de carácter marítimo tales como la baratería del capitán, son de la competencia del tribunal de Audiencias.
- las infracciones a las disposiciones legislativas y reglamentarias que se refieren a la pesca marítima propiamente dicha. Estas infracciones corresponde, en efecto, a la competencia de los tribunales de derecho común.

No obstante, ciertos tribunales de pescadores del Mediterráneo han observado el poder de reprimir las infracciones a los reglamentos de pesquerías cometidos por pescadores profesionales.

Los juicios de los Tribunales marítimos comerciales no son susceptibles de apelación.

En cambio, pueden, ser objeto de un recurso de revocación de una sentencia por violación o falsa aplicación de la ley. El recurso tiene un efecto suspensivo.

Los tribunales marítimos comerciales no tienen por lo tanto más que una competencia delineada. En particular las negligencias que no entran en el marco del código disciplinario y penal de la Marina Mercante. (artículo 81) escapan a su apreciación. Un juicio de absolución de un Tribunal marítimo comercial no purga necesariamente los hechos incriminados de toda calificación con respecto de la legislación penal del derecho común.

Además, las víctimas no pueden llevar parte civil ante los Tribunales marítimos comerciales. En derecho francés, el caso juzgado en el penal,

tiene en principio autoridad en lo civil, pero el Supremo Tribunal descarta este principio si aparece que el Tribunal marítimo comercial no ha podido conocer a punto de hecho y derecho sometido al tribunal penal o civil.

III. Obligaciones y responsabilidades del propietario del navío de pesca

Para mantenernos dentro de los límites acordados en este texto, no se hará ninguna evocación histórica de las obligaciones y de la responsabilidad del propietario. El propietario de un navío de pesca queda sujeto a las mismas obligaciones y a la misma responsabilidad que el propietario de un navío de comercio.

En consecuencia, desde la ley de 1967 que introdujo dentro de la legislación francesa las disposiciones de la Convención de Bruselas del 10 de octubre de 1957, inspirado en el sistema inglés, la responsabilidad del propietario de un navío de pesca queda limitada a un tope que varía en función del tonelaje y según si los daños son materiales o corporales o los dos a la vez; el fondo de limitación.

Las reglas relativas a la limitación de la responsabilidad se aplican al fletador, al armador gerente, al capitán o patrón y a los encargos terrestres o náuticos. Estas se aplican igualmente el capitán, patrón o marino pescador por las faltas cometidas dentro del ejercicio de sus funciones a bordo.

Para no ser perseguidos y condenados más allá del límite de la responsabilidad, hasta que la competencia de los capitales garantizados, los aseguradores deben obtener una declaración del propietario alistándose a invocar la limitación de responsabilidad y pueden, también, incluir dentro de la póliza una cláusula para este efecto.

Pero la limitación no es oponible a las víctimas de los daños causados por el hecho del propietario cuya responsabilidad puede entonces quedar encausada a título del artículo 1382 del Código Civil, como lo hemos visto anteriormente.

Como para los navíos de comercio, el fondo de limitación está constituido, para los navíos de pesca, sobre demanda por ordenanza del Presidente del Tribunal de Comercio del puerto de amarre del navío, que nombra un juez comisario y un liquidador.

El reparto de fondos se hace “proporcionalmente al monto de los acreedores retenidos” y según el pago de deudas extintas. La limitación de la responsabilidad de los propietarios de los navíos es atacada vivamente por los países en desarrollo y es objeto de estudios particulares en el seno de la (5) UNCTAD

El seguro marítimo

La propiedad o el armador de un navío de pesca puede asegurar su navío y su carga dentro de las condiciones y según los procedimientos análogos a aquellos en vigor por los navíos de comercio, es decir junto a las compañías privadas de seguro marítimo.

No obstante, la mayoría de los armadores de pesca artesanal aseguran sus navíos en mutualidades que se aseguran en compañías privadas.

Esta parte de la exposición no ha tenido por objeto estudiar en detalle las reglas del Derecho Marítimo, pero ha permitido señalar la influencia del De-

recho Marítimo sobre la pesca marítima.

Con excepción de ciertas particularidades relativas más especialmente a las actividades del transporte marítimo esta disciplina jurídica se aplica ampliamente a la pesca marítima en razón misma de su objeto que tiene cuenta de las condiciones propias a toda navegación en mar y sus riesgos.

VIII. CONCLUSIONES

De este texto condensado y sin duda incompleto, dada la complejidad y la amplitud del tema, se permite concluir que el Derecho de la pesca marítima es objetivamente, dentro de la legislación francesa y también, sin duda, dentro de otras legislaciones extranjeras, un derecho profesional muy técnico. En efecto, se apega a reglamentar la acción de la pesca propiamente dicha.

El derecho elaborado a mediados del siglo pasado, ha constituido una anticipación de la evolución del derecho contemporáneo que tiende a promover las leyes adaptadas a diversos géneros de actividad y a crear así nuevas ramas del Derecho: derecho médico, derecho farmacéutico, por ejemplo.

Pero, esto no ha invadido las otras ramas del derecho, en carácter subjetivo, que hemos evocado dentro de la medida en que estas ramas contienen disposiciones de origen muchas veces muy antiguo y de evolución lenta, relativas a los medios puestos en obra, navíos y hombres, y a las obligaciones y responsabilidades que derivan.

El derecho de la pesca constituye por lo tanto una disciplina autónoma e independiente que se ha yuxtapuesto a otras ramas del Derecho que interesan a la navegación marítima para formar, en derecho francés, una estructura jurídica compuesta y compleja.

(5) Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo.