

2
30

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE DERECHO



LA EMPRESA EN EL SERVICIO PUBLICO DE MANIOBRAS

SECRETARIA DE EDUCACION PUBLICA
SECRETARIA DE ECONOMIA

T E S I S
QUE PARA OPTAR POR EL GRADO DE:
LICENCIADO EN DERECHO
P R E S E N T A

MARIA NELLY GONZALEZ LUNA AÑORVE

MEXICO, D. F.

1986



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis 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.

"LA EMPRESA EN EL SERVICIO PUBLICO DE MANIOBRAS"

PRESENTACION

CAPITULO I

ANALISIS DE LA EMPRESA.

1. Concepto Jurídico y Económico de la Empresa
2. Elementos de la Empresa.

CAPITULO II

LA EJECUCION DE MANIOBRAS COMO SERVICIO PUBLICO.

1. Concepto de Maniobras

- 1.1. Su consideración como actividades conexas con las vías generales de comunicación.
- 1.2. Su ejecución en zonas federales.
2. Sujetos prestatarios del servicio público de maniobras.
 - 2.1. Personas físicas o morales, bajo la forma de empresas.
 - 2.2. Agrupaciones de trabajadores bajo la forma de sindicatos.
3. Contenido del artículo 124 de la Ley de Vías Generales Comunicación.
 - 3.1. Revisión del artículo 124 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.
 - 3.2. El reglamento de artículo 124 de la Ley de Vías Generales de Comunicación

CAPITULO III

LOS SINDICATOS DE MANIOBRISTAS, PERMISIONARIOS DEL SERVICIO PUBLICO DE EJECUCION DE MANIOBRAS EN ZONAS FEDERALES.

1. Los sindicatos como sujetos de derecho social del trabajador.
- 1.1. Su carácter de permisionarios del servicio público de maniobras
2. Los acarrees como actividades conexas de la ejecución de maniobras.

CAPITULO IV

LAS ZONAS FEDERALES, COMO OBJETO DE CONCESION EN LA EJECUCION DE MANIOBRAS.

1. Concepto y antecedentes de zonas federales.
- 1.1. Ubicación de las zonas federales para efectos de la ejecución de maniobras
- 1.2. Delimitación de las zonas federales para el mismo efecto anterior
2. Aspectos especiales del acarreo como modalidad del rubro de maniobras.
- 2.1. Características y medidas de las zonas federales.

CAPITULO V

LOS SINDICATOS COMO EMPRESAS CONCESIONARIAS DE LA EJECUCION DE MANIOBRAS EN ZONAS FEDERALES.

1. Los sindicatos como empresas. (su justificación).
2. Competencia de las autoridades federales.
- 2.1. De la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje
- 2.2. De la Secretaría de Comunicaciones y Transportes
- 2.3. De los Juzgados de Distrito.

CONCLUSIONES

BIBLIOGRAFIA

CONFIRME
LIC. Y M. A. HORACIO LOPEZ BASILIO

CAPITULO I.

ANALISIS DE LA EMPRESA.

1. Concepto Jurídico y Económico de la Empresa.

Diariamente se lee y escucha que el crecimiento de las empresas es cada vez mayor, que mañana o pasado surgirán nuevas empresas, en fin, ya para nadie puede pasar desapercibida la importancia que ésta ha alcanzado en el marco de las economías de tipo capitalista, comunista y colectivista e inclusive en los países en proceso de desarrollo como el nuestro, lo que representa para nosotros una razón suficiente para exponer en forma sencilla el concepto de empresa según la opinión de varios tratadistas y su clasificación.

Así tenemos que de entre los autores, Ascarello (1) considera que es más acertado referirse a la empresa como la organización del trabajo ajeno.

Nava Negrete (2) señala que la negociación mercantil es un conjunto de cosas y derechos combinados para obtener y ofrecer al público bienes o servicios sistemáticamente y con propósito de lucro. (La actividad va implícita como fin a que se destinan las cosas o derechos).

Barassi (3) afirma que la empresa es la organización profesional de la actividad económica del trabajo y del capital tendiente a la producción o al cambio, es decir, a la distribución de bienes y servicios.

Bigiavi (4) sostiene que la empresa es una actividad profesional, la actividad del empresario que abarca tanto la materia comercial e industrial como las relaciones del trabajo.

Barrera Graf (5) entiende por empresa la organización de una actividad económica que se dirige a la producción o al intercambio de bienes o de servicios para el mercado.

Camdian (6) dice que empresa es un modo de obrar, uno de los posibles - modos profesionales de obrar en el terreno económico.

Para Ripert (7) más que una institución económica, la empresa es una institución social.

Urfa (8) empieza por señalar que empresario es la persona que ejercita una empresa y ésta no es más que un modo especial de desarrollar una actividad económica cualificada.

La doctrina entiende por empresa o negociación mercantil, la organización de una actividad económica que se dirige a la producción o al intercambio de bienes y servicios.

Para nosotros la negociación mercantil implica derechos y obligaciones tendientes a la realización de un objetivo de carácter remunerativo.

Del análisis de las definiciones anteriores se desprende como características de la empresa las siguientes:

- a) Una organización económica.
- b) Tendiente al intercambio de bienes y servicios.
- c) Con fines lucrativos.

En nuestro derecho comercial no hay criterio que nos ayude a formular el concepto de empresa, por lo que nos atendremos a lo que sobre el particular señalan las fracciones V y XII del artículo 75 del Código de Comercio, que la consideran como un acto de comercio.

La empresa no es un acto jurídico o mercantil en el sentido que se emplea en el artículo 75, sino que constituye una organización de actividades reputadas

como mercantiles y que tienen como fin obtener la producción de un bien, o la prestación de un servicio. (9).

Atendiendo el criterio objetivo que sigue el Código de Comercio, la inclusión de la empresa entre los actos de comercio no puede reposar en la profesión de quien la dirige o sea su titular. La función esencialmente mediadora que realiza la empresa en la vida social dentro de la situación prevista por las leyes comerciales, que implica la verificación sistemática de un servicio o la producción de un bien, constituye la única nota que determina la comercialidad de sus actividades.

La clasificación legal de la empresa en el artículo citado viene a ser inútil debido principalmente a la ausencia de un dato común de mercantibilidad, de un concepto unitario del acto de comercio en nuestro código, ya que éste puede ser realizado en función mediadora o no, con propósitos de lucro o no, - - aislados o en organización de empresa. (10)

Ahora bien, la interpretación por analogía establecida por la fracción XXIV del artículo 75 de nuestro Código de Comercio, permite ampliar la lista de empresas no comprendidas en dicha disposición.

Barrera Graf (11) señala que no solamente se pueden considerar como comerciales a las empresas que realizan actos similares a los descritos por la ley, sino a aquellas que realizan actividades totalmente distintas, pero en cuya organización se encuentran elementos que caracterizan a la empresa comercial.

2. Elementos de la Empresa.

La sociedad anónima opera bajo esta denominación y todos sus socios, que no serán menos de cinco, responden al monto de sus aportaciones representadas por títulos valor llamadas acciones, las cuales integran un capital mínimo de \$25,000.00 (12)

Las características de la sociedad anónima son:

Denominación, cinco socios mínimo, capital mínimo \$25,000.00 suscripción - privada o pública, apórtes al capital representados por títulos valor, - denominados acciones, responsabilidad limitada al monto de sus aporta - - ciones.

Características de las acciones:

Son títulos valor (títulos de crédito) partes alcuotas del capital social, indivisibles, siempre confieren un solo voto, transmisibles por todos los medios que el derecho establece.

Organos de gobierno. Asambleas generales que pueden ser constitutivas, ordinarias y extraordinarias y asambleas especiales.

Características de las asambleas. Asuntos de su competencia, convocatoria, facultades para hacerla, procedimientos, quórum, votaciones, formalidades.

Administración de la sociedad. Comisarios, quienes puedan serlo, facultades y obligaciones.

Balance. Contenido, periodicidad, dictamen de comisarios publicidad. Las denominaciones son palabras o frases seleccionadas en forma arbitraria pero sujetas a dos reglas:

Como primera regla. Un simple enunciado, que de preferencia debe indicar la naturaleza de las actividades que constituyen el fin social, sin impedir por ello que la denominación sea el nombre de la persona física del accionista principal.

Como segunda regla. La dominación, para evitar los efectos de la invasión del nombre no debe haber sido objeto de una patente de privilegio, de propiedad industrial, o de depósito, de derechos de autor en favor de otra sociedad.

Como tradición en todas las legislaciones del mundo se establece que en este tipo de sociedad deben participar como mínimo cinco socios porque se ha pensado que la permanencia en el tiempo de la persona moral está en principio garantizada con el hecho de que a su formación concurren varias personas - físicas.

Capital mínimo de \$25,000.00. Esta cifra en los actuales tiempos resulta insuficiente tanto que la comisión anteproyectista del Código Unico de Comercio en funciones desde hace 25 años ha sugerido la conveniencia de que se reforme la ley y se aumente el capital hasta \$200,000.00 para garantizar aunque sea en forma mínima la solvencia de la Sociedad.

Suscripción privada o pública. Suscripción privada del capital social, se -- lleva a cabo por comparecencia ante Notario Público y la escritura constitutiva deberá contener además de los requisitos del artículo sexto de la ley a -- los siguientes:

1. La parte exhibida del capital social.
2. El número, valor nominal y naturaleza de las acciones en que se divide el capital social, salvo el caso de que se trate de acciones en que se divide el capital social, y salvo el caso de que se trate de acciones sin valor nominal (non sin par value).
3. La forma y términos en que debe cubrirse el saldo insoluto de las acciones.
4. Los casos en que se conceda participación especial de utilidades a los fundadores.
5. Nombramiento de uno o varios comisarios.
6. Facultades de la asamblea general y condiciones para la validez de sus deliberaciones así como para el ejercicio del derecho de voto en cuanto que las disposiciones legales puedan modificarse por voluntad de los socios.

Suscripción pública o privada. Los fundadores o promotores redactarán un proyecto de estatutos que contengan todas las disposiciones del artículo sexto, hecha excepción de la fracción I y VI, es decir, nombre de los socios y monto de las aportaciones.

El proyecto será depositado preventivamente en el registro público de comercio, además de un programa para la colocación entre el público de las acciones.

Las suscripciones se recogerán por duplicado en ejemplares de programa, las cuales contendrán los siguientes requisitos:

- a) Nombre, nacionalidad y domicilio del suscriptor.
- b) Número expresado con letras de las acciones suscritas, su naturaleza y valor.
- c) La forma y términos en que el suscriptor se obliga a pagar la primera exhibición.
- d) Cuando las suscripciones se hagan en especie, la determinación de bienes.
- e) Forma de hacer la convocatoria para celebrar la Asamblea General Constitutiva.
- f) Fecha de suscripción.
- g) Declaración de que el suscriptor conoce y acepta el proyecto de estatutos.

Las cantidades que los suscriptores aportan deberán depositarse en la institución bancaria que al efecto designen los fundadores para que sean recogidos por el representante de la sociedad una vez que esta se constituya.

Obtenida íntegramente la suscripción o vencido el término de un año que señala la Ley, los fundadores convocarán a la llamada Asamblea General Constitutiva,

la cual conocerá de los siguientes asuntos que deben incluirse en su orden del día:

- a) Comprobar la primera exhibición prevenida en los estatutos.
- b) Examinar y aprobar en su caso, los avalúos de los bienes aportados en especie.
- c) Deliberar acerca de la participación de utilidades que los fundadores se hubiesen decretado.
- d) Nombrar a los administradores y comisarios que deban representar a la sociedad según los estatutos y nombrar a la persona que deba tener el uso de la firma social.

Los acuerdos que se dicten en la Asamblea General Constitutiva deben protocolizarse notarialmente y registrarse el acta además de los estatutos.

Cualquier operación llevada a cabo por los fundadores de una anónima, con excepción de aquellas que son necesarias para constituir la, será nula con respecto a la misma si no es aprobada por la Asamblea General. (13)

Características de las acciones. Los artículos 1º y 5º de la Ley general de títulos y operaciones de crédito define las acciones en la siguiente forma:

El primero de los preceptos establece que son cosas mercantiles los títulos de crédito y el quinto define diciendo que son títulos de crédito los documentos necesarios para ejercitar el derecho literal que en ellos se consigna.

El artículo 25 de la ley de sociedades mercantiles señala que tanto las acciones como los certificados provisionales deberán contener los siguientes datos o menciones:

- a) Nombre, nacionalidad y domicilio del socio, en el caso de ser nominativas.
- b) Denominación, domicilio y duración de la sociedad.
- c) Fecha de constitución de la sociedad y los datos de su inscripción en el Registro Público de Comercio.
- d) Monto del capital social, el número total y valor nominal de las acciones. Este dato se omitirá en las acciones sin valor nominal (non par value).
- e) Las exhibiciones que se hayan hecho sobre el valor de la acción y en su caso, la indicación de ser liberada.
- f) La serie y número de acción o certificado provisional indicando el número o total de acciones que correspondan a la serie.
- g) Derechos concedidos y obligaciones impuestas al tenedor de la acción y en su caso, limitaciones al derecho de voto.
- h) Firma autógrafa de los administradores facultados estatutariamente para suscribir el documento o bien la firma impresa en facsímil de dichos administradores.

Suscripción privada del capital social. La acción es además su título valor porque de ella se desprende la calidad jurídica del socio y los derechos inherentes a tal calidad a saber: Derechos patrimoniales y derechos corporativos o políticos. Los primeros participan de las utilidades que efectivamente arrojen los balances, el cobro de intereses cuando la naturaleza o más bien dicho la calidad de la acción así lo determine y por último concurrir a la liquidación del haber social en el caso de que la sociedad lo disuelva.

Los derechos corporativos o políticos se refieren esencialmente al voto en sus aspectos activo y pasivo, es decir, la posibilidad de intervenir en la

designación de administradores o de formar parte de la propia administración.

Las acciones son partes alícuotas del capital social. Esta característica significa que cualquiera que sea la categoría del título, invariablemente será del mismo valor por cuanto que siempre conceden un solo voto.

Indivisibles. La acción es un bien indivisible por disposición de la ley, de tal manera que en el caso de que el título pertenezca a varias personas, la indivisión traerá consigo la figura jurídica de la copropiedad y consecuentemente los copropietarios deberán designar un representante común, para que ejercite los derechos corporativos y patrimoniales.

Las dos últimas características de las acciones, esto es, que siempre confieren un solo voto y que son transmisibles por todos los medios que el derecho consigne, su simple enunciado las define, sin embargo, con respecto al hecho de que confieran un solo voto, debe tenerse en cuenta en primer término que haya acciones cuyo voto está limitado nada más a las asambleas extraordinarias y también hay títulos complejos o múltiples que representan varias acciones, en consecuencia que hacen posible el ejercicio de varios votos.(14)

Organos de gobierno de las sociedades anónimas. Asambleas, por razones de método es posible clasificarlas en dos grandes grupos:

Generales especiales; las asambleas generales pueden ser de tres clases: Constitutivas, ordinarias y extraordinarias.

La asamblea especial es de un tipo que toma ese nombre concreto.

Efectuando un estudio de las características y de los asuntos de la competencia de las distintas clases de asambleas, puede decirse lo siguiente:

Asamblea constitutiva. Aunque en estricto derecho todas las sociedades mercantiles en el acto de surgir a la vida de las instituciones jurídicas, llevan

a cabo una asamblea de constitución, sin embargo, por razones de técnica, se ha reservado la expresión asamblea constitutiva únicamente para las sociedades anónimas cuyo capital se integra a base del mecanismo de la suscripción pública.

Asamblea general ordinaria. Características, es periódica, ya que debe celebrarse por lo menos dentro de los cuatro meses que le siguen a un ejercicio social y los asuntos que trate son de índole esencialmente administrativa, por cuanto la ley establece que versará:

- a) De la discusión, aprobación y modificación en su caso, de los balances después de oír el informe de los comisarios.
- b) Nombramiento de los administradores, consejo de administración y comisarios.
- c) Fijación de sus emolumentos, en el caso de que los estatutos no lo prevean.

Convocatoria. Procedimiento para efectuarla. Tienen facultad para convocar a asamblea:

- a) Los administradores o el consejo de administración.
- b) En su defecto, los comisarios.
- c) En defecto de los anteriores, los accionistas que representen por lo menos 33 por ciento del capital mediante petición por escrito, dirigido a los administradores o a los comisarios, indicándoles los asuntos que deban incluir en la orden del día, en este caso si los administradores o comisarios se rehusan a efectuar la convocatoria podrá efectuarla la autoridad judicial del domicilio de la sociedad debiendo exhibir en este caso, el 33 por ciento de las acciones, requisito indispensable para la procedencia de esta instancia.
- d) Caso de excepción en que solo un socio puede convocar a asamblea. Esta -

posibilidad la consigna el artículo 185 de la Ley y el ejercicio de este derecho puede llevarse a cabo con sujeción a las siguientes modalidades:

- a) Que no se haya celebrado durante dos periodos sociales consecutivos.
- b) Que las asambleas celebradas durante este tiempo no hayan tratado los asuntos de la competencia de las ordinarias.

En estos casos si el administrador o comisario se rehúsan a efectuar la convocatoria o no lo hicieron en un término de quince días, entonces se promoverá ante juez competente para que los administradores y comisarios mediante el trámite de la ley mercantil procedan a efectuar la convocatoria. (15)

Procedimientos para efectuar la convocatoria. En términos de la ley, la convocatoria debe publicarse en el periódico oficial de la entidad o en uno de los periódicos de mayor circulación en la localidad, con la anticipación que establezcan los estatutos, pero que en todo caso no será menor de quince días antes de la fecha señalada para la propia asamblea, durante este tiempo, deberán permanecer en el domicilio social y a disposición de los accionistas, todos los libros y documentos relacionados con la asamblea.

La convocatoria para la celebración de asamblea deberá firmarse por el funcionario administrativo o la persona que la haga y contener invariablemente los asuntos de la orden del día y en el caso de que la asamblea se celebre en contravención a estas reglas, los acuerdos que emanen de la misma serán nulos.

Según la disposición del artículo 188 de la ley, no habrá necesidad de convocatoria cuando estén todos los socios.

Se entiende por tal, el número de socios o la suma de capitales presentes o representados en una asamblea para que las decisiones que emanen de ella sean válidas.

Del texto de esta definición se desprende la existencia de dos clases de quórum: Quórum de personas y quórum de capitales y la ley usa indistintamen-

te las dos clases, según sea el interés jurídico que amerite protegerse.

El quórum para la primera convocatoria es el 50 por ciento del capital social y las resoluciones se tomarán por mayoría de la mitad más uno de los votos presentes.

Para la segunda y ulteriores convocatorias, en el caso de que la asamblea no se hubiese celebrado en la primera por falta de quórum requerido por la ley, se hará constar esta circunstancia y la asamblea tendrá lugar con el número de acciones que aparezcan representadas.

Formalidades. En el caso de que en la asamblea ordinaria se haya designado funcionario administrativo que tenga uso de la firma social siguiendo las reglas generales del mandato con facultades de administración y actos de dominio, se protocolizará la parte conducente del acta, inscribiéndose en el Registro Público de Comercio.

Cuando al administrador designado se le pretenda autorizar para suscribir o emitir títulos de crédito, deberá consignarse expresamente esta facultad, la cual se otorga en términos del artículo 9o. de la ley de títulos y operaciones de crédito e invariablemente se inscribirá, en el Registro de Comercio, el testimonio respectivo. (16)

Asambleas extraordinarias. Las asambleas de esta categoría se reunirán siempre que se traten asuntos que en razón de su naturaleza impliquen o traigan consigo la modificación de las cláusulas de la estructura o respecto de aquellos asuntos que requieren un quórum especial previsto en los estatutos sociales.

Convocatoria. Tienen facultad de efectuarla las mismas personas que tratándose de una ordinaria, pero este derecho no es para un solo socio.

Quórum. Es quórum para la primera convocatoria, el 75 por ciento del capital social y en el caso de segunda o ulteriores convocatorias, el quórum lo for-

mará el número de acciones representadas pero las decisiones se tomarán siempre por el voto favorable de un número de acciones igual, por lo menos a la mitad del capital social.

Formalidades. Los acuerdos de una asamblea extraordinaria además de incluirse en el libro de actas respectivo, invariablemente se protocolizarán ante notario y el testimonio respectivo se inscribirá en el Registro de Comercio.

Dentro de las formalidades a que se sujetan las asambleas generales, debe dejarse claramente establecido que todas las actas de las asambleas generales de accionistas, se asentarán en el libro respectivo y estarán firmadas por el presidente y por el secretario de la asamblea, así como los comisarios que a la misma concurren y es exigencia de la ley el que las actas se adicionen con los documentos relativos a la convocatoria hecha en los términos que previene la ley.

En los casos que por alguna circunstancia no pueda asentarse un acta en el libro respectivo, se protocolizará notarialmente.

Derecho de las minorías. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 201 de la Ley de sociedades mercantiles, corresponde a los socios que representen una minoría del 33 por ciento del capital, el derecho para oponerse judicialmente a las resoluciones de las asambleas generales, con sujeción a los siguientes requisitos:

- a) Que la demanda se interponga dentro de los quince días que siguen a la fecha de clausura de la asamblea.
- b) Que los reclamantes no hayan estado presentes en la asamblea combatida a que en su caso, hayan emitido un voto en contra de la resolución materia de la controversia.
- c) La demanda debe contener el señalamiento de las cláusulas o preceptos legales que hayan sido materia de la violación.

Asambleas especiales. Las habrá en el caso de que existan diversas categorías de accionistas y en tales casos, la asamblea especial tendrá como objeto el que se resuelva previamente por la categoría afectada. Y el quórum - requerido en esta asamblea será la mayoría que se requiere para modificar - la escritura constitutiva, es decir el 75 por ciento representado por la categoría afectada de accionistas que celebran la asamblea especial. (17)

La administración de la sociedad:

- a) La administración de una sociedad anónima puede ejercerse por consejo de administración o por administrador único o general, los cuales tienen el carácter de mandatarios temporales y revocables.
- b) El ejercicio de la administración puede conferirse a socios o personas extrañas a la sociedad.
- c). En el caso de que la administración se ejerza por dos o más mandatarios, estos constituirán el consejo de administración, el cual solo podrá funcionar válidamente si asiste por lo menos la mitad de sus miembros, en la inteligencia de que es regla general que en casos de empate, el administrador que ejerce la presidencia tiene voto de calidad.
- d). Derecho de las minorías. Los socios que representan por lo menos un 25 por ciento del capital social, tendrán derecho a nombrar un consejero y solo podrá revocarse el nombramiento del consejero de las minorías -- cuando conjuntamente se revoque el nombramiento de los demás miembros del consejo.
- e) Gerente. Los gerentes son los órganos ejecutivos de las decisiones del consejo de administración o del administrador único y tendrán el carácter de generales o especiales, según la amplitud de las facultades que se les confiera, consecuentemente el nombramiento de gerente será revocable por el consejo de administración, por el administrador único o por la asamblea general de accionistas.

- f). Los cargos de administrador, consejero y gerente son esencialmente personales y en tal virtud no pueden ejercerse por terceras personas, es - decir, no existe para ellos la posibilidad de delegar sus facultades.
- g). Delegados. Los consejos de administración pueden designar de entre sus miembros un delegado al que se encomiende la ejecución de determinados actos y en los casos en que no se haga designación especial, el cargo - de delegado corresponde al presidente del consejo.
- h). Es obligación de los administradores, gerentes y delegados el caucionar o garantizar debidamente sus gestiones en términos de lo que al efecto prevean los estatutos. La finalidad de esta garantía es asegurar las responsabilidades que pudiesen traer en el desempeño de sus funciones.
- i). La posibilidad de ser designado administrador o gerente de una sociedad anónima, presupone que las personas de que se trata no estén inhabilitadas para el ejercicio del comercio.
- j). Prórroga del mandato. Para el efecto de asegurar la representación de la persona moral frente a terceros, la ley previene que los administradores continuarán en el desempeño de sus encargos aun cuando se hubiese cumplido el plazo para el que fueron designados, mientras la asamblea general ordinaria de accionistas no haga nuevos nombramientos y los designados no tomen posesión de sus puestos.
- k). Responsabilidad de los administradores. Teniendo en cuenta que los administradores son mandatarios de la sociedad, su responsabilidad en el orden jurídico se regula por los principios generales del mandato, - - además de lo que al efecto prevean la Ley de sociedades mercantiles y los Estatutos Sociales.
- l). La naturaleza de la responsabilidad que los administradores asumen frente a la sociedad es de carácter solidario, concretamente en relación con los siguientes conceptos:

- 1). De la realidad de las aportaciones hechas por los socios.
- 2). De la existencia real de los dividendos que se paguen a los accionistas, siguiendo el principio general que se enuncia en el sentido de que no se procederá a la distribución de utilidades que no hayan arrojado efectivamente los balances.
- 3). Responderá de la existencia real y regularidad además, de todos los libros de la contabilidad que previene la ley y en su caso, auxiliares.
- 4). Por último, responderá del cumplimiento exacto de los acuerdos emanados de las asambleas de accionistas.
- m). La asamblea de accionistas puede exigir a los administradores el cumplimiento de sus obligaciones, pero solo en este caso podrá ejercitar tal acción y siempre por conducto de la persona que al efecto designe la propia asamblea.
- n). La acción para promover la responsabilidad de los administradores puede ejercitarse por los socios que representen una minoría del 33 por ciento del capital social, siempre y cuando concurren las siguientes modalidades. Que la demanda incluya el monto total de las responsabilidades creadas en favor de la sociedad y no únicamente el interés personal de los que promueven. Que en el caso, los interesados, esto es, la minoría que represente el 33 por ciento del capital social, no haya aprobado la resolución que tomó la asamblea consistente en no proceder contra los administradores que se demanden y en todo caso, la que se obtenga, si se trata, de bienes será a favor de la sociedad.

Organos de vigilancia. En cuanto a la ley, la vigilancia de las sociedades anónimas se encomienda a una o varias personas (comisarios, cuyo nombramiento es temporal, revocable y además puede recaer en socios o en personas extrañas a la sociedad).

En el caso de que la vigilancia se encomiende a más de un comisario, éstos integrarán al llamado Consejo de vigilancia.

Requisitos para ser comisionado. En términos negativos la ley establece que el desempeño de las funciones de comisario no puede encomendarse a aquellas personas que están legalmente inhabilitadas para el ejercicio del comercio, a los empleados de la sociedad y tampoco pueden desempeñar estas funciones los parientes consanguíneos de los administradores en línea recta, sin limitación de grado, los colaterales dentro del cuarto y los afines o políticos dentro del segundo.

Facultades y obligaciones de los comisarios.

- 1). Cerciorarse de la existencia y constitución de la garantía que deben otorgar los administradores para asegurar la responsabilidad que puedan contraer en el desempeño de sus cargos.
- 2). Exigir a los administradores la presentación de un balance mensual que compruebe las operaciones efectuadas.
- 3). Inspeccionar mensualmente los libros y papeles de la contabilidad, así como la existencia en caja.
- 4). Intervenir en la formación y revisión de los balances anuales, en la inteligencia de que seguramente esta es la facultad de mayor relevancia que la ley confiere a los comisarios.
- 5). Lograr que se inserten en la orden del día de las sesiones de los consejos de administración y de las asambleas de accionistas, todos aquellos asuntos que estimen pertinentes.
- 6). Convocar a asambleas ordinarias y extraordinarias en defecto de los administradores y en todos aquellos casos en que lo estimen pertinente.
- 7). Asistir con voz pero sin voto, a las sesiones del Consejo de administración; igual derecho tienen con respecto a las asambleas de accionistas.

- 8). En términos generales, vigilar limitadamente y en cualquier tiempo las operaciones que lleva a cabo la sociedad y específicamente proponer a la aplicación del capital social para la consecución del fin pre visto en la escritura.

Estas son las facultades que la ley confiere a los comisarios desde el punto de vista del papel que juegan en favor de los socios y frente a los administradores, la ley confiere a cualquier accionista la posibilidad de que denuncie por escrito a los comisarios, cualquier irregularidad que encuentre en la actuación de los administradores, estando obligado a informar en las asambleas de accionistas de las denuncias en cuestión proponiendo las medidas que estimen pertinentes.

Nombramiento de los comisarios en caso de ausencia. Si llegaren a faltar por alguna circunstancia la totalidad de los comisarios, el Consejo de administración convocará en el término de tres días a la asamblea general de accionistas para que se proceda a la correspondiente designación; este derecho para convocar a las asambleas pasa a cualquier accionista en defecto del Consejo de administración, haciendo intervenir a la autoridad judicial correspondiente, la cual en el caso de que no se reuniese la asamblea de accionistas puede designar con carácter provisional a los comisarios hasta en tanto no se reuna la correspondiente asamblea de accionistas para que haga el nombramiento con carácter definitivo.

Responsabilidad de los comisarios. La ley establece que los comisarios, serán individualmente responsables para con la sociedad de todas y cada una de las obligaciones que la ley y los estatutos les imponen pero siempre que tuviesen algún interés opuesto en determinada operación deben abstenerse de intervenir so pena de resultarles responsabilidades por los daños y perjuicios que causen a la sociedad. (18)

El balance. Coincidiendo los conceptos contables con el precepto relativo de la ley, es una obligación a cargo de las sociedades anónimas, practicar anualmente un balance que contenga en primer término, el capital social, - - consignándose en su caso la parte exhibida o pagada y consecuentemente la - parte por exhibir, se incluirá además en este documento fundamental la exis-

tencia en caja, las distintas cuentas que forman el activo y el pasivo, el estado de pérdidas y ganancias y todos los datos que sean necesarios para que se muestre con claridad el estado económico y financiero de la sociedad.

Epoca de presentación de los balances. Teniendo en cuenta que los balances anuales deben presentarse o someterse a la consideración de una asamblea general ordinaria y en atención a que las mismas se celebran dentro de los cuatro meses que siguen a la clausura de un ejercicio social, la ley establece que los balances deberán concluirse dentro de los tres meses que siguen a la clausura de un ejercicio, debiendo los administradores - ponerlos a disposición del comisario por lo menos con un mes de anticipación, respecto de la fecha en que deba tener lugar la asamblea ordinaria a cuya consideración se someta, anexándose al balance toda suerte de documentos justificativos, además de un informe general sobre la marcha de los negocios sociales.

Dictamen de los comisarios. Es obligación de los comisarios dentro de los quince días siguientes a la fecha en que recibieron el balance, elaborar un dictamen que además de contener las observaciones pertinentes, sea un documento analítico e interpretativo del balance.

Tanto el balance como el dictamen y todos los documentos y libros de la sociedad, deberán quedar en poder de los administradores quince días antes de la celebración de la asamblea ordinaria, para que puedan ser examinados por los accionistas.

Responsabilidad de los comisarios. La falta de presentación oportuna del balance traerá consigo responsabilidad no solo a cargo de los administradores sino también de los comisarios y en este caso se procederá a la celebración de una asamblea que acuerde la remoción de administradores comisarios, independientemente de las responsabilidades que por tal omisión fuesen a su cargo. (19)

De manera no muy amplia hemos dejado una visión general de los requisitos y formalidades que señala cada una de las características de la sociedad anónima conforme a la ley de sociedades mercantiles.

B I B L I O G R A F I A

- (1) R. Mantilla Molina, Derecho Mercantil, p. 99
- (2) Rodríguez y Rodríguez, Curso de Derecho Mercantil, p. 101
- (3) Rafael de Pina Vara, Derecho Mercantil Mexicano, p. 29
- (4) Ibidem, p. 32
- (5) J. Barrera Graf, Tratado de Derecho Mercantil, p.147
- (6) Ibidem, p. 175
- (7) Ripert, Aspects Juridiques du Capitalisme Moderne, Paris, p. 275
- (8) R. Uría, Derecho Mercantil, p. 18
- (9) Vivante, Tratado de Derecho Mercantil, Trad. Español, Madrid 1932, p. 130
- (10) Ibidem, p. 131
- (11) Op. Cit. pag. 140
- (12) Salvador M. Elías, Curso de Derecho Mercantil, p.p. 22 a 25
- (13) Ibidem, p. 27 y sigs.
- (14) Ibidem, p. 33
- (15) Ibidem, p. 35
- (16) Ibidem, p. 38 a 55
- (17) Roberto Mantilla Molina, Derecho Mercantil, p. 391 a 408
- (18) Op. Cit. Salvador M. Elías, p. 46 a 48
- (19) Op. Cit. Salvador M. Elías, p. 46 a 48

CAPITULO II

LA EJECUCION DE MANIOBRAS COMO SERVICIO PUBLICO.

1. Concepto de Maniobras.

Antes de iniciarse un transporte o inmediatamente después que se ha efectuado es necesario realizar distintas actividades como carga, estiba, transbordo, - etc., que se denominan maniobras. A continuación ensayaremos definir el concepto sumamente complejo de lo que son las maniobras.

Definición:

Las maniobras son, manipulaciones y operaciones efectuadas directamente con los efectos o mercancías, así como la guarda de los mismos, en conexidad, por vía de complemento, con su transporte.

El género próximo de las maniobras consiste en que son manipulaciones y operaciones efectuadas con los efectos o mercancías, así como la guarda de los mismos.

La diferencia específica radica en que las referidas manipulaciones, operaciones o guarda se encuentran en conexidad, por vía de complemento, con el transporte - de los efectos o mercancías.

A continuación se explican los términos empleados en la definición:

Se dice que las maniobras son manipulaciones y operaciones efectuadas con los efectos o mercancías por tanto no se incluyen las manipulaciones y operaciones efectuadas o realizadas con los elementos relacionados con los efectos o mercancías, pero que no son dichos efectos o mercancías incluido su empaque. Por ejemplo: la documentación, inspección, asientos contables de la carga, etc., no son maniobras.

Se dice "directamente", para excluir las manipulaciones y operaciones efectuadas con los vehículos en que se transportan los efectos o mercancías, no con éstos,

por ejemplo: existen varias operaciones que se efectúan con los buques, no - con la carga que conducen, que se denominan también "maniobra", pero que no se incluyen en el concepto de maniobras a que nos referimos.

Se añade "así como la guarda de los mismos" porque el almacenamiento en lugares abiertos o cerrados también es una maniobra. Por supuesto se emplea el término "guarda" en el sentido de almacenamiento y no en el de mera custodia o guardia de los efectos o mercancías.

Finalmente se agrega "en conexidad por vía de complemento con su transporte", para distinguir del transporte las maniobras. Las maniobras son en este sentido, un complemento del transporte.

Debe tenerse en cuenta que un transporte localizado, restringido a una zona reducida y ordenado a servir de complemento al transporte en general es, por ello mismo, una maniobra, que se denomina acarreo; porque si bien el acarreo consiste en trasladar mercancías o efectos y coincide genéricamente con el transporte propiamente tal, se distingue específicamente de éste en razón de su conexidad por vía de complemento: esto es, que la finalidad propia del acarreo consiste en trasladar los efectos o mercancías para hacer posible o facilitar el ulterior transporte de los mismos o para concluir el transporte ya efectuado y de ninguna manera envuelve el añadir un transporte a otro.

Con mayor razón, se encuentra la conexidad por vía de complemento con el transporte en las maniobras distintas del acarreo, como son: la carga, estiba, etc.

Las maniobras cuya realización se encuentra sujeta a los poderes federales revisten en México características especiales, que consisten en que son actividades conexas con las vías generales de comunicación, ejecutadas en zonas federales y que constituyen un servicio reglamentado por el Estado.

1.1.- Su Consideración como Actividades Conexas a las Vías Generales de Comunicación.

El transporte sujeto a los poderes federales se realiza a través de las vías -

generales de comunicación. Estas comprenden como partes integrantes los terrenos y aguas, construcciones, instalaciones y accesorios requeridos. Por tanto, las actividades conexas con el transporte que se efectúa a través de las vías generales de comunicación tienen el carácter de actividades conexas con las propias vías, ya que la explotación de dichas vías no se efectúa - únicamente por medio del transporte, sino también por las actividades que le son complementarias. Lo anterior tiene que ser una exigencia del Derecho -- Mercantil y Administrativo, porque lo accesorio debe seguir la suerte de lo principal. Puede considerarse al respecto el siguiente ejemplo: en el caso de una concesión para cierto tipo de transporte, sujeta a reversión, resulta que se haría imposible el ejercicio de los derechos del Estado relativos a la propia concesión, si hubiera independencia entre la explotación de la vía a través de las actividades conexas con el transporte y entre la explotación de la propia vía por medio del transporte. Posteriormente se analizarán tanto el artículo 124 de la Ley de Vías Generales de Comunicación como sus anteriores formas de redacción.

1.2 Su Ejecución en Zonas Federales.

Efectivamente, para que las maniobras tengan el carácter de actividades sujetas a los poderes federales, deben llenar el requisito de ejecutarse en zonas federales, ya sea dentro de ellas exclusivamente, ya sea partiendo de una zona federal hacia algún punto exterior a ella, o viceversa. El último caso se encuentra expresamente previsto en el artículo 124 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, así como en los artículos 14 y 16 del Reglamento del propio artículo 124. Algunos ejemplos pueden aclarar lo que se acaba de decir. El transbordo efectuado de un carro de ferrocarril a otro, realizado en una estación, es una maniobra ejecutada dentro de la zona federal respectiva. El acarreo realizado en un camión desde la zona federal de la estación hasta alguna bodega en el interior de la población, es una maniobra ejecutada en la zona -- federal, pero no únicamente dentro de ella, sino desde su interior hasta un -- punto ubicado fuera de la misma. Otro tanto sucede si el acarreo se practica a la inversa, esto es, de un punto ubicado fuera de la zona federal hasta el interior de ésta.

Son un servicio reglamentado por el estado.

Debido a que las maniobras son actividades conexas con las vías generales de comunicación requieren estar reglamentadas por el Estado. Ya que las vías - generales de comunicación (en especial aquellas a través de las cuales se realizan las distintas actividades del transporte) revisten una primordial importancia para el interés público, es imposible que el Estado se desentienda de reglamentar los servicios referentes a la explotación, aprovechamiento y uso de las mencionadas vías. Por tanto, puesto que las maniobras son actividades conexas con las vías generales de comunicación deben hallarse reglamentadas - por el Estado; sin embargo, debe hacerse notar que la reglamentación consistente en determinado régimen jurídico especial, distinto del régimen jurídico general de los servicios privados, solamente es una exigencia de los principios que informan el Derecho Administrativo, cuando las maniobras tienen el carácter de servicio público, es decir, cuando se destinan a la satisfacción de una necesidad pública. Mientras que las maniobras de servicio particular, son aquellas que efectúa alguien con su propio personal y sus propios efectos o mercancías, si bien necesitan para realizarse una autorización especial, en atención a que así lo exige el interés público, no requieren un régimen jurídico especial que asegure que el servicio se preste con las características peculiares del servicio público.

Efectivamente, la reglamentación propia de los servicios públicos procura, en razón de que tienden a satisfacer una necesidad pública, que dichos servicios se presten en forma:

- a). Continua. La continuidad implica que el servicio no se interrumpa o se paralice, puesto que de suceder tal cosa se originaría el desorden social.
- b). Uniforme. La característica de uniformidad consiste en que deben satisfacerse las necesidades sociales que interesan a la colectividad, con un criterio armónico, procurándose a todos o la mayoría de los núcleos de un país, participen de las ventajas que proporciona el servicio destinado a satisfacer las necesidades mencionadas, motivo por el que se impone un plan de conjunto. (1)

c). Igual. La igualdad consiste en que el servicio se proporcione en idéntica forma a quienes se encuentran en las mismas condiciones.

Los servicios públicos no prestados directamente por el Estado, sino por conducto de particulares, caso que Fraga denomina "empresa reglamentada" (2), exigen otras características más como son: la estructuración en forma decididamente antimonopólica, el funcionamiento del servicio acorde con su propia naturaleza y de tal modo que rinda su utilidad natural, etc.

En ocasiones se señala la regularidad distinta de la continuidad, en virtud, de que la primera exige que el servicio se preste con sujeción a horarios mientras que la segunda solamente se refiere a que el servicio no debe ser paralizado. No obstante, si el término continuidad no se restringe demasiado, normalmente comprende también la regularidad.

Ahora bien, las maniobras ejecutadas para la satisfacción de las necesidades del público y, en consecuencia, realizadas con mercancías o efectos ajenos, constituyen un servicio público. La principal razón para que se les considere con dicho carácter es precisamente el que son actividades conexas con las vías generales de comunicación. Guardan una íntima conexidad con el transporte, y, así como éste cuando tiende a satisfacer una necesidad pública de modo colectivo, debe presentarse de manera continua, uniforme, e igual, de la misma manera las maniobras deben prestarse también en forma continua, uniforme e igual, puesto que las maniobras complementan el transporte y, jurídicamente lo accesorio sigue la suerte de lo principal.

2. Sujetos Prestatarios del Servicio Público de Maniobras.

2.1. Personas físicas o morales, bajo la forma de empresas.

Puesto que ya se ha dejado suficientemente aclarado que las maniobras son actividades conexas con el transporte que se efectúa a través de vías generales

de comunicación y que, las maniobras sujetas a las autoridades federales son actividades conexas con las vías generales de comunicación, es necesario hacer notar cual ha sido el carácter de las personas u organizaciones que, contempla das bajo el cristal de las diversas disposiciones legales mexicanas, han venido prestando ordinaria, no excepcionalmente, el servicio público de maniobras en las zonas federales.

El artículo 140 de la Ley de Vías Generales de Comunicación de 29 de agosto de 1931, no distingue claramente entre sí las agrupaciones que presta, el referido servicio de maniobras son también empresas o bien, si deben identificarse las agrupaciones con las empresas; pero señala expresamente que las personas que -- presten servicio de maniobras deberán quedar sujetas a la Secretaría de Comunicaciones por lo que toca a la explotación del servicio: explotación que, tal - como se considera en el presente caso, no consiste en un lucro que proporcione carácter mercantil a lo que se le ha llamado explotación sino que es dicho término equivalente de la palabra operación.

La Ley de Vías Generales de Comunicación, publicada el 28 de septiembre de - - 1932, comprendió un artículo el 130, idéntico en su redacción al 140 de la Ley de Vías Generales de Comunicación de 1931.

Se tiene conocimiento de que las agrupaciones que prestaban el servicio de ma-- niobras a quienes se llama simplemente maniobristas estuvieron enviando a la Secretaría de Comunicaciones tabuladores de salarios, considerados como proyectos de tarifas, con el propósito de que se les aprobaran, hasta el año de 1940, en que dejaron de hacerlo.

El artículo 124 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, publicada en el - Diario Oficial del 19 de febrero de 1940, señala que para efectuar maniobras se requiere permiso de la Secretaría de Comunicaciones, el cual solo se otorgará a sociedades cooperativas o mercantiles, si bien, adelante dice el propio artículo que las empresas de maniobras, cualquiera que sea el tipo de organización -- legal que adopten quedarán sujetos a la Secretaría de Comunicaciones, sin embargo, debe observarse que el tipo de organizaciones deberá entenderse que se refie re a sociedades cooperativas o mercantiles, puesto que no se habla de otra orga-

nización legal en dicho artículo. Se aclara, que de hecho las organizaciones de maniobristas que prestaban el servicio continuaron considerándose como trabajadores y que no se constituyeron en sociedades cooperativas o mercantiles. Por decreto del 31 de diciembre de 1945, publicado en el Diario Oficial del 14 de marzo de 1946, se reformó el artículo 124 de la Ley de Vías Generales de Comunicación y se dispuso que, las agrupaciones que presten los servicios de maniobras de cualquiera que sea el tipo de organizaciones que adopten, - - quedarían sujetos a la Secretaría de Comunicaciones, con el carácter de empresas permisionarias y, en caso de celebrar contratos de trabajo, consignarían en ellos, bajo pena de nulidad cuotas y condiciones iguales a las fijadas en las tarifas autorizadas por la Secretaría de Comunicaciones.

Finalmente, por Decreto del 30 de diciembre de 1950, publicado el 5 de enero de 1951, se concedió un término de 90 días a las organizaciones de maniobristas, para que se constituyeran en empresas de maniobras. Pero se previno que si a la expiración de dicho término no se hubiesen constituido las empresas - mencionadas, las organizaciones de trabajadores maniobristas titulares de los permisos deberían continuar prestando el servicio. Las agrupaciones permisionarias o titulares de los permisos, los cuales no constaban expresamente, sino en la aprobación de la tarifa respectiva, quedaron sujetas, para la ejecución de maniobras de servicio público, a la Secretaría de Comunicaciones en lo que se refiere a clasificación de efectos, responsabilidades por demoras, pérdidas mermas, averías y, en general para todo lo relativo a sus relaciones con el - público y en especial, a las disposiciones sobre tarifas y demás aplicables - del libro Primero de la Ley de Vías Generales de Comunicación, que comprende en general, los requisitos para obtener permiso, radiós de acción, reglas de aplicación de la tarifa, aprobación previa bajo pena de nulidad de los contratos - celebrados al respecto y todas las condiciones para prestar el servicio.

A continuación se transcriben los distintos artículos referentes directamente al servicio de maniobras a partir de la Ley de 1931, hasta el artículo 124 actualmente en vigor.

"Artículo 140 de la Ley de Vías Generales de Comunicación de 25 de agosto de 1931.

Los servicios que presten las personas, agrupaciones o empresas, en relación con los de las vías generales de comunicación y medios de transporte, tales como maniobras de carga o descarga, almacenaje, transbordo, estiba, desestiba, etc., deberán quedar sujetos a la jurisdicción de la Secretaría de Comunicaciones en lo que respecta a las tarifas, clasificación de efectos, responsabilidades por demoras, pérdidas, mermas, averías, etc., y en general en todo lo que se refiere a dichos envíos, en los términos que fijen los reglamentos de la Ley".

En la Ley publicada el 28 de septiembre de 1932, el artículo 130 es igual al artículo 140 de la Ley de Vías Generales de Comunicación de 1931.

"Reforma de 1940 publicada en el diario oficial del 19 de febrero de 1940, - Capítulo XI Reglas Generales, artículo 124:

Los servicios que presten en relación con las vías generales de comunicación y medios de transporte, tales como maniobras de carga, descarga, alijo, almacenaje, transbordo, estiba, desestiba, etc., se consideran como servicios - públicos conexos en dichas vías, por tanto, se necesita permiso de la Secretaría de Comunicaciones para realizarlos, el cual se otorgará a sociedades cooperativas o mercantiles organizadas legalmente para desempeñar el servicio - público de maniobras, debiendo preferirse en todo caso a las sociedades cooperativas en los términos de la Ley de la materia. Las empresas de maniobras, cualquiera que sea el tipo de organización que adopten, quedarán sujetas, asimismo, a la jurisdicción de la propia Secretaría en lo que respecta a tarifas, clasificación de efectos, responsabilidades por demoras, pérdidas, mermas, - averías, etc., y en general a todo lo que se refiera a sus relaciones con el público. Sus tarifas, reglamentos de servicio, etc., podrán ser revisados, modificados, adicionados o derogados de acuerdo con lo que sobre el particular determine la misma Secretaría y tendrán obligación de mandar un informe anual de acuerdo con lo prevenido en el artículo 120, quedando sujetas igualmente a la inspección a que se refiere el Capítulo X del Libro Primero de esta Ley. En el Reglamento respectivo se determinará la extensión de las maniobras que amparen las cuotas respectivas, la forma de mejorar los equipos o sistemas que

se adopten, las horas en que deben realizarse los servicios y, en general, todas las disposiciones que tiendan a la mejor realización de estos.

Las cooperativas de maniobras no celebrarán contratos de trabajo con particulares o empresas respecto a la prestación de los servicios autorizados. Las relaciones entre las empresas que realicen el servicio público de maniobras y que no tengan el carácter de cooperativas, y sus trabajadores, se regirán por las disposiciones de la Ley Federal del Trabajo".

"Artículo 124 reformado por Decreto de 31 de diciembre de 1945, publicado en el Diario Oficial del 14 de marzo de 1946:

Los servicios que se prestan en relación con las vías generales de comunicación y medios de transporte, tales como maniobras de carga, descarga, alijo, almacenaje, transbordo, estiba, desestiba, checadura, acarreo, etc., se considerarán como servicios públicos conexos con dichas vías de comunicación y, en consecuencia será necesario obtener permiso de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, para realizarlos.

Las agrupaciones que presten estos servicios, cualquiera que sea el tipo de organización que adopten, quedarán sujetas a la jurisdicción de la propia Secretaría por lo que se refiere a tarifas, clasificación de efectos, responsabilidades por demora, pérdidas, mermas, averías y, en general, para todo lo relativo a sus relaciones con el público. Sus tarifas y reglamentos de servicio, podrán ser revisados, modificados, adicionados o cancelados, de acuerdo con lo que sobre el particular determine la Secretaría y previos los estudios que para el efecto se lleven a cabo.

Las empresas permisionarias tendrán obligación de mandar un informe anual de acuerdo con lo prevenido en el artículo 120, quedando sujetos igualmente a la inspección a que se refiere el Capítulo X del Libro Primero de esta Ley.

La suspensión ilegal de estos servicios de maniobras y la resistencia de los maniobristas a reanudarlos cuando así lo ordene la Secretaría de Comunicaciones previa investigación, serán causa para que se cancele el permiso otorgado a las

organizaciones para prestar los servicios de maniobras en el lunar en que opere la agrupación mencionada.

Si las agrupaciones de trabajadores que ejecuten los servicios mencionados en el presente artículo celebran contratos de trabajo en los términos establecidos por la Ley Federal del Trabajo, consignarán en ellos, bajo pena de nulidad de toda cláusula en contrario, cuotas y condiciones iguales a las que fijen -- las tarifas autorizadas por la Secretaría de Comunicaciones. En las indicadas cuotas quedarán incluidas las prestaciones adicionales, como pago de séptimo día, vacaciones y demás puntos de acuerdo con la ley citada.

Las cuotas por servicios prestados en horas extraordinarias también serán fijadas por la Secretaría de Comunicaciones dentro de las tarifas respectivas. El reglamento de este artículo determinará la extensión de las cuotas que amparen las cuotas de tarifa, las formas de mejorar los sistemas de trabajo que se adopten, las horas en que deben realizarse los servicios de acuerdo con las autoridades marítimas del lugar y en general, todas las disposiciones que tiendan a la mejor realización de estos.

Las relaciones entre las empresas y sus trabajadores respecto al servicio público de maniobras se regirán por las disposiciones de la Ley Federal del Trabajo.

Se considerarán también como conexos con las vías generales de comunicación sus jetsos, en consecuencia, a las disposiciones de este artículo, los servicios que presten al público por empresas individuales o colectivas que, sin contar con vehículos propios, se encarguen habitualmente del transporte de artículos de cualquier naturaleza, haciendo uso de dichas vías generales de comunicación".

"El artículo 124 en vigor por Decreto del 30 de diciembre de 1950, publicado el 5 de enero de 1951, en vigor al siguiente día:

Las maniobras de carga, descarga, estiba, desestiba, alijo, acarreo, almacenaje y transbordo que se ejecuten en las zonas federales, se considerarán como actividades conexas con las vías generales de comunicación. En consecuencia para realizarlas se requerirá permiso de la Secretaría de Comunicaciones.

Los titulares de los permisos para la ejecución de maniobras de servicio público quedarán sujetos a la jurisdicción de la propia Secretaría en lo que se refiere a clasificación de efectos, responsabilidades por demora, pérdida, mermas y averías y, en general, para todo lo relativo a sus relaciones con el público. Quedarán sujetos, asimismo, a las disposiciones sobre tarifas y demás aplicables - del Libro Primero de esta Ley.

La Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas expedirá los permisos a que se refiere el párrafo anterior, preferentemente a empresas individuales o colectivas constituidas por Agentes Aduanales, comisionistas, agentes consignatarios, armadores, agentes navieros, o grupos de trabajadores, cualquiera que sea el tipo de organización legal que adopten.

Las relaciones entre permisionarios del servicio público de maniobras con sus trabajadores, se regirán en su caso, por las disposiciones de la Ley Federal del Trabajo.

Los permisos para la ejecución de maniobras de servicio particular se otorgarán a quienes pretendan mover sus propias mercancías o efectos. Las relaciones de - estos permisionarios con las agrupaciones o con los trabajadores que ejecuten - las labores a que se refiere este artículo, se regirán por la Ley Federal del - Trabajo. La Secretaría de Comunicaciones antes de expedir estos permisos deberá oír a las agrupaciones o trabajadores que pudieran resultar afectados.

2.2 Agrupaciones de Trabajadores bajo la forma de Sindicatos.

Como ya se ha indicado, la mayor parte de los casos en que se presta el servicio público de maniobras, éste es proporcionado por grupos de personas organizadas en forma de sindicatos que obtienen de las autoridades federales del trabajo el registro de sus respectivas organizaciones precisamente con el carácter de sindical. Estas agrupaciones deben contar con el correspondiente permiso para efectuar maniobras, a que alude el artículo 124 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, precepto que se comentará más adelante.

La Suprema Corte de Justicia de la Nación, en diversas ejecutorias que constituyen ya jurisprudencia ha resuelto que estas agrupaciones no son empresas mercantiles, ya que por tener el carácter de sindicatos no pueden perseguir un fin - - lucrativo no obstante, están sujetos a permisos, radios de acción y tarifas fijados por la Secretaría de Comunicaciones. A continuación se indican las ejecutorias que pueden consultarse, pronunciadas en relación con los amparos directos - que se citan en seguida:

Amparo 132/54, Cuarta Sala, de 24 de noviembre de 1955.

Amparo 154/54, Cuarta Sala, de 24 de noviembre de 1955.

Amparo 156/54, Cuarta Sala, de 24 de noviembre de 1955.

Amparo 1438/54, Cuarta Sala, de 24 de noviembre de 1955.

Amparo 8348/48, Cuarta Sala, de 6 de abril de 1956.

Además, cabe citar la ejecutoria dictada en el juicio de amparo No. 7128/57, - Cuarta Sala, de 28 de agosto de 1958, en el mismo sentido.

continuación se transcribe la parte conducente, dictada en el juicio de amparo No. 132/54.

"Si un grupo de trabajadores se organiza en sindicato y obtiene permiso de la Secretaría de Comunicaciones, para llevar a cabo alguna de las maniobras a que se - contrae el artículo en cita, no por ese solo hecho se convierte en empresa de maniobras de carácter mercantil cuya única finalidad es la de lucrar . . ." "El permiso para ejecutar las maniobras debe concederle la Secretaría de Comunicaciones y con ello, asimismo, fijar el radio de acción en que debe operar, particularidad ésta que se deriva de lo dispuesto en los artículos 20 y 124 del ordenamiento que ha venido invocándose y 5o., fracción II inciso b) del Reglamento del segundo de los artículos mencionados. Siendo pues ésta una facultad exclusiva de la Secretaría de Comunicaciones, así como la de fijar tarifas consecutivas a dichos permisos ... "

El artículo 124 de la Ley de Vías Generales de Comunicación en su tercer párrafo indica que la Secretaría de Comunicaciones está facultada para expedir permisos

de servicio público de maniobras, entre otras personas a grupos de trabajadores, cualquiera que sea el tipo de organización legal que adopten:

El artículo segundo transitorio del Decreto del 30 de diciembre de 1950, que modificó el artículo 124 citado, se refiere expresamente a las organizaciones de trabajadores maniobristas titulares de los permisos respectivos". Además el artículo 19 del Reglamento del artículo 124 mencionado, en su párrafo final alude a las organizaciones sindicales de trabajadores especializados", expresión con la que denota a los trabajadores maniobristas.

Los preceptos referidos muestran que las agrupaciones que prestan el servicio público de maniobras, pueden tener el carácter de grupos de trabajadores organizados en forma sindical.

Las agrupaciones de maniobristas pertenecen en el mayor número de casos a centrales obreras perfectamente conocidas, como son: la C.T.M., la C.R.O.M., la C.R.O.C., etc.

En ciertas ocasiones, un crecido número de organizaciones de maniobristas constituyen secciones de un sindicato que las agrupa. Sin embargo, normalmente existe una mera relación de representación (principalmente ante las autoridades) entre un comité central ejecutivo del sindicato y cada una de las secciones, las cuales tienen mesa directiva autónoma y sus propios estatutos.

Ocasionalmente, ha sucedido que alguna agrupación de maniobristas cambie hasta de central obrera.

Como ejemplo, podemos referirnos al Sindicato Nacional de Estibadores, Alijo, Cargaduría, Marinos y Similares de la República Mexicana, que comprende a un grande número de sindicatos en toda la República: la mayor parte de los cuales, llevan el mismo nombre del sindicato mencionado, pero añaden la palabra "sección" con el número respectivo. Ver: Sindicato Nacional de Estibadores, Alijo, etc., "Sección 21" San Luis Potosí.

Las diferentes secciones a que se hace mención son cada una de ellas una organización sindical con personalidad propia. No acontece con ellas lo que sucede con las secciones de sindicatos industriales, puesto que en estas últimas - el sindicato tiene personalidad y las secciones no.

En el caso de sindicatos de maniobristas que comprenden secciones distintas, cada sección, titular del respectivo permiso o de la tarifa correspondiente - tiene personalidad propia.

Así se expresa en los siguientes artículos: Segundo Transitorio del Decreto - del 30 de diciembre de 1950, que reformó el artículo 124 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, que considera como titular del permiso del servicio público de maniobras a cada organización ubicada en la localidad respectiva. Ahora bien, cada sección de algún sindicato de maniobristas es titular de un - permiso distinto al de los demás. En razón de que es titular de ese permiso, tiene personalidad propia, (nadie puede ser titular de un permiso sin tener - personalidad) distinta de la personalidad de las demás secciones y distinta - del comité ejecutivo central, el cual solamente tiene un carácter representativo, pero no efectúa por sí mismo las maniobras. El artículo 13 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, aplicable por remitir a él el artículo 124 de la propia Ley, exige que los permisionarios lleven a cabo por sí mismos la - - prestación del servicio, por tanto, las secciones son quienes prestan por sí mismas el servicio y no el comité ejecutivo central que no debe confundirse con un sindicato titular de los permisos para prestar el servicio público de maniobras.

Además, el artículo 19 párrafo final del Reglamento del Artículo 124 citado - exige a las distintas organizaciones sindicales de trabajadores especializados que operen en el lugar de que se trate, que se registren cada año ante el Departamento de Tarifas de la Secretaría de Comunicaciones. Pero el comité ejecutivo central no opera las maniobras en algún lugar, ni es quien se registra. Tampoco es el comité de referencia a quién deben notificarse las solicitudes de permisos para maniobras de servicio particular, sino a las secciones, lo que significa que cada una de ellas tiene personalidad propia.

Asimismo, el artículo 12 del Reglamento multicitado, que indica los casos en que deben revocarse los permisos a las agrupaciones de maniobristas supone que cada sección es sujeto capaz de incurrir en las causas de revocación.

Sin embargo, debe tenerse en cuenta en una gran cantidad de casos, las agrupaciones de maniobristas de cada localidad no tiene el nombre de secciones, como sucede con las agrupaciones afiliadas a la C.R.C.M., C.P.O.C., etc.

3. Contenido del Artículo 124 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

3.1 Revisión del artículo 124 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

El precepto aludido, mismo que se ha transcrito en el punto 2 inciso a) del presente capítulo, reviste una enorme importancia, pues él solo, dentro de los múltiples artículos que comprende la Ley de Vías Generales de Comunicación, rige de manera expresa toda la materia relativa a las maniobras que se ejecutan en zonas federales. Aunque el artículo 48 del ordenamiento citado alude a los servicios conexos, no menciona expresamente las maniobras.

La amplitud del artículo 124 mencionado hace posible comprender los aspectos fundamentales de la estructura jurídica que las maniobras tienen en el país por tanto, se impone un análisis pormenorizado del contenido del precepto que nos ocupa.

Solamente cabe agregar que la actual redacción del artículo 12 se ha logrado a través de diferentes modificaciones que ha venido sufriendo desde hace treinta años. Las anteriores formas de redacción que ha tenido, se han transcrito ya en el mismo punto 2 inciso a), que antecede.

El artículo 124 enumera expresamente las siguientes maniobras: carga, descarga, estiba, alijo, acarreo, almacenaje y transbordo. Pero es necesario dilucidar si tal enumeración es limitativa o solamente enunciativa.

El artículo 124, antes de la reforma última del 30 de diciembre de 1950, tiene una enumeración expresamente enunciativa, puesto que dice: "Los servicios tales como maniobras de carga, descarga, alijo, almacenaje, transbordo, estiba, desestiba, checadura, acarreo, etc., . . ." En cambio después de la última reforma mencionada se ha suprimido el término "checadura" así como la palabra "etcétera". Estas suspensiones podrían hacer pensar que el artículo 124, en su actual redacción hace una enumeración limitativa. Sin embargo, no sucede así, puesto que, independientemente de que después de la reforma se ha seguido aplicando el artículo 124 a las maniobras cuyo nombre no consta expresamente en él, la fracción XII del artículo 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, faculta a la Secretaría de Comunicaciones para fijar las tarifas de todas las maniobras relacionadas con los servicios públicos de los transportes terrestres, aéreos y marítimos. Por consiguiente e interpretado el artículo 124 de la Ley de Vías Generales de Comunicación a la luz de la fracción XIV del artículo de la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, la enumeración del artículo 124 no es limitativa, sino enunciativa.

Además es conveniente notar que antes de la actual Ley de Secretarías y Departamentos de Estado que entró en vigor el 24 de diciembre de 1958, de todas maneras la enumeración del artículo 124 se consideró meramente enunciativa, debido a que el artículo 9, fracción IX del Reglamento de la Ley de Secretarías vigente entonces, comprendía una enumeración que incluía las maniobras y la palabra "etcétera".

Maniobras de Servicios Particular.

El artículo 124 en su párrafo final establece que para la ejecución de maniobras por parte de quienes pretendan mover sus propias mercancías o efectos, se requiere la obtención de un permiso para efectuar en zona federal maniobras de servicio particular. El motivo por el que se exige que dicho permiso se hace consistir en el propio artículo, primer párrafo, en que las maniobras se consideran como actividades conexas con las vías generales de comunicación.

La Secretaría de Comunicaciones, antes de expedir esta clase de permisos, deberá oír a las agrupaciones o trabajadores que pudieran resultar afectados, según

Lo dispone el precepto que se analiza en su último párrafo. También se establece, en el mismo párrafo, que las relaciones de los permisionarios de servicio particular con las agrupaciones o con los trabajadores que ejecuten las maniobras se regirán por la Ley Federal del Trabajo. Más adelante se explicará que si una agrupación de maniobristas sindicalizada y titular de un permiso de servicio particular opera como verdadero sindicato.

Maniobras de Servicio Público.

El artículo 124, además de proporcionar los elementos jurídicos característicos de las maniobras de servicio particular, también contempla el importante aspecto de las maniobras que prestan al público y que representan el complemento indispensable del transporte con toda la enorme trascendencia que éste presenta para la vida nacional. Por consiguiente, el precepto que se analiza determina, en su párrafo primero, que las maniobras son actividades conexas con las vías generales de comunicación, sujetas en su ejercicio la competencia de la Secretaría de Comunicaciones.

Las maniobras que no se efectúan por alguna persona física o moral con sus propias mercancías o efectos, tienen el carácter de servicio público. Así lo establece expresamente el precepto que se analiza el cual, en su párrafo segundo establece que este servicio se encuentra reglamentado por el estado, de tal manera, que los titulares de los permisos para la ejecución de maniobras de servicio público se encuentran sujetos a la jurisdicción de la Secretaría de Comunicaciones no solamente por lo que se refiere a obtener el permiso respectivo, sino también a tarifas, clasificación de efectos, responsabilidades por demoras, pérdidas, mermas y averías, y, en general para todo lo relativo a sus relaciones con el público.

En el mismo párrafo se establece que los permisionarios del servicio público de maniobras están sujetos a los preceptos aplicables del Libro Primero de la Ley de Vías Generales de Comunicación. En consecuencia, viene a caracterizarse de conformidad con los principios del Derecho Administrativo el servicio de maniobras como un auténtico servicio público. Efectivamente se satisfacen en él los

requisitos de continuidad, uniformidad, igualdad y demás peculiares del servicio público.

La continuidad se asegura mediante el artículo 62 de la Ley en citada que prohíbe, a los permisionarios rehusarse a prestar el servicio.

La uniformidad se procura principalmente mediante el artículo segundo transitorio del Decreto de 30 de diciembre de 1950, que reformó el artículo 124, puesto que dispone que las organizaciones maniobristas titulares de los permisos respectivos deberán continuar prestando el servicio en las localidades respectivas. También el tercer párrafo del artículo 124 mencionado ha buscado que todos o la mayoría de los grupos del país participen de las ventajas del servicio de maniobras, al establecer una preferencia para que diversas empresas y grupos de trabajadores puedan ser autorizados para proporcionar el servicio en los distintos lugares de la República.

La igualdad queda garantizada por el artículo 55 fracción II que se refiere a la aplicación con igualdad de tratamiento en materia de tarifas. Asimismo el artículo 51 faculta a la Secretaría de Comunicaciones para introducir todas las modalidades que requiera el interés de los servicios públicos y entre ellos el de maniobras.

Los artículos 62, 55 y 51 que se han mencionado están comprendidos en el Libro Primero de la Ley de Vías Generales de Comunicación, al que, como ya se ha indicado, remite el artículo 124.

Los permisos de maniobras de servicio público deben expedirse, según el párrafo tercero del precepto que se estudia, preferentemente a empresas individuales o colectivas constituidas por agentes aduanales, comisionistas, agentes consignatarios, armadores, agentes navieros o grupos de trabajadores, cualquiera que sea el tipo de organización legal que adopten.

Al remitir el artículo 124 al Libro Primero de la Ley, se aplican también el artículo 4o., que señala el orden en que deben aplicarse las disposiciones -

legales reglamentarias y acuerdos de la Secretaría de Comunicaciones, así como el artículo 16 que remite a los reglamentos o disposiciones administrativas correspondientes para el trámite del otorgamiento de permisos.

Pero un aspecto radicalmente interesante contenido en el artículo 124 es el que se refiere al carácter jurídico de las relaciones entre permisionarios del servicio público de maniobras con sus trabajadores. Estas relaciones - deben regirse por la Ley Federal del Trabajo, de acuerdo con el párrafo cuarto del artículo 124. En embargo, el párrafo citado contempla el caso de las relaciones que se establecen precisamente entre permisionarios del servicio público de maniobras y sus trabajadores; mientras que las relaciones entre los permisionarios y los usuarios del servicio quedan sujetos a la Ley de Vías Generales de Comunicación, de acuerdo con el párrafo segundo del propio artículo 124, lo que conduce a que entre permisionarios y usuarios exista una prestación de servicios públicos que, no obstante que en algunos casos existan contratos colectivos de trabajo, la prestación de los servicios públicos queda sujeta a tarifas, condiciones, permisos y radios de acción fijados por la Secretaría de Comunicaciones como ya se señaló al referirse a la jurisprudencia que existe al respecto.

3.2 El Reglamento del Artículo 124 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

Las maniobras en zonas federales no solamente se encuentran regidas expresamente por el artículo 124 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, sino también por el Reglamento del artículo 124, de 18 de abril de 1951, publicado en el - Diario Oficial del 4 de mayo del mismo año.

A continuación se analizará el contenido del citado Reglamento, tomando en consideración que la amplitud del mismo, impide un análisis pormenorizado de cada artículo en particular; en tal virtud, se hará una exposición sucinta de las distintas partes en que pueden agruparse sus prescripciones.

Disposiciones de Carácter General.

Entre éstas, es necesario aludir a que las maniobras solo pueden ejecutarse

en zonas federales mediante el permiso a que se refiere el artículo 124 de la Ley de Vías Generales de Comunicación y sujetándose a las prescripciones del Reglamento de este precepto. El permiso mencionado puede otorgarse para la ejecución de maniobras de servicio público o para la ejecución de maniobras de servicio particular.

Se establece asimismo que a las empresas de maniobras le son aplicables las disposiciones de la Ley de Vías Generales de Comunicación que se refieren a las empresas de transportes. Estas disposiciones de carácter general se encuentran en los artículos 1o., 2o. y 28 del Reglamento del que se ha hecho mención.

Maniobras de Servicio Particular.

DEFINICION.

El artículo 4o., del Reglamento invocado expresa que son maniobras de servicio particular las que ejecute cualquier persona en relación con sus propias mercancías o efectos, y, en su caso, con equipo y personal contratado a su servicio.

NECESIDAD DE OBTENER EL PERMISO RESPECTIVO.

Conforme al artículo 18 del Reglamento los comerciantes y los particulares que cuenten con personal contratado a su servicio y, en su caso con equipo propio, pueden solicitar el permiso de servicio particular necesario para ejecutar las maniobras de sus propias mercancías o efectos.

REQUISITOS PARA OBTENER EL PERMISO DE SERVICIO PARTICULAR.

Independientemente de que debe acreditarse la personalidad del solicitante - tratándose de sociedades, es necesario satisfacer los requisitos del artículo 19 del Reglamento, que son los siguientes:

- a). Ser propietario, en su caso de los vehículos y demás equipo que se utilicen en las maniobras. Generalmente se comprueba este extremo acompañando a la solicitud copias fotostáticas certificadas notarialmente de las facturas respectivas.
- b). Figurar, en su caso, el valor de los vehículos y equipo en el activo de la negociación, para ello, se anexa a la solicitud un certificado de la Oficina Federal de Hacienda respectiva, que comprenda dicha constancia.
- c). Tener personal a su servicio contratado para esa labor. Este extremo se comprueba mediante contrato colectivo de trabajo o contratos individuales debidamente registrados ante las autoridades laborales competentes.

Es necesario llamar la atención con respecto a dos casos que acontecen con cierta frecuencia.

El primero consiste en que es común que en los contratos colectivos celebrados con algún sindicato industrial, que no es permisionario para efectuar maniobras aparezca una cláusula en la que se establece la obligación a cargo del patrón de utilizar para cualquier trabajo nuevo precisamente al personal del sindicato. En este caso, habrá personal contratado para las maniobras con apoyo en dicha cláusula.

El segundo caso consiste en que puede existir entre el solicitante del permiso particular y una agrupación de maniobristas permisionaria del servicio público algún contrato colectivo y, no obstante el solicitante acompaña a la solicitud varios contratos individuales de trabajo. En este caso, las autoridades laborales son las competentes para decidir cual es el personal al servicio del solicitante. Otro tanto sucede si existe emplazamiento para firma de contrato colectivo en contra del solicitante.

TRAMITE DE LA SOLICITUD.

Una vez recibida por la Secretaría de Comunicaciones la solicitud para maniobras de servicio particular, se hacen del conocimiento de las organizaciones

sindicales de maniobristas que operen en el lugar de que se trate y que, estén registrados dentro de los primeros quince días de cada año, ante el Departamento de Tarifas de la Secretaría de Comunicaciones, para que si tienen objeciones fundadas en Ley lo comuniquen en un término de diez días. Los conceptos anteriores se encuentran en el artículo 19 del Reglamento.

TERMINO PARA EXPEDIR EL PERMISO.

Una vez que, previa opinión del Departamento Jurídico, se han calificado por la Secretaría de Comunicaciones las objeciones que se hayan recibido y que se haya reunido toda la documentación a que se refiere el artículo 19 citado, la Secretaría dispone de diez días para expedir el permiso relativo, tal como lo dispone el artículo 20 del propio Reglamento.

De acuerdo con la parte general del artículo 12 del Reglamento la Secretaría puede revocar los permisos concedidos por las causas indicadas en ellos. Normalmente, las causas de revocación contenidas en los permisos se reducen a emplear personal o equipo distintos de los autorizados en el propio oficio del permiso. La revocación no se sigue necesariamente a la violación de las condiciones del permiso, puesto que éste ordinariamente ha previsto que puede incurrirse en las sanciones a que se refiere la Ley de Vías Generales de Comunicación, la cual comprende en su artículo 590 una sanción de carácter general para todas las infracciones que no están expresamente previstas en el capítulo correspondiente.

Maniobras de Servicio Público.

DEFINICION.

El artículo 3o., del Reglamento del artículo 124 dispone que son maniobras de servicio público las que se ejecutan por empresas autorizadas oficialmente para ello que tengan por objeto el movimiento de mercancías o efectos que sean de propiedad ajena a la empresa maniobrista y se realicen a solicitud de cualquier interesado, mediante pago con arreglo a tarifas aprobadas por la Secretaría de Comunicaciones. Este artículo debe entenderse en relación con el segundo tran-

sitorio del Decreto de 30 de diciembre de 1950, que reformó el artículo 124 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, que dispone que las organizaciones de trabajadores maniobristas titulares de los permisos respectivos deberán continuar prestando el servicio en las localidades en que no se transformaron en las empresas a que se refiere el mencionado artículo transitorio.

NECESIDAD DE OBTENER EL PERMISO RESPECTIVO.

El artículo 5o., del Reglamento en su parte general exige permiso de la Secretaría de Comunicaciones para quienes pretendan dedicarse a la prestación del servicio público de maniobras y remite a los artículos 12 y 124 de la Ley de Vías citada, para lo referente a las preferencias con que deben otorgarse los permisos solicitados. El artículo 8o., del propio Reglamento establece preferencia para las cooperativas, con el único límite de no lesionar los derechos que tengan legalmente adquiridos las agrupaciones de trabajadores maniobristas.

REQUISITOS PARA OBTENER PERMISO DE SERVICIO PUBLICO.

Para acreditar la personalidad, en su caso, se requiere anexar a la solicitud lo siguiente:

Si se trata de agrupaciones de trabajadores maniobristas con carácter sindical, copia certificada de su registro, expedida por el Departamento de Registro de Asociaciones de la Secretaría del Trabajo y Previsión Social y, además, una copia certificada de su padrón debe acompañar a su solicitud una copia certificada de la escritura constitutiva, así como de los contratos colectivos o individuales de trabajo celebrados con el personal que ejecute las maniobras.

Si se trata de alguna cooperativa deberá acompañar las bases constitutivas debidamente aprobadas por la Secretaría de Industria y Comercio, en vez de la escritura constitutiva.

De esta manera se llena el requisito señalado en el artículo 5o., fracción I.

inciso b y c; II, incisos de la a) a la g) y III y 6o., del Reglamento del artículo 124.

TRAMITE DE LA SOLICITUD.

De acuerdo con el artículo 10 del Reglamento las solicitudes se tramitarán de acuerdo con el orden cronológico en que hayan sido presentadas pero para el otorgamiento del permiso deben tomarse en cuenta las preferencias y la mayor garantía de la eficiente prestación del servicio, así como la antigüedad en prestar el servicio de maniobras en la localidad. El artículo 5o., fracción IV del Reglamento dispone que la Secretaría de Comunicaciones debe llevar un registro de las solicitudes de permiso y expedir constancia a los interesados sobre la fecha y hora en que presenten su solicitud. La fracción V del mismo precepto ordena la publicación en el Diario Oficial de un edicto que debe hacerse dos veces con un intervalo de 5 días, a efecto de permitir las observaciones que los interesados estimen pertinentes, para lo cual se concede un término de quince días.

La Secretaría puede negar la autorización pedida si no se han llenado las condiciones de solvencia y formalidad necesaria para garantizar los intereses del público cuando encuentre que la sociedad solicitante no está legalmente constituida: cuando en el lugar operen una o más empresas de maniobras cuyos servicios basten para cubrir las necesidades, previo el parecer de la Comisión Técnica Consultiva de Vías Generales de Comunicación. Consultando a la Comisión mencionada, puede la Secretaría de Comunicaciones otorgar permiso exclusivo en alguna localidad. También puede la propia Secretaría autorizar provisionalmente a las empresas que hayan estado prestando el servicio público de maniobras, mientras resuelve el otorgamiento del permiso definitivo. El trámite que se señala se encuentra previsto en los artículos 9o., 11, y 7o., del Reglamento.

TERMINO PARA EXPEDIR EL PERMISO.

De acuerdo con el artículo 5o., fracción VI del Reglamento, la Secretaría de Comunicaciones resolverá si otorga o no el permiso dentro de los treinta días

siguientes a la fecha en que se haya completado la información y documentos necesarios para el estudio correspondiente. Debe tenerse en cuenta que antes del otorgamiento del permiso solicitado, la Secretaría de Comunicaciones obtiene el parecer de la Comisión Consultiva de Tarifas, tal como lo dispone el artículo 49 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

Por último, debe hacerse notar que el permiso contenido en su oficio, ha sido una modalidad que se ha observado desde mediados del año de 1955; mientras -- que antes de esa fecha los permisos equivalen a las tarifas aprobadas o, por mejor decir, al oficio aprobatorio de la tarifa del solicitante.

REVOCACION.

Según el artículo 12 del Reglamento, la Secretaría de Comunicaciones podrá -- revocar los permisos concedidos por las causas que en ellos se indiquen y -- además:

- a) Si la empresa reincide en aplicar cuotas distintas de las aprobadas, sin autorización de la Secretaría.
- b) Cuando desobedezca, sin fundamento legal, las indicaciones que la repetida autoridad le haga respecto a las condiciones en que preste los servicios.
- c) Cuando no cubra oportunamente sus responsabilidades derivadas de las maniobras.
- d) Cuando ejecute actos que impidan o tiendan a impedir a los demás la prestación de servicios públicos autorizados.
- e) Cuando ejecute actos que impidan o tiendan a impedir la ejecución de maniobras de servicio particular, autorizadas por la Secretaría de Comunicaciones. y
- f) Cuando suspenda ilegalmente sus servicios y no los reanude al ser requerida para ello por la Secretaría.

REGULACION DEL SERVICIO PUBLICO DE MANIOBRAS
POR EL ESTADO.

La Secretaría de Comunicaciones queda facultada, según el artículo 22 del Reglamento, para señalar por conducto de su Departamento de Tarifas las condiciones en que se presten los servicios de maniobras en cada lugar y las normas de aplicación de las tarifas. Estas normas, que el artículo 50 de la Ley de Vías Generales de Comunicación denomina reglas de aplicación de las tarifas comprenden un cúmulo de disposiciones administrativas que regulan la forma de prestar el servicio, juntamente con las diversas modificaciones que sufren - las cuotas en una amplia diversidad de circunstancias, expresamente previstas. Una clasificación de este tipo de reglas es predominantemente de carácter económico. La Secretaría de Comunicaciones ha dictado también disposiciones de carácter social, como lo es prevenir la constitución de un fondo de reserva, para cubrir las prestaciones legales y sociales a cargo del permisionario y - en favor de todos y cada uno de los trabajadores maniobristas. Aun en el - - terreno Internacional, se ha procurado garantizar la seguridad de los trabajadores en los muelles, mediante el Convenio 32 de la Oficina Internacional del Trabajo y que se encuentra suscrito por el Gobierno Mexicano. De conformidad con el artículo 13 del Reglamento la Secretaría de Comunicaciones puede ordenar al permisionario que introduzca las mejoras necesarias y tomar las medidas pertinentes para lograr la prestación eficiente del servicio. La Secretaría mencionada ha concedido en grande número de casos que se constituyan fondos de reserva destinados a adquirir maquinaria y equipo, para evitar que el servicio se preste en condiciones inhumanas.

Con respecto a las responsabilidades por demoras, mermas, pérdidas y averías, el artículo 21 del Reglamento sujeta a las empresas de maniobras a lo prescrito por la Ley de Vías Generales de Comunicación y por el Código de Comercio, así como un instructivo de la Secretaría especial para estas cuestiones.

Las tarifas aprobadas deben ser impresas. Los permisionarios deben remitir a la Secretaría de Comunicaciones cincuenta ejemplares de ellas y deben tener -

suficientes ejemplares a disposición del público en sus oficinas. Tal cosa dispone el artículo 25 del Reglamento, así como también señala como deben distribuirse varios de los ejemplares recibidos.

INSPECCION Y VIGILANCIA.

El artículo 26 del Reglamento establece la obligación a cargo de los permisionarios del servicio público de maniobras, de facilitar las visitas de inspección de la Secretaría de Comunicaciones, ya sean parciales o generales, técnicas o administrativas, así como la obligación de poner a disposición de los inspectores todos los libros, documentos y papeles necesarios.

Las empresas de maniobras deben llevar informes semestrales a la Secretaría de Comunicaciones con los datos técnicos y administrativos conducentes así como proporcionar los datos estadísticos que se requieran, tal como lo dispone el artículo 27 del Reglamento.

Las sanciones aplicables a las empresas de maniobras de servicio público se previenen en los artículos 23 y 24 del Reglamento el cual remite a los artículos 527 a 530 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

CASOS ESPECIALES.

El primer caso se refiere al acarreo que se efectúa de los andenes de entrega de las bodegas del ferrocarril, de los patios respectivos y en general, de la zona federal a un punto cualquiera de la población de que se trate o viceversa. El artículo 14 del Reglamento previene que los consignatarios de la mercancía pueden efectuar directamente dicho acarreo con elementos propios y utilizar, si así lo desean, los servicios de las organizaciones de transportes locales.

El artículo 14 aludido debe entenderse de acuerdo con el párrafo final del artículo 124 de la Ley de Vías Generales de Comunicación y, por tanto el acarreo de referencia solo puede efectuarse por aquellos consignatarios que cuenten con el respectivo permiso para maniobras de servicio particular, expedido previa audiencia de las agrupaciones de maniobristas que pudieran resultar afectadas.

Un segundo caso, consiste en que las maniobras de carro de ferrocarril a bodega de ferrocarril y de ésta al andén de entrega o viceversa, así como el transbordo de carro a carro en tránsito y las maniobras del servicio de express - hasta el domicilio del destinatario o destino final y las de carga se harán -- con personal de los ferrocarriles, cuando la Secretaría de Comunicaciones autorice a las empresas ferrocarrileras para ello, lo que acontece al aprobarse las tarifas respectivas, así lo establece el artículo 15 del Reglamento.

Un tercer caso consiste en que las maniobras en los aeródromos o aeropuertos autorizados para el tráfico comercial, así como las que se ejecuten en la prestación del servicio de express aéreo fuera de los límites de los aeropuertos, se harán por personal al servicio de las empresas de transporte aéreo, mediante el contrato correspondiente, que debe ser aprobado previamente por la Secretaría de Comunicaciones (artículo 52 fracción I de la Ley de Vías Generales de Comunicación) o, en su caso, dichas maniobras pueden prestarse por el personal al servicio de las empresas concesionarias de la operación y explotación de - aeródromos o aeropuertos, tal cosa dispone el artículo 16 del Reglamento.

Un caso más consiste en que los propietarios o concesionarios de espuelas ferrocarrileras de uso privado, pueden realizar las maniobras respectivas con el propio personal, tal como lo dispone el artículo 17 del Reglamento. Por "Concesionarios" deben entenderse aquellos que en virtud de un contrato celebrado con los ferrocarriles pueden disponer para uso privado de una espuela ferrocarrilera.

Debe entenderse que una espuela de uso privado es, por ello mismo, un lugar que no es apto jurídicamente para que en él se preste su servicio público, motivo por el cual, para que los propietarios o concesionarios de alguna espuela de este tipo realicen en ella las maniobras respectivas con su propio personal, basta - que comprueben el carácter que tienen mediante el contrato correspondiente con los ferrocarriles, sin que proceda satisfacer los requisitos a que se refiere - el artículo 19 del Reglamento, el cual, de su propia lectura muestra que se refiere a maniobras efectuadas en lugares aptos para que en ellas se ejecuten maniobras de servicio público.

El mismo principio jurídico a que se refiere el artículo 17 del Reglamento se encuentra también en el artículo 210 de la Ley de Vías Generales de Comunicación por lo que toca a muelles de propiedad particular ya que, para que en -- ellos puedan ejecutarse maniobras de servicio público se requiere que la Se-- cretaría de Comunicaciones, cuando el interés público lo exija disponga que tales muelles presten servicio público.

Para ilustrar estas consideraciones, se transcribe a continuación la parte -- conducente de la sentencia dictada por el Juez de Distrito de Campeche en el amparo 156/59, promovido por varios sindicatos de maniobristas.

"... De las consideraciones anteriores salta a la vista que las responsable - no violan en perjuicio de los quejosos como se asienta en la demanda de amparo, los artículos 124 de la Ley de Vías Generales y 19 de su Reglamento, por haber otorgado el permiso reclamado a Peña y Nevarez, S. A., sin haberlos oído en su carácter de agrupaciones obreras especializadas que operan en el lugar, porque al respecto cabe considerar que dicho permiso a que se refieren los citados -- dispositivos legales, y para el que antes de otorgarse debe oírse a las agrupa ciones que puedan resultar afectadas, se contrae a permisos particulares para - efectuar maniobras en zona federal destinadas a prestar servicio público. Pero en el caso a estudio el permiso reclamado no es propiamente tal, por cuanto no crea derecho a favor de la nombrada empresa Peñ y Nevarez, S. A., ni obli gaciones a cargo de la administración, sino que solo se reconoce la facultad que el invocado artículo 124 de la Ley de Vías Generales de Comunicación y 17 y de-- más relativos de su Reglamento, conceden a las personas que se encuentren en la situación de la aludida empresa, para realizar sus maniobras en un lugar no des-- tinado a la prestación de servicio público y, en estas condiciones, los quejosos no han sido desplazados, ni tampoco se les ha violado el derecho de audiencia, ya que no resultan afectados porque dicha empresa realice maniobras en un muelle que es propio y, consecuentemente, de uso privado."

B I B L I O G R A F I A

- (1) García Oviedo, Derecho Administrativo I página 95 y siguientes.
- (2) García Oviedo, Derecho Administrativo I página 12.

CAPITULO III

LOS SINDICATOS DE MANIOBRISTAS, PERMISIONARIOS DEL SERVICIO PUBLICO DE EJECUCION DE MANIOBRAS EN ZONAS FEDERALES.

El servicio público de maniobras se encuentra regido por los principios del Derecho Administrativo que informan los servicios públicos, de tal manera que se encuentra regulado por el Estado, no solamente mediante la Ley y los Reglamentos Presidencias respectivos; sino también mediante una serie de actos administrativos de la competencia de la Secretaría de Comunicaciones.

Cualquier agrupación sindical de maniobristas requiere, para prestar el servicio público correspondiente, contar con un permiso otorgado al efecto por la Secretaría mencionada.

El permiso aludido, desde mediados de 1955 contiene en un oficio peron antes de esa fecha, estaba contenido en forma tácita, en la tarifa aprobada por la Secretaría de Comunicaciones a la agrupación maniobrista respectiva.

La tarifa, además de comprender una clasificación de efectos y la lista de los precios por cada tipo de maniobras que se efectúan con cada clase de mercancías, incluye una serie de reglas, fijadas y aprobadas por la Secretaría de Comunicaciones que constituyen un elemento más de la regulación, por parte del Estado, del servicio público de maniobras y que, a menudo proporcionan diversas disposiciones sobre la forma misma de prestar el servicio.

En la carátula de cualquier ejemplo impreso de una tarifa aparece el nombre de la agrupación maniobrista titular de ella. Sin embargo, conviene formular al respecto la siguiente observación.

El nombre de un sindicato maniobrista puede no referirse al tipo de maniobras - cuya prestación le ha sido autorizada por la Secretaría de Comunicaciones; - porque dicha denominación es elegida al arbitrio del sindicato, el cual solicita su registro ante las autoridades del trabajo precisamente con esa denomina-

ción. Por tanto, es necesario tener en cuenta que el nombre de un sindicato no proporciona el tipo de maniobras a los radios de acción que efectivamente tienen autorizados. Un ejemplo es el siguiente: "Sindicato Unico de Estibadores y Conductores de Cerdos en Bodegas, Estaciones Ferrocarriлерas, Areas en Zonas Federales y Estatales del Puerto de Campeche."

En cambio, es importante señalar que los radios de acción y los tipos de maniobras autorizados se encuentran en los lugares de una tarifa que se indican a continuación: 1. En el encabezado de la propia tarifa; 2. En los títulos de cada capítulo o sección de la tarifa; 3. En algunas de las reglas de aplicación que aparecen al final de la tarifa o en cada capítulo o sección de ella; 4. Implícitamente pueden encontrarse mediante la lectura de la clasificación de efectos y de aquellas maniobras que están previstas con la respectiva cuota.

Independientemente, distintas disposiciones administrativas regulan el servicio público de maniobras ya sea que se contengan en circulares, actas, oficios y convenios aprobados por la Secretaría de Comunicaciones. A manera de aclaración se deben apuntar que las circulares a que se ha hecho mención tienen el carácter de oficios dirigidos a todos los permisionarios del servicio público o a un grupo que reviste alguna particularidad y no se trata de circulares interiores giradas al personal de alguna dependencia oficial.

Los sindicatos de maniobristas titulares de los permisos del servicio público respectivo operan en unas ocasiones como sindicatos sujetos al Derecho Colectivo del Trabajo y, otras veces, operan con el carácter de permisionarios del -- servicio público de maniobras. A continuación se desarrollarán ambos aspectos y, después se tratará lo referente a los radios de acción y a la maniobra de acarreo.

1. Los Sindicatos como sujetos de Derecho Social del Trabajador.

Mario de la Cueva, en su Derecho Mexicano del Trabajo, Tomo Segundo, página 277

in fine, se expresa de la siguiente manera: "El efecto primero del Derecho Colectivo del Trabajo es la unión de los trabajadores en la asociación profesional, unión cuyo propósito es asegurar la igualdad entre trabajadores y patrones. Desde este punto de vista, el Derecho Colectivo del Trabajo tiende a democratizar el derecho y la vida social, al hacer de los trabajadores los -- iguales del empresario, con quién discutirán de potencia a potencia las cláusulas de los contratos de trabajo. "Esta explicación ofrece la luz bajo la cual debe contemplarse el artículo 47 de la Ley Federal del Trabajo, que dice a la letra:" Artículo 47.- En el contrato colectivo se fijarán:

I. El monto de los salarios.

II. Las horas de trabajo.

III. La intensidad y calidad del trabajo.

IV. Los descansos y vacaciones. y

V. Las demás estipulaciones que convengan las partes."

Ahora bien, el artículo 124 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, en su párrafo cuarto y quinto, dispone que las relaciones entre permisionarios del servicio público de maniobras o permisionarios para la ejecución de servicio particular con los trabajadores que utilicen para las maniobras objeto de sus permisos, se regirán por la Ley Federal del Trabajo.

En consecuencia, no solamente los trabajadores al servicio de un permisionario pueden celebrar contratos individuales de trabajo con dicho permisionario, - quién evidentemente es su patrón, sino que también los sindicatos pueden celebrar contratos colectivos de trabajo con los permisionarios que son sus patrones, con arreglo a lo que disponen los artículos 43, 47 y demás relativos de la Ley Federal del Trabajo. Estos sindicatos al servicio de un permisionario están sujetos al Derecho Colectivo del Trabajo. Sin embargo, debe hacerse - -

hincapié en que en estos casos no se están en presencia de un sindicato que preste un servicio público, porque se trata de dos casos:

I. El permisionario lo es para efectuar maniobras de servicio particular - para mover en zona federal sus propias mercancías o efectos. Es claro que entonces no se está realizando un servicio público por el permisionario y - que los trabajadores de que se vale para la ejecución de maniobras de servicio particular tampoco están efectuando un servicio público.

II. El segundo caso consiste en que un titular de permiso del servicio público de maniobras (podría ser una empresa mercantil como Trac Mafen S. de R.L. en Veracruz) es quien presta el servicio público aludido aunque para ello se vale de trabajadores contratados al efecto, ya estén constituidos en sindicato o no. En este caso el sindicato al servicio de su patrón que es quien presta el servicio público, no tiene el carácter de permisionario del servicio público aludido.

Puede agregarse que si un sindicato titular de un permiso para efectuar servicio público de maniobras presta sus servicios a otro permisionario del servicio de maniobras ya sea público ya particular, está sujeto al Derecho Colectivo del Trabajo en sus relaciones con el permisionario patrón.

1.1 Su carácter de permisionarios del Servicio Público de Maniobras.

El artículo 124 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, en sus párrafos IV y V, como ya se ha apuntado, establece que las relaciones entre un permisionario y sus trabajadores se regirán por la Ley Federal del Trabajo. Pero no dispone que las relaciones entre un sindicato titular del permiso de servicio público de maniobras y los diferentes usuarios a quienes les preste el servicio se rijan por la Ley laboral mencionada. Antes bien, expresamente señala el --segundo párrafo del artículo 124, que "Los titulares de los permisos para la ejecución de maniobras de servicio público quedarán sujetos a la jurisdicción de la propia Secretaría de Comunicaciones en lo que se refiere a la clasificac-

ción de efectos, responsabilidades por demora, pérdidas, mermas y averías y, en general para todo lo relativo a sus relaciones con el público. Quedarán sujetos asimismo a las disposiciones sobre tarifas y demás aplicables del -- Libro Primero de esta Ley (la de Vías Generales de Comunicación).

Teniendo en cuenta los principios del Derecho Administrativo que rigen los servicios públicos, y muy especialmente, el carácter peculiar de estos servi cios que son regulados por el Estado, la Suprema Corte de Justicia de la - - Nación en ejecutoria de 4 de agosto de 1945, pronunciada por la Cuarta Sala en el amparo en revisión No. 9225/45 1ra., promovido por el Sindicato Gremial de Cargadores de Saltillo dice lo siguiente:

"Los servicios de maniobras de carga y descarga, estiba y desestiba, son - públicos, y como tales no están sujetos a la actividad de los particulares sino que su ejercicio tiene que se regulado por el Gobierno, por conducto del órgano correspondiente, porque se consideran indispensables para el desenvol- vimiento de la interdependencia social, y por lo tanto, esa regulación tiende a proteger los intereses colectivos a los que deben subordinarse los patrimo- niales de toda persona física o moral. Sentando lo anterior, es manifiesto que el artículo 124 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, en cuanto - regula un servicio público, al ordenar que para que cualquier agrupación o - personas lo desempeñen tienen que obtener el permiso de la Secretaría del -- Ramo y la aprobación de las tarifas consiguientes, no pugna con el artículo 123 Constitucional, puesto que en esta clase de servicios no existe relación de trabajadores a patrones, sino de contratantes que operan en una rama de - servicio público sometidos a la jurisdicción de la Secretaría de Comunicacio- nes. Los mencionados servicios en zona federal que utilizan empresas particu- lares, omo no son prestados bajo la dirección y dependencia de tales empresas, hace que éstas no adquieran el carácter de patrones al utilizar dichos servi- cios que son públicos, y por lo mismo, no puede sostenerse que entre los que reciben y quienes los prestan, celebren un contrato de trabajo, pues no existe entre ellos ningún nexo directo que pudiera engendrar a esa figura contra cional." (Páginas 29 y 30 del Informe del Presidente de esta H. Cuarta Sala al terminar el año de 1945).

Exactamente transcribe la misma tésis la ejecutoria directa por la Cuarta Sala de la Suprema Corte el día 25 de octubre de 1946, en el amparo en revisión - 3305/46.

Si bien ambas ejecutorias no se refieren al artículo de la Ley de Vías Generales de Comunicación, en su redacción actualmente en vigor, los argumentos esgrimidos en las mismas son valederos también con la actual redacción de dicho precepto. No obstante, con posterioridad a las dos ejecutorias mencionadas, - la propia Cuarta Sala de la Suprema Corte ha sustentado tésis de que un sindicato titular de un permiso de la Secretaría de Comunicaciones no se convierte por ese solo hecho en una empresa de carácter mercantil sino que continua - - siendo un sindicato de trabajadores asalariados que prestan sus servicios a un patrón independientemente de que las maniobras que realicen constituyan un servicio público.

Esta tésis constituye jurisprudencia, como ya se anotó al referirnos a las - Agrupaciones de Trabajadores que revisten carácter sindical. Sin embargo, - es necesario aclarar que en las ejecutorias dictadas en los juicios de amparo de 132/54, 154/54, 156/54 y 1435/54, ejecutorias que forman parte de la jurisprudencia aludida, se invoca por la Cuarta Sala el hecho de que las personas - demandadas por diversos sindicatos para la celebración de contrato colectivo no probaron en autos la ausencia de relaciones de dirección y dependencia a - que se hace mención establece que las maniobras que ejecute un sindicato titular de un permiso de la Secretaría de Comunicaciones constituyen un servicio público que debe quedar ajustado a las disposiciones de la Ley de Vías Generales de Comunicación y, por tanto, se trata de un servicio regulado por el Estado, en el que éste, a través de la Secretaría de Comunicaciones sujeta a tarifas, reglas de aplicación de las mismas, condiciones de operación del servicio horarios y todo lo relativo a sus relaciones con el público usuario, tal como lo indican el artículo 124 de la Ley de Vías Generales de Comunicación y 48, 49, 50, 51 y otros más del Libro Primero de la propia Ley.

De lo anterior se deduce que, aunque en algunos casos un sindicato titular de un permiso del servicio público de maniobras haya obtenido la celebración de un contrato colectivo de trabajo, con algunos usuarios a quienes la Suprema -

Corte ha considerado en cada caso concreto como patrones, y por tanto ha procedido la celebración del contrato colectivo conforme al artículo 43 de la Ley Federal del Trabajo, dichos contratos - no solamente están expuestos a quedar sin contenido alguno, sino a carecer de validez en tanto no sean aprobados por la Secretaría de Comunicaciones.

Efectivamente, el artículo 35 de la Ley Federal del Trabajo establece que en los contratos colectivos se fijarán las condiciones básicas bajo las cuales se regulará la relación laboral entre las partes. Ahora bien, el artículo 124 en su fracción segunda sujeta a tarifas a los sindicatos de maniobristas titulares del permiso respectivo, por lo cual cabe fijar por convenio entre el sindicato permisionario y los usuarios el monto de los salarios, dado que la Secretaría de Comunicaciones debe aprobar previamente las tarifas como lo dice el artículo 50 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, si bien cabe que el convenio sea aprobado por la propia -- Secretaría de Comunicaciones, caso en el cual no surtirá efectos -- hasta llenar el requisito de aprobación, el cual debe sujetarse a la ley y reglamentos reguladores del servicio público respectivo. Los horarios también deben ser previamente autorizados por la Secretaría de Comunicaciones como lo dice el artículo 50 mencionado. La intensidad y calidad del trabajo, en el servicio público, tal como lo dispone el artículo 51 de la propia Ley de Vías. Los descansos y vacaciones y las demás estipulaciones que contengan las partes están sujetas a lo que dispone el segundo párrafo del artículo 124 de la Ley de Vías Generales de Comunicación que sujeta a los titulares de los permisos para el servicio público de maniobras a la Secretaría de Comunicaciones en todo lo relativo a sus relaciones con el público y que, al remitir al Libro Primero de -- dicha ley, envía al artículo 52 fracción I que exige la previa -- aprobación de los contratos relacionados con los objetos del permiso bajo, la pena de no surtir efectos mientras no se llene el requisito de aprobación.

De esta manera un contrato colectivo que no se ajuste a los principios de Derecho Administrativo que regulan el servicio público de maniobras queda, por ello mismo, vacío del contenido previsto en el artículo 47 fracción tercera de la Ley Federal del Trabajo.

Más todavía el artículo 386 de la Ley Federal del Trabajo, al definir contrato colectivo lo define como un convenio que se celebra con objeto de establecer las condiciones según las cuales debe -- prestarse el trabajo, pero cuando dichas condiciones están ya precisadas por la Ley, reglamentos y actos administrativos reguladores del servicio público de maniobras, en determinado caso, es claro - que falta materia para la celebración de un contrato colectivo ya que no pueden convenirse las condiciones de prestación del trabajo de modo distinto a como están reguladas por el Estado.

Otra observación oportuna consiste en que en el caso de que un sindicato titular de un permiso para el servicio público de maniobras celebre contrato colectivo con un usuario que carece del carácter de permisionario se encuentra regulado en sus relaciones con éste por disposiciones de carácter administrativo normativas del servicio público correspondiente y, en tal caso, no se satisfacen los - requisitos doctrinales propios del Derecho Colectivo del Trabajo, en el sentido de que el sindicato no discute con el usuario las -- cláusulas del contrato de trabajo con el objeto de que a través de dicha discusión se establezca el derecho para ambas partes, ya que los términos de la posible discusión deben sujetarse al sistema de regulación de un servicio público por parte del Estado. En todo caso, puede un sindicato maniobrista discutir con los usuarios o quienes los representen los proyectos de tarifas y las distintas modificaciones para sujetarlos a la aprobación de la Secretaría de Comunicaciones, aunque tales proyectos de tarifas o modificaciones revistan la forma de convenios todavía no aprobados.

De modo complementario con relación a lo ya expuesto, se anota que las ejecutorias de la Cuarta Sala de la Suprema Corte dictadas en

los amparos directos 2807/58 y 5304/58 afirman que las agrupaciones de trabajadores pueden celebrar contratos de trabajo consiguando en ellos cuotas y condiciones iguales a las que fijen las tarifas autorizadas por la Secretaría de Comunicaciones, bajo la pena de nulidad de cualquier cláusula en contrario; pero para -- ello se basó la Cuarta Sala en el artículo 124 de la Ley de Vías Generales de Comunicación en su redacción anterior a la reforma última publicada en el Diario Oficial de 5 de enero de 1951 y, - dicho precepto contenía un párrafo expreso que aceptaba la celebración de contratos colectivos condicionados a que el cláusulado se ajustará a las tarifas aprobadas por la Secretaría.

Hasta ahora se ha venido tratando acerca de los sindicatos titulares del servicio público de maniobras ligados a ciertos patrones por medio de contratos colectivos. En realidad, un sindicato titular de un permiso de este género, en el caso de contar con algunos contratos colectivos de trabajo solamente los tiene con respecto de algunos usuarios que requieren, con frecuencia o en grande volumen, el manejo de mercancías o efectos, tales como algunos -- agentes aduanales, navieros e industriales; pero el sindicato - - sigue prestando el servicio público de maniobras, en la localidad respectiva, a todos los usuarios que lo soliciten, sin mediar entre ellos ningún contrato colectivo.

Ya se ha apuntado que, en la mayor parte de las ejecutorias que - constituyeron jurisprudencia con respecto a que los maniobristas pueden celebrar contratos colectivos de trabajo, se expresa como - motivo el hecho de que los usuarios demandados por los sindicatos para la celebración del contrato colectivo, no acreditaron en autos la ausencia de dirección y dependencia. Tampoco se hace mención - en dichas ejecutorias al problema de la retribución convenida como elementos de la definición del contrato de trabajo. Efectivamente

el artículo 387 de la Ley Federal del Trabajo establece la obligación a cargo del patrón de celebrar un contrato colectivo cuando emplee trabajadores pertenecientes a un sindicato. El artículo 10 de dicha Ley expresa que patrón es toda persona física o moral que emplee el servicio de otra en virtud de un contrato de trabajo. A su vez, el artículo 20 de la propia Ley define el contrato individual de trabajo como aquel por virtud del cual -- una persona se obliga a prestar a otra, bajo su dirección y dependencia, un servicio personal mediante una retribución convenida.

En la prestación del servicio público de maniobras, que realiza para un usuario un sindicato titular del permiso correspondiente, los trabajadores integrantes del sindicato no han tenido con el usuario una relación sujeta a una retribución convenida, sino fijada mediante las tarifas que, después del estudio correspondiente ha aprobado previamente la Secretaría de Comunicaciones conforme a los artículos 49, 50 y 124 de la Ley de Vías Generales de Comunicación. Cualquier convenio preliminar a la aprobación de una tarifa o de modificaciones a la misma, tiene el carácter de un mero proyecto que solamente tendrá vigencia al producirse el acto aprobatorio que forma parte de la regulación.

El artículo 21 de la Ley Federal del Trabajo establece la presunción juristatum de que existe contrato de trabajo entre el que -- presta un servicio personal y el que lo recibe. Sin embargo, -- puede probarse que no existen, entre un sindicato de maniobristas así como sus miembros integrantes, y los usuarios, las relaciones de Dirección y Dependencia.

Según el Lic. Salomón González Blanco (Apuntes para el primer curso de Derecho del Trabajo), por dependencia deben entenderse el deber jurídico de mando del patrón y el deber jurídico de obediencia a cargo del trabajador. La dependencia económica no es un --

elemento esencial del contrato de trabajo, como lo expresa - Erwin Jacobi, citado por Mario de la Cueva en su Derecho Mexicano del Trabajo, Tomo I, pag. 501, opinión apoyada por el Profr. Vicenso Cassi, citado en el mismo lugar de la obra mencionada, así como por Barassi, Sinzheimer, etc.

Mario de la Cueva en la obra citada página 513, insiste en que la esencia de la relación de trabajo estriba en que el patrón -- está en posibilidad, en todo momento, de disponer de la fuerza - de trabajo de sus trabajadores, según convenga a los fines de su empresa y añade que, faltando esa posibilidad de disposición no habrá relación de trabajo. Agrega, además, que el deber de obediencia es esencial a la relación de trabajo, como lo demuestra la circunstancia de que la desobediencia constituye una causa -- justificada de rescisión de contrato de trabajo. Pero al efectuarse las maniobras en el caso a que se alude, se presta un ser vicio público en que el Estado, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones, señala las condiciones en que se presten los ser vicios en cada lugar y las normas de aplicación de las tarifas, ordena a los permisionarios que introduzcan las mejoras necesarias y, en cada caso de que ésto no se haga toma las medidas que estime pertinente para lograr la prestación eficiente del permiso; el ser vicio debe prestarse conforme a horarios, tarifas y reglas autorizadas previamente por la propia Secretaría de Comunicaciones; la - misma dependencia oficial está facultada para introducir a las con diciones conforme a las cuales se haga el servicio público, todas las modalidades que dicta el interés del mismo (artículo 22 y 13 - del Reglamento del Artículo 124 de la Ley de Vías Generales de Co- municación y 50 y 51 de la última Ley citada).

En consecuencia se está en presencia de un servicio público en que los maniobristas y su agrupación no están en condiciones de obedecer al usuario, el cual únicamente solicita el servicio respectivo

y acepta un recibo, generalmente ajustado a precios por tonelada de cierto artículo manejado; sino que la obediencia existe con respecto a la regulación estatal del servicio público. Por esto de hecho, los usuarios no se encuentran presentes en el lugar en que se efectúan las maniobras ni disponen de las horas, la forma y los demás pormenores con respecto a ellas.

Por lo que se refiere a la dirección, que Mario de la Cueva caracteriza como la posibilidad jurídica de que el patrón no imponga su voluntad y la consiguiente obligación del trabajador de conformarse en la prestación del servicio, a las instrucciones recibidas, tampoco los usuarios están en condiciones de dirigir las maniobras, quedando limitados a solicitarlas para que se efectúen en el tiempo y forma determinados por el Estado, mediante la regulación de que ya se ha tratado. De hecho, no solamente no están presentes donde se realizan las maniobras, sino que deben esperar el turno que le corresponde según el orden de las solicitudes presentadas a la agrupación sindical de maniobristas y, cualquier duda o dificultad planteada con motivo de la ejecución de las maniobras se sujeta para resolución a la Secretaría de Comunicaciones.

Evidentemente, las maniobras constituyen la prestación de un servicio público que no es regido por el Derecho Civil, sino de la misma manera que los demás servicios públicos, como los de transportes, se encuentra sujeto a los principios del Derecho Administrativo en su rama del Derecho Vial o sea del Derecho de los Transportes.

Deba también hacerse notar que, aunque algunas agrupaciones de maniobristas prestan el servicio únicamente con su trabajo personal, otros sindicatos de maniobristas cuentan con maquinaria y equipos propios, que varían desde un conjunto de camiones, hasta maquinaria costosa que, en ocasiones vale varios cientos de miles de pesos. Ese equipo y maquinaria son de propiedad de los maniobristas. Entre otras razones, este último hecho ha engendrado, en -

ocasiones la opinión de que tales sindicatos sean mas bien empresas, pero este asunto ha quedado ya dilucidado al exponerse la -- jurisprudencia a que se hizo mención.

1.2. Sus Radios de Acción.

El Derecho Administrativo exige, en buena técnica jurídica que un servicio público se encuentre regulado de tal manera por el Estado, que no permita que se hagan nugatorias las disposiciones que tiendan a asegurar que dicho servicio público se preste con las - características de continuidad, uniformidad, igualdad y demás. Ahora bien, si en una localidad existen distintas empresas o agrupaciones de permisionarios del servicio público de maniobras, el Estado corre riesgo de quedar incapacitado para proteger el interés colectivo si no cuida acuciosamente la delimitación de los -- radios de acción de distintas empresas o agrupaciones del servicio público de maniobras a que se alude.

El concepto de "Radios de Acción" es, de acuerdo con la doctrina jurídica universal un concepto complejo. A efecto de verificar - la anterior afirmación puede consultarse al Vademecum del Puerto de Amberes, en el que se señalan las tarifas de la Federeción Marítima de Amberes. En dicho documento puede observarse cuidadosamente los tipos de maniobras, según quién los proporcione, así -- como deben tenerse en cuenta otros conceptos indispensables para evitar fricciones entre los integrantes de las personas morales - que presten tal servicio.

Un mérito en el que jamás se reparará lo bastante, de nuestra legislación vigente, consiste en que el artículo 124 de la Ley de Vías Generales de Comunicación en su actual redacción, responde - lo más ajustadamente posible a la realidad de nuestro medio. Este ajuste se ha logrado a través de las modificaciones que ha sufrido este precepto y que ya se han transcrito en su oportunidad

Por otra parte el Reglamento del artículo 124 mencionado ha sido fruto de una experiencia lograda a través del tiempo que ha sido necesario para captar en la forma más aproximada esa realidad.

Se insiste en que el servicio público de maniobras, si no, se --
contara con aquellos elementos que integran el concepto complejo
de radio de acción se vería obstaculizado para lograr el benefi-
cio colectivo que de él se espera.

Si se examina, con un método analítico lo suficientemente meticu-
loso lo que son radios de acción, encontramos cinco elementos --
que, aunque se distinguen perfectamente uno de otro, se entrela-
zan para constituir en forma precisa el radio de acción de deter-
minada empresa o agrupación del servicio público de maniobras.
Dichos elementos son los siguientes:

CLASES DE MANIOBRAS.

En todo radio de acción de alguna empresa o agrupación del servi-
cio público de maniobras, debe atenderse a que, el permiso exigido
por el artículo 124 de la Ley de Vías Generales de Comunica-
ción, así como atendiendo a lo dispuesto por el artículo 5 inci-
so c) del Reglamento del mencionado precepto legal, es titular -
la referida empresa o agrupación de un permiso para cierto tipo
de maniobras que, normalmente no coincide con el tipo de manio-
bras para las que tiene permiso otra empresa o agrupación del --
servicio público de referencia.

Las maniobras, si se atiende a que consisten en operaciones que
complementan de manera indispensable el transporte, pueden deno-
minarse por ello principales y son la cargaduría, que consiste -
en sacar o bajar las mercancías o efectos de a bordo de un vehi-
culo para colocarlo en tierra y la operación inversa el alijo, -
mediante el cual se aligera la carga de una embarcación, normal-

mente valiéndose de otra embarcación de menor calado; el almacenaje, que consiste en introducir, guardar y custodiar las mercancías en bodegas y cobertizos u otros lugares apropiados hasta - que se trasladen a otra parte; y el acarreo que consiste en llevar la carga desde un punto de la zona federal hasta otro lugar fijado al permisionario o viceversa.

Aquellas maniobras que complementan la cargaduría, alijo, almacenaje o acarreo, se denominan secundarias y son numerosos, tales como: aguintalar, arnear, arpillar, barrer, contar, coser, cribar, checar, descoser, desinfectar, encostalar, estibar, flejar, halar, mercar, mover, palear, pesar, reconocer (que comprende: abrir, -- puertas de furgones, levantar carga, abrir bultos, desempacar, empaçar y cerrar), sellar, seleccionar, transbordar, trasegar, tras-palear, triturar, vacilar, zarandear y otras.

TIPO DE VEHICULO EN QUE SE EFECTUA EL TRANSPORTE.

Otro elemento que debe tenerse en cuenta para la determinación del radio de acción de una empresa o agrupación del servicio público - de maniobras consiste en el tipo de vehículo en que se realiza el transporte; puesto que, habiéndose determinado el tipo de maniobras que corresponde ejecutar a una empresa o agrupación, es preciso - determinar si las maniobras que tiene autorizadas son complementarias para un tipo y otro de transporte. Por ejemplo, cierta agrupación podrá efectuar carga y descarga de furgones, mientras que otra solamente podrá efectuar la carga y descarga de chalanes, pangas y otras embarcaciones. Es frecuente en la práctica que, en la misma localidad se encuentren maniobristas "terrestres" y otros -- maniobristas "marítimos" pero más todavía; cierta agrupación puede estar autorizada para cargaduría con respecto a furgones y, alguna otra para cargaduría con respecto a camiones. El propio artículo 5 inciso c) del Reglamento del artículo 124 proporciona el fundamento para efectuar esta división del tipo de maniobras según la - clase de vehículo que se emplee para el transporte, entendido dicho

precepto a la luz del principio de que las maniobras son complementarias del transporte.

Debe tenerse en cuenta, a manera de aclaración que todo servicio público debe proteger al interés colectivo y, por tanto importa mucho evitar duplicidad de maniobras y prohibir severamente el cobro de maniobras no efectuadas que pretendan hacerse con el pretexto de que se tiene el derecho a realizarlas según el radio de acción correspondiente. El caso de los llamados "movimientos directos" se refiere a que una maniobra se efectúa omitiendo - - otra intermedia, por ejemplo: cierta carga llega en camión y no se baja a tierra, sino que es conducida a bordo de un buque mediante la maquinaria llamada "pluma" o alguna similar. Si alguna agrupación tiene derecho a descargar el camión, puesto que a tal maniobra se contrae su autorización expedida por la Secretaría de Comunicaciones, en tanto que otra organización está autorizada para cargar el buque, puede darse el caso de que la embarcación tenga dispositivos para tomar la carga de a bordo del camión y subirla al buque, haciendo innecesaria la maniobra de bajar la carga del camión a tierra. En estos casos es frecuente que la agrupación autorizada para bajar a tierra la carga que viene en camión quiera cobrar el importe de la maniobra aún a pesar de no haberla efectuado. Pero teniendo en cuenta la protección del interés colectivo, se ha resuelto que estos movimientos directos pueden efectuarse sin que se cobre por ellos una doble maniobra y con mayor razón sin que se cobre una maniobra no efectuada. Tal cosa se ha resuelto en el amparo 1197/58 revisión No. 579/59 promovido por el Sindicato de Cargadores de Autos transportes de Carga en Almacenes y Zona Federal del Puerto de Mazatlán, Sin.

CLASES DE MERCANCIAS.

Un tercer elemento integrante de los radios de acción consiste en las clases de mercancías; pues, de acuerdo con el artículo 5 inciso f) del Reglamento del artículo 124 de la Ley de Vías Gene

rales de Comunicación, el permiso de maniobras de servicio público se otorga según el volumen de mercancías manejadas por el permisionario. Estas mercancías pueden ser objeto de la manipulación por parte de una empresa de maniobras o de otra. Por ejemplo alguna empresa o agrupación puede manejar carga de importación y exportación mientras que otra empresa o agrupación puede manejar las mercancías que no revisten tal carácter; en tanto que otra solamente manejará algodón y carga mixta, mientras que otra solamente mane^{ra}rá las mercancías y efectos que no envuelvan dichas caracterís^{ti}cas.

USUARIOS.

De acuerdo con el artículo 9 inciso c) del Reglamento del artículo 124 citado, puede darse el caso de que la Secretaría de Comunicaciones, conforme al parecer de la Comisión Técnica Consultiva de Vías Generales de Comunicación, autorice a dos o más empresas o agrupaciones para prestar el servicio público de maniobras de la misma clase de mercancías o efectos. A fin de garantizar que el servicio público se preste con las características de continuidad, uniformidad e igualdad y, debido a que en estos casos es parte del principio de que una sola empresa o agrupación no se basta para satisfacer las necesidades de la localidad, un principio de regulación del estado consiste en permitir que alguno de sus permissionarios preste el servicio a unos grupos de usuarios, mientras que otros permissionarios lo presten a otros usuarios, velando siempre porque no se dañe el interés jurídico de ninguno de los usuarios, de quienes logra invariablemente el consentimiento expreso o tácito.

LUGARES.

El elemento principal, aunque no único, determinante de los radios

de acción, es el geográfico o territorial, consistente en el lugar o lugares para los cuales la Secretaría de Comunicaciones autoriza a alguna empresa o agrupación del servicio público de maniobras para efectuarlas. Estos lugares llegan a precisarse en ocasiones, de una manera sumamente estricta, como puede ser: la base de los muelles fiscales, el muelle NO. 3 de tal lugar, etc.; pero independientemente de ese señalamiento estricto existe una determinación fundamental que consiste en que las maniobras se efectúan en las zonas federales (total o parcialmente) tal cosa lo dispone el artículo 124 de la Ley de Vías Generales de Comunicación y el Reglamento de ese precepto. Pero todo lo relativo a zonas federales, objeto de la presente tesis se tratará más adelante.

Se aclara que los radios de acción competen exclusivamente a la Secretaría de Comunicaciones tal como aparece en la jurisprudencia ya mencionada y que, cualquier convenio (inclusive llevado a la categoría de laudo) requiere para surtir efectos de la previa aprobación de la propia Secretaría de Comunicaciones, tal como lo dispone el artículo 52 fracción I de la Ley de Vías Generales de Comunicación, lo que, además es una exigencia de los principios del Derecho Administrativo que rigen los servicios públicos de explotación de vías generales de comunicación y sus actividades conexas, puesto que, en el caso, se trata de proteger por el Estado un interés colectivo.

2. Los Acarreos como Actividades Conexas de la Ejecución de Maniobras.

El artículo 124 de la Ley de Vías Generales de Comunicación anuncia, entre otras maniobras, la de acarreo.

Señala, además, que cuando se ejecute en zonas federales, tendrá el carácter de actividad conexas con las vías generales de comunicación

y, para realizarse, requerirá permiso de la Secretaría de Comunicaciones.

A este respecto, es necesario hacer notar que el artículo de referencia no distingue entre el acarreo que totalmente se ejecute en una zona federal y el que parcialmente se realice en ella, En consecuencia, conforme al principio jurídico de que donde la ley no distingue no debemos distinguir, en consecuencia debe entenderse que el artículo 124 considera como actividad conexas con la vía mencionada tanto el acarreo ejecutado en parte dentro de la zona federal, como el realizado totalmente dentro de ella.

Por otra parte el acarreo, ya por su naturaleza se distingue del transporte precisamente en razón de su conexidad por vía de complemento, destinado a facilitar el ulterior transporte de las mercancías o efectos, o a concluir el transporte ya efectuado. Por tanto, el acarreo que complementa un transporte de jurisdicción federal, tiene el carácter de servicio conexo de jurisdicción federal.

Las anteriores aseveraciones se confirman plenamente con lo dispuesto por los artículos 14, 15 y 16 del Reglamento del artículo 124 citado. Efectivamente, el artículo 14 forma parte del conjunto de preceptos reglamentarios que rigen el servicio público de maniobras y, al referirse al acarreo lo entiende como un movimiento que se hace desde el interior de la zona federal hasta un punto cualquiera de la población de que se trate.

El artículo 15 del Reglamento admite el acarreo de express desde la zona federal hasta el domicilio del consignatario o destino final.

El artículo 16 se refiere también al acarreo de express aéreo, desde los aeropuertos hasta fuera de los límites de los mismos.

La explicación que antecede pone de manifiesto que el acarreo, aun en el caso en que se emplean camiones para efectuarlo, no se confunde con el autotransporte ya sea federal, ya local; puesto que en el autotransporte se explota algún camino federal o local, mientras que el acarreo no lo explota, sino que es actividad complementaria del transporte.

Tampoco puede confundirse el acarreo de jurisdicción federal con el de jurisdicción local, puesto que tratándose de este último no puede efectuarse en zona federal ni aun parcialmente, ya que lo impide el artículo 124 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

Finalmente, tampoco se confunde el acarreo con la recolección y entrega a domicilio que efectúan quienes realizan el autotransporte, dado que en este caso no existe una actividad conexas que lo -
complemente.

CAPITULO IV

LAS ZONAS FEDERALES, COMO OBJETO DE CONCESION EN LA EJECUCION DE MANIOBRAS.

1. Concepto y Antecedentes de Zonas Federales.

En los capítulos anteriores, se ha intentado proporcionar un - panorama breve, a la vez que completo, sobre las maniobras que se efectúan en zonas federales.

Indudablemente se ha omitido una infinidad de aspectos interesantes; pero se tiene la persuasión de que la estructura fundamental del servicio de maniobras ha sido expuesta en un esbozo que permite apreciar el conjunto, sin que falte algún elemento que impida, más adelante, comprender la materia central de la tesis, que son las zonas federales, y en especial, enfocados desde el punto de - vista de las vías generales de comunicación.

Sabido es que la Ley de Vías Generales de Comunicación no da una definición de lo que debemos entender por zona federal, lo que constituye el principal obstáculo para conocer su naturaleza jurídica.

La Ley General de Bienes Nacionales en su artículo 29 fracción IV y VI, se refiere a las Zonas Federales de las corrientes, las cuales son bienes de uso común y, por tanto, del dominio público. Constituyen dichas zonas federales de las corrientes una faja marginal a ambos lados de las mismas y, si también se comprende como zona federal a la zona marítimo terrestre a que alude la fracción IV del artículo citado,

Pero aún cuando la Ley de Vías Generales de Comunicación en sus artículos 169, 171, 173, 175, 182 y otros, comprendidos en el - Libro III, que se refiere a comunicaciones por agua, se refiere a zonas federales en el mismo sentido que da a dicha frase el artículo 29 mencionado de la Ley General de Bienes Nacionales, debe notarse que el término Zonas Federales, tal como se encuentra en la redacción del artículo 124 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, de ninguna manera está tomado en el mismo sentido que tiene en la Ley General de Bienes Nacionales y en los otros preceptos ya citados por la propia Ley de Vías.

Efectivamente, de la lectura del artículo 124 referido se desprende que por zona federal se entiende aquellos lugares en que se efectúan maniobras de carga, descarga, alijo, acarreo y demás actividades conexas con las vías generales de comunicación. Más todavía: el precepto a que se hace mérito regula la situación de las agrupaciones y empresas de servicio público de maniobras y basta el conocimiento de cuales son dichas agrupaciones y empresas para conocer que operan no solamente en la faja de cinco a veinte metros que se encuentra ya sea paralela a la playa o al margen de las riberas de los ríos sino también en aduanas, estaciones de ferrocarril, muelles, y otros lugares semejantes.

El Reglamento del artículo 124 citado, que fue publicado en el - Diario Oficial de fecha 4 de mayo de 1951, en su artículo 14, comprende dentro del término de Zonas Federales, en una forma enunciativa y no meramente limitativa, los andenes de entrega de las bodegas de ferrocarril, de la aduana y de los patios respectivos; el artículo 15 involucra como lugares para efectuar las maniobras también lo demás de las estaciones de ferrocarril, el artículo 16 envuelve asimismo los aeródromos o aeropuertos, el artículo 5 fracción I inciso b), se refiere también a los muelles y amplía la - enumeración, incluyendo la palabra etcétera; finalmente el artículo 17 dice: "Las disposiciones de este Reglamento son aplicables a maniobras realizadas en muelles, estaciones, etc., dentro de zonas de jurisdicción federal".

Por tanto, teniendo en cuenta las anotaciones que preceden, encontramos que las zonas federales para los efectos de las maniobras a que alude el artículo 124 de la Ley de Vías Generales de Comunicación y el Reglamento de dicho precepto, de ninguna manera se constriñen a la faja marítima o fluvial mencionada en la Ley General de Bienes Nacionales, sino que nos encontramos en presencia de zonas de jurisdicción federal, sean o no propiedad de la Federación, las cuales por su misma naturaleza son aptas para que en ellas se preste el servicio de maniobras de carga, - alijo, transbordo y otras actividades que se ejecutan como complemento del transporte que se efectúa a través de las vías generales de comunicación.

Por lo anteriormente expuesto, nos encontramos ya en condiciones de abordar el problema relativo a la definición de lo que son - las zonas federales, en el sentido que da a dicha expresión el - artículo 124 de la Ley de Vías Generales de Comunicación; puesto que contamos con los siguientes elementos que nos servirán para elaborar la definición respectiva.

- a). Se trata de zonas de jurisdicción federal.
- b). Son aptas para que en ellas se ejecuten las maniobras o actividades complementarias del transporte que se realiza a través de vías generales de comunicación. Dicha aptitud - consiste en que las zonas mencionadas tienen el carácter de vías generales de comunicación o de partes integrantes de las mismas.
- c). Las maniobras enunciadas en el artículo 124 referido son tanto marítimas como terrestres, ya que se incluyen algunas tales como: estiba, alijo, acarreo, transbordo, carga o descarga, lo que hace suponer que las zonas de jurisdicción federal se encuentran tanto en tierra como en agua.

Definición de Zonas Federales.

Se entiende por zonas federales para los efectos de maniobras de jurisdicción Federal:

"Las extensiones de tierra y agua de jurisdicción federal que - tienen el carácter de vías generales de comunicación o de partes integrantes de las mismas y aptas para que en ellas se ejecuten las maniobras o actividades complementarias del transporte que - se realiza a través de las propias vías generales de comunicación".

1.1. Ubicación de las Zonas Federales para efectos de la Ejecución de Maniobras.

Puesto que las maniobras son actividades complementarias del transporte que se efectúa por las vías generales de comunicación, las zonas federales en que se realizan dichas maniobras, necesariamente están ubicadas dentro de las extensiones en que se encuentran tales vías o las partes integrantes de las mismas como son: las obras, - construcciones, instalaciones y demás dependencias y accesorios. Por tanto, es imprescindible conocer la ubicación de las vías generales de comunicación y la de sus partes integrantes.

El artículo I de la Ley de Vías Generales de Comunicación establece:

Artículo I. Son vías generales de comunicación.

- I. Los mares territoriales, en la extensión y términos que establezcan las Leyes y el Derecho Internacional.
- II. Las corrientes flotables y navegables y sus afluentes - que también lo sean, siempre que se encuentren en cual-

quiera de los casos siguientes:

- a). Cuando desemboquen en el mar o en los lagos, lagunas y esteros mencionados en la siguiente fracción:
 - b). Cuando su cause sirva de límite, en todo o en parte de su extensión, al territorio nacional o a dos o más entidades federativas:
 - c). Cuando pasen de una entidad a otra:
 - d). Cuando crucen la línea divisoria con otro país:
- III. Los lagos, lagunas y esteros, flotables o navegables, siempre que reunan cualquiera de los requisitos siguientes:
- a). Cuando se comunique permanente o intermitentemente con el mar.
 - b). Cuando están ligados a corrientes constantes.
 - c). Cuando su vaso sirva de límite, en todo o en parte de su extensión, al territorio nacional o a dos o más entidades federativas.
 - d). Cuando pasen de una entidad a otra.
 - e). Cuando crucen la línea divisoria con otro país.
- IV. Los canales destinados o que se destinen a la navegación, cuando se encuentren comprendidos en cualquiera de los casos previstos en las fracciones II y III.
- V. Los ferrocarriles.
- a). Cuando comuniquen entre sí a dos o más entidades federativas.

- b). Cuando en todo o en parte del trayecto estén dentro de la zona fronteriza de cien kilómetros o en la faja de cincuenta -- kilómetros a lo largo de las costas, con excepción de las -- líneas urbanas que no crucen la línea divisoria con otro país y que no operen fuera de los límites de la población.
- c). Cuando entronquen o conecten con algún otro de los enumerados en esta fracción, siempre que presten servicio público, exceptuándose las líneas urbanas que no crucen la línea divisoria con otro país.
- d). Los construidos en su totalidad o en su mayor parte por la - Federación.
- e). Los ferrocarriles particulares, cuando sean auxiliares de una explotación industrial y hagan servicio público.

VI. Los Caminos.

- Cuando entronquen con alguna vía de país extranjero.
- Cuando comuniquen a dos o más entidades federativas, entre sí.
- Cuando en su totalidad o en su mayor parte sean contruidos por la Federación.

VII. Los Puentes:

- Los ya construidos o que se construyan sobre líneas divisorias internacionales.
- Los ya construidos o que se construyan sobre vías genera-

les de comunicación o sobre corrientes de jurisdicción federal.

- La construcción de puentes se hará previo permiso de la Secretaría de la Defensa Nacional, otorgado por conducto de la Secretaría de Comunicaciones.

VIII. El espacio nacional en que transiten las aeronaves:

- IX. Las líneas telefónicas instaladas y las que se instalen dentro de la zona fronteriza de cien kilómetros o de cincuenta kilómetros a lo largo de las costas, así como las que estén situadas dentro de los límites de un Estado, siempre que conecten con las redes de otro Estado o con las líneas generales de concesión federal o de países extranjeros, o bien cuando sean auxiliares de otras vías generales de comunicación o de explotaciones industriales, agrícolas, mireras comerciales, etc., que operen con permiso, contrato o concesión de la Federación.
- X. Las líneas conductoras eléctricas y el medio en que se propagan las ondas electromagnéticas, cuando se utilizan para verificar comunicaciones de signos, señales, escritos, imágenes o sonidos de cualquier naturaleza. y
- XI. Las rutas del servicio postal.

El artículo 2 de la propia Ley de Vías Generales de Comunicación a la letra dice:

"Artículo 2.- Son partes de las vías generales de comunicación:

- I. Los servicios auxiliares, obras, construcciones y demás dependencias y accesorios de las mismas, y
- II. Los terrenos y aguas que sean necesarios para el derecho de vía y para el establecimiento de los servicios y obras a que

se refiere la fracción anterior.

La extensión de los terrenos y aguas y el volumen de éstas se fijará por la Secretaría de Comunicaciones.

1.2 Delimitación de las Zonas Federales para el mismo efecto anterior.

Diversos preceptos legales o reglamentarios determinan que tienen el carácter de zonas federales para los efectos de maniobras, ciertas partes de las vías de comunicación y sus partes integrantes. - A continuación, se enumeran los lugares de referencia, en forma -- enunciativa y no limitativa.

1. Las Playas Marítimas.

Se entiende por playas marítimas las partes de tierra que cubre y descubre la marea, desde los límites del mayor reflujó hasta los de mayor aflujo anuales.

Tienen el carácter de zonas federales en virtud de que el artículo 173 de la Ley de Vías Generales de Comunicación señala como de la competencia de la Secretaría de Comunicaciones deslindar las zonas federales y declarar exceptuadas de las mismas los lugares de los litorales que estime conveniente.

Sin embargo, es necesario aclarar que la competencia atribuida a - dicha Secretaría corresponde ahora a la Secretaría de Marina, quien después de su creación, es quien tiene lá competencia de la fijación de los límites de los puertos, playas y demás zonas marítimas, fluviales y lacustres. Ahora bien, en el Puerto de Ensenada, B. C., no obstante que en la actualidad no se ha llevado a cabo la delimitación de la zona federal marítima por la mencionada Secretaría, -

está autorizada provisionalmente para realizar el servicio público de acarreo de equipaje, la Unión de Carritos al Servicio del Turismo, de Ensenada, B. C.

A continuación para mayor claridad se transcribe el mencionado precepto:

Artículo 173.- "Los límites de los puertos serán fijados por la Secretaría de Comunicaciones conforme a las condiciones especiales de cada lugar, siendo de su exclusiva competencia deslindar las zonas federales y declarar exceptuadas de las mismas los lugares de los litorales y riberas que estime convenientes".

2. La Zona Marítimo terrestre:

Debe entenderse por zona marítimo terrestre la faja de veinte metros de ancho de tierra firme transitable, contigua a las playas del mar o a las riberas de los ríos, desde la desembocadura de éstos en el mar hasta el punto río arriba donde llegue el mayor aflujo anual.

Quedan incluidas con el carácter de zonas federales debido a que el artículo 173 de la Ley de Vías Generales de Comunicación dispone que es competencia de la Secretaría de Comunicaciones deslindar las zonas federales y declarar exceptuadas de las mismas los lugares de los litorales o riberas que estime convenientes.

Al respecto, debe tenerse en cuenta la actual competencia de la Secretaría de Marina.

Un ejemplo que esclarece lo anteriormente mencionado, es el oficio IV-354/4-20-237 dirigido por la Dirección General de Obras Marítimas a la Unión de Estibadores, Jornaleros y Lancharos del Pacífico; en el que se informa: "Que tanto las obras en ejecución del Muelle

"Patio Ardilla" como la vía del FF.CC. del Pacífico, S.A. de C.V., que cruza frente a la Planta Termoeléctrica, están comprendidas - - como zona federal y marítima".

3.- Las Riberas y Zonas Federales de las corrientes.

Por zona federal de las corrientes se debe entender una faja contigua a su cauce de diez a cinco metros de anchura, según el Reglamento para la Ocupación y Construcción de Obras en el Mar Territorial, vías navegables, playas y zonas federales, publicado en el Diario Oficial de 30 de octubre de 1940, como puede verse en su artículo - II, fracciones V y VII, las que a continuación se transcriben.

"Artículo 2, Fracción V.- La zona federal constituida por la faja - de diez metros contigua al cauce de las corrientes o el vaso de los depósitos de propiedad nacional. Esa zona se reducirá en cinco metros o menos.

Fracción VII.- Las riberas y márgenes de los ríos, esteros, lagos y lagunas de que se habla en las fracciones anteriores".

Lo anteriormente expuesto puede observarse con mayor claridad en la Tarifa aprobada a la Unión de Trabajadores del Tráfico y Ribera fluvial, patios y carros del Ferrocarril de Tampico y Ciudad Madero, en la que se incluye, como zona federal, desde el poblado de Tamós a - la Barra por la margen izquierda del Río Pánuco, ambos márgenes del Río Tamesí y del Canal de la Cortadura y Bodegas Fluviales.

4.- Los Puertos.

El artículo 173 de la Ley de Vías Generales de Comunicación dice, que los límites de los puertos serán fijados por la Secretaría de Comunicaciones conforme a las condiciones especiales de cada lugar, siendo de su exclusiva competencia deslindar las zonas federales y

declarar exceptuadas de las mismas los lugares de los litorales y riberas que estime conveniente. Debe entenderse a la actual competencia de la Secretaría de Marina. Por lo que toca a los Puertos Libres debe entenderse a la actual competencia de la Secretaría - de Hacienda y Crédito Público. (Artículo 22, fracc. V del Código - Aduanero y 15 de la Ley de Puertos Libres), los que a continuación se transcriben:

Artículo 22 fracc. V, "Establecer perímetros y zonas libres; zonas francas interiores y puertos libres; modificar o suprimir las ya - existentes; modificar los límites de los mismos, y dictar las disposiciones reglamentarias que se requieran".

Artículo 15. "Corresponde a la Secretaría de Hacienda y Crédito - Público organizar, administrar y dirigir los Puertos Libres, celebrar contratos para la ejecución de obras en los mismos, así como de aquellas que, cun cuando no se ejecuten dentro del perímetro de los Puertos Libres, redunden en beneficio directo de los servicios que dichos Puertos deben prestar.

La propia Secretaría de Hacienda y Crédito Público tendrá a su - cargo la contratación de las obras necesarias para la construcción de un camino carretero que, a través del Istmo de Tehuantepec, una los Puertos Libres de Salina Cruz, Oax. y Puerto México, Ver.

Los contratos que celebre la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, de conformidad con el presente artículo, se harán por conducto de la Junta Directiva de los Puertos Libres".

5.- Los Muelles y otras Instalaciones Portuarias.

La Ley General de Bienes Nacionales en su artículo 29 fracción XI los incluye como bienes de uso común y del dominio público nacional. Por otra parte, los artículos 5, fracc. I inciso b) y 29 del Regla-

mento del Artículo 124 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, les dan el carácter de zonas de jurisdicción federal. Para que un muelle particular pueda prestar servicio público, se requiere que así lo disponga la Secretaría de Comunicaciones, según lo prevenido por el artículo 210, párrafo final de la Ley de Vías Generales de Comunicación. Es necesario en este caso, tener en cuenta la actual competencia de la Secretaría de Marina.

Artículo 29 fracc. XI, de la Ley General de Bienes Nacionales.

"Los diques, muelles, escolleras, malecones y demás obras de los puertos que sean de uso común".

Artículo 5, fracc. I, inciso b), del Reglamento anteriormente citado: "Para el efecto se acompañará un plano de la estación, muelle, bodega, etc., en que operará la empresa, con indicación de los límites de la zona federal y de aquellos en que el solicitante ejecutará las maniobras respectivas".

Artículo 29 del Reglamento mencionado: "Las disposiciones de este Reglamento son aplicables a las maniobras realizadas en muelles, estaciones, etc., dentro de zonas de jurisdicción federal, cuando se trate de espuelas ferrocarrileras de uso privado, sus propietarios o concesionarios podrán realizar las maniobras respectivas con su propio personal."

Artículo 210, párrafo final de la Ley de Vías Generales de Comunicación: "La Secretaría de Comunicaciones, cuando el interés público lo exija, podrá disponer que los muelles de propiedad particular preste servicio público, conforme a las prescripciones de este artículo y a las demas que se indican por esta Ley y sus Reglamentos."

6.- Las Aguas de Propiedad Nacional.

El artículo 124 de la Ley de Vías Generales de Comunicación se re-

fiere no solamente a manionras que se efectúan en tierra, sino también en agua, como el alijo. Las de propiedad nacional se enumeran en los artículos 5o y 6o. de la Ley Federal de Aguas, así como en el artículo 29 de la Ley General de Bienes Nacionales.

7.- Los Aeródromos o aeropuertos autorizados para el tráfico comercial.

El Reglamento de Aeródromos y Aeropuertos Civiles, publicado en el Diario Oficial de lo. de Diciembre de 1951, en su artículo 1o. distingue aeródromos y aeropuertos de la siguiente manera:

Aeropuerto Civil.- Cualquier aeródromo civil de servicio público que cuenta con obras o instalaciones adecuadas para la operación de aeronaves de transporte público.

Aeródromo Civil.- Toda área definida de tierra o de agua, adecuada para el despegue, aterrizaje y movimiento de aeronaves civiles.

Asimismo, el artículo 16 del Reglamento del Artículo 124 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, se refiere expresamente a ellos como zonas en las que se efectúan las maniobras que se ejecutan en zona federal y regula la forma en que deben prestarse.

2. Aspectos especiales del acarreo como modalidad del rubro de maniobras.

Las maniobras de acerreo en la mayor parte de los casos, consiste en trasladar las mercancías o efectos desde el interior de la zona federal hasta las bodegas de los comerciantes e industriales de la localidad, o hasta aquellos puntos que estén comprendidos dentro

del radio de acción que se haya autorizado a las agrupaciones o empresas de servicio público por la Secretaría de Comunicaciones o bien la maniobra a la inversa.

El artículo 124 de la Ley de Vías Generales de Comunicación ha tenido en cuenta la doctrina de la conexidad de la carga que consiste en que las mercancías o efectos trasladados desde o a la zona federal son objeto, en el caso, de una maniobra que, de la misma manera que las demás que se realizan en zona federal, tiene el - - carácter de complementaria de un transporte que se efectúa a través de vías generales de comunicación.

Debe aclararse que el arrastre efectuado, por ejemplo, mediante tractores, "trailers" es una variedad del acarreo.

2.1 Características y medidas de las zonas federales.

I. Las que por sus necesidades requieren de conformidad con las disposiciones ya citadas.

II. Las que fijan la Secretaría de Comunicaciones, la Secretaría de Marina para algunas de ellas y la Secretaría de Hacienda y Crédito Público para los recintos e instalaciones aduanales y puertos libres de acuerdo con los preceptos ya citados.

Las medidas de las zonas federales pueden modificarse:

- Por la variación exigida por su propia naturaleza, como es el caso previsto por el artículo 185 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.
- Porque varíe la extensión de la vía general de comunicación o la de sus partes integrantes, como lo previene al artículo 2 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

- Por determinación de la Secretaría de Comunicaciones, o de la Secretaría de Marina o de Hacienda y Crédito Público, en su caso, según las facultades que ya se han mencionado.

CAPITULO V

LOS SINDICATOS COMO EMPRESAS CONCESIONARIAS DE LA EJECUCION DE MANIOBRAS EN ZONAS FEDERALES.

1. Los Sindicatos como Empresas (Su Justificación).

Desde el punto de vista jurisprudencial resulta discutible si los sindicatos en determinadas condiciones puedan ser considerados como empresas mercantiles, particularmente en aquellos sindicatos permisionarios o concesionarios de la ejecución de maniobras en zonas federales, en vista de que en estos últimos casos estos sindicatos fungen con una dualidad de funciones ya que por una parte operan como trabajadores respecto de las personas con quienes contratan la ejecución de dichas maniobras, pero en la realización física de estas últimas desempeñan el cargo de patrones, respecto de sus agremiados que ejecuntan materialmente tales maniobras.

Esta situación jurídica de los sindicatos resulta congruente con el concepto de empresa que adoptamos en capítulo anterior bajo el rubro de:

"La unidad económico social en la que participan los inversionistas (capital), los trabajadores (trabajo) y los administradores (dirección) para lograr una producción o prestación de servicio socialmente útil, es decir, conveniente para las necesidades del bien común".

Hecha la salvedad de que este bien común debe atenderse tanto desde el punto de vista de la propia empresa, es decir en forma interna como respecto del medio social en que opera la misma, es decir en forma externa.

2.- Competencia de las autoridades federales.

Los asuntos en los que de alguna manera interviene el concepto de zonas federales para efectos de maniobras, su ubicación, delimitación y radios territoriales de acción son de competencia de diversas autoridades federales cada una de las cuales tiene señaladas legalmente sus facultades al respecto. Sin embargo, a la Secretaría de Comunicaciones le corresponde, en general, avocarse a la solución de los problemas aludidos y también ejerce las funciones de inspección y vigilancia correspondientes.

Para poderse formar una idea sobre la naturaleza de los asuntos a que se alude, se da a continuación una clasificación de los mismos, prescindiendo de todos aquellos que no tengan un cierto carácter de conflicto o que no afecten el servicio de maniobras; pero, a la vez, solamente se incluyen en la clasificación asuntos en que interviene el aspecto territorial de las zonas federales. Así por ejemplo: no se tendrá en cuenta aquellos asuntos que para la delimitación de una zona federal intervienen la Secretaría de Marina o de Hacienda y Crédito Público, en la forma que ya se explicó en el capítulo anterior. Tampoco se tratará del señalamiento mismo y de la delimitación de la zona federal, que corresponde efectuar a la Secretaría de Comunicaciones.

1. Asuntos que se presentan entre dos o más empresas o agrupaciones del servicio público de maniobras.

- a). Conflictos originados en razón de que algunas o alguna agrupación realiza determinado tipo de maniobras, cuando las mercancías o efectos proceden del exterior de la zona federal al interior, o viceversa. Ejemplo: El sindicato A tiene delimitado su radio de acción desde a bordo de embarcación a plazuela o bodega dentro de la zona federal marítima; el sindicato B tiene como radio de acción el --

manejo de mercancías de plazuela o bodega a camión y la carga o descarga de los camiones desde o hasta cualquier punto de la zona federal ya sea marítima o terrestre.

- b). Conflictos originados por carga y descarga de mercancías que se muevan de un punto a otro, comprendidos ambos dentro de la zona federal. Ejemplo: El sindicato C está autorizado para efectuar maniobras de carga y descarga de mercancías o efectos de importación desde costado del buque hasta el almacén fiscal; el sindicato D está autorizado para efectuar maniobras de carga y descarga de camiones, de mercancías o efectos de importación que salgan del almacén fiscal. El conflicto surge cuando la mercancía no pasa por el almacén fiscal (reembarque o retorno de artículos o enseres de exposiciones extranjeras).
- c). Conflictos originados por la delimitación de los radios territoriales de acción entre agrupaciones maniobristas. Ejemplo: el sindicato E y el sindicato F están autorizados para efectuar maniobras de carga y descarga de mercancías o efectos dentro de la zona federal, de furgón a bodega y de bodega a camión. Al surgir el conflicto de qué agrupación efectuará las maniobras, la autoridad procede a delimitar sus radios de acción, otorgándole al sindicato E la carga y descarga de furgón a bodega y al sindicato F la carga y descarga de bodega a camión.
- d). Convenios entre maniobristas, o bien entre maniobristas y no maniobristas, aprobados por la Secretaría de Comunicaciones, referentes a los aspectos indicados en los incisos a), b) y c). Ejemplo: Surge un conflicto entre agrupaciones autorizadas para la misma maniobra con la misma mercancía y mismo radio de acción, en relación a este último, - para evitar demoras en el manejo de las mercancías, se celebra un convenio, delimitando el radio de acción o delimi

tando la maniobra, el que con posterioridad se somete a la aprobación de la autoridad competente.

Otro ejemplo: El señor X está autorizado para realizar maniobras de servicio particular de cargaduría y acarreo de mercancías o efectos de su propiedad, con equipo y personal a su servicio; para las maniobras de carga y descarga de esas mercancías se encuentran autorizadas las agrupaciones G y H, como el sindicato G cuenta con equipo apropiado para la maniobra de las mercancías del señor X, éste celebra un convenio con el mencionado sindicato, en virtud de que el sindicato H carece de tal equipo.

- e). Consentimientos y declaraciones unilaterales referentes a modificaciones de radios territoriales de acción para alguna agrupación, o para alguien que tenga algún convenio con ellas, Ejemplos: El sindicato I que cuenta con autorización para efectuar las maniobras de cargaduría solicita autorización para efectuar la maniobra de acarreo, en virtud de haber adquirido el equipo necesario, para tal maniobra; y en una acta el sindicato J que se dedica al acarreo manifiesta que no tiene inconveniente en que el sindicato I también lo haga en determinado lugar de la zona federal.

Otro ejemplo: Una agrupación que se encuentra autorizada para realizar maniobras de carga y descarga en un determinado radio de acción. Esta agrupación consiente en algún documento que los pequeños agricultores de la zona realicen las maniobras por sí mismos.

2. Asuntos que se ocasionan entre permisionarios del servicio público y ciertos particulares.

- a). Conflictos entre permisionarios del servicio público y solicitantes de permisos para efectuar maniobras de servicio particular. Ejemplo: El sindicato K emplaça a - -

huelga, demandando la celebración de contrato colectivo de trabajo, al comerciante X, quién es solicitante de un permiso para maniobras de servicio particular en zona - federal y habia acompañado a su solicitud contratos individuales de trabajo, con personal sindicalizado.

- b). Conflictos entre permisionarios de servicio público o - permisionarios de servicio particular y sus trabajadores. Ejemplos: Los trabajadores de una sociedad de reponsabilidad limitada que es empresa de maniobras, demandan la revisión del contrato colectivo de trabajo.

Otro ejemplo: Un trabajador demanda la reposición a un - permisionario de un permiso particular que se negó a que siguiera desempeñando sus labores de chofer del camión - del permisionario.

- c). Conflictos en relación con muelles y espuelas particulares, Ejemplos: Una empresa obtiene de la Secretaria de Marina una concesión para explotar un muelle particular, destinándose dicho muelle para la carga y descarga de hielo propiedad de dicha empresa; un sindicato autorizado pretende que las maniobras aludidas le corresponden, mientras que la empresa lo niega.

Otro ejemplo: Una empresa tiene una espuela particular, como lo acredita con el contrato respectivo, celebrado con los ferrocarriles; un sindicato de maniobristas autorizado se queja de que la empresa permite que entren a - la espuela trabajadores no pertenecientes al sindicato - para descargar una vagón con mercancías consignadas a -- otra empresa.

3. Asuntos que se originan con motivo de la maniobra de acarreo.

Conflictos con autotransportistas de servicio público o de servicio particular; o bien con acarreadores o autotransportistas no autorizados ya sea que presten servicio público o particular. Ejemplo: Un sindicato autorizado para efectuar el acarreo hasta un radio de acción de 20 kilómetros contados a partir de una estación, pretende que los autotransportistas de carga que vienen por carretera, desde una distancia mayor, bajen la carga en el límite de la zona federal, para poder efectuar el acarreo desde allí -- hasta el interior de la misma. El mismo sindicato quiere que baje la carga un autotransportista de servicio particular, y, además, el sindicato se queja de que acarreadores no autorizados y autotransportistas sin ninguna concesión o permiso pretenden llevar carga al interior de la zona federal.

4. Asuntos que se suscitan con motivo de la maniobra de almacenaje.

Conflictos con motivo de la ubicación de las bodegas para el almacenaje y carácter fiscal o particular de las mismas. Ejemplo: Una empresa tiene sus bodegas con una puerta que da hacia un escape del ferrocarril. Un sindicato autorizado pretende efectuar las maniobras correspondientes por esa puerta. La empresa se niega porque la puerta está fuera de los límites del Derecho de Vía.

Si se examina cuidadosamente la clasificación que antecede, puede observarse que la competencia de las autoridades federales con respecto a los distintos problemas que se mencionan corresponde bien sea a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, bien sea a la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, según las respectivas facultades. En resumen, puede señalarse la diferencia de competencias de la siguiente manera:

2.1. De la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje.

De acuerdo con la jurisprudencia que ya hemos citado en capítulo anterior, los maniobristas pueden demandar la celebración de contratos colectivos de trabajo, lo que, de acuerdo con lo que dispone la parte final del artículo 527 fracción II inciso 3 de la Ley Federal del Trabajo, es competencia de la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje.

Por consiguiente, en el caso a que se refiere la clasificación anteriormente formulada, es decir, cuando se da el caso de que un sindicato de maniobristas demanda la celebración de contrato colectivo de trabajo al solicitante de un permiso para efectuar maniobras de servicio particular, o a quien legalmente tenga el carácter de patrón respecto de dicho sindicato, es competente la -- Junta Federal de Conciliación y Arbitraje. No puede ocultarse -- que los sindicatos permisionarios del servicio público de maniobras, recurren a este procedimiento con el propósito de dificultar el trámite de expedición de permisos de servicio particular que -- hayan pedido los particulares solicitantes ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. En ocasiones, logran evitar definitivamente la expedición de dichos permisos.

Otro caso en que es competente la Junta, es el de los conflictos y de las relaciones entre permisionarios de servicio público o de servicio particular y los trabajadores de dichos permisionarios, tal como lo dispone el artículo 124 de la Ley de Vías Generales -- de Comunicación en relación con el artículo 527 ya citado de la -- Ley Federal del Trabajo.

Si en determinado caso un convenio sobre radios de acción entre -- maniobristas es elevado a la categoría de laudo, el convenio no -- puede surtir efectos hasta que sea aprobado por la Secretaría de Comunicaciones, tal como lo dispone el artículo 52 fracción I de la Ley de Vías Generales de Comunicación. Sin embargo, la jurisprudencia a que se ha hecho mención señala que es de competencia exclusiva de la Secretaría de Comunicaciones todo lo relativo a -- radios de acción.

2.2. De la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

El artículo 124 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, así como el artículo 36 fracción XII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, determinan como de competencia de la Secretaría de comunicaciones, lo referente a maniobras en zonas federales, por tanto, todos los demás asuntos que hemos incluido en la clasificación anteriormente formulada son de competencia de dicha Secretaría.

En forma breve, puede decirse que a la Secretaría de Comunicaciones le corresponde la atención administrativa de los asuntos que se presentan entre dos o más empresas o agrupaciones del servicio público de maniobras; los que se ocasionan en relación con muelles y espuelas particulares con motivo de maniobras, los de acarreo y maniobras de almacenaje.

2.3. De los Juzgados de Distrito.

En todo lo que se ha desarrollado en el presente capítulo, nos hemos referido al aspecto que Chiovanda llama jurisdicción administrativa.

El autor mencionado en su obra de denominada "Principios de Derecho Procesal Civil", aborda dicho tema.

Dice Chiovanda: "La jurisdicción que actúa en las relaciones públicas, esto es, que median entre el particular y la administración como "poder", cualesquiera que sean los órganos a los cuales se confía puede llamarse con nombre complejo jurisdicción "administrativa" . . . La administración es poder conferido para el bien público y que quiere ser pronto en el ejercicio esto explica por qué regularmente lo que administración como po-

der puede pretender del particular, por Ley o basándose en un propio acto de previo mando, no se pide en juicio, sino que se consigue - directamente por la administración misma (principio de la ejecutoriedad de los actos administrativos)".

Independientemente de los aspectos penales, según el artículo 5 de - la Ley de Vías Generales de Comunicación, corresponderá a los Tribunales Federales conocer de todas las controversias del orden civil - en que fuere parte acyora, demandada o tercera opositora una empresa de vías generales de comunicación. Ahora bien, este precepto es - - aplicable a las empresas y agrupaciones del servicio público de manobras, de acuerdo con la remisión que hace al Libro Primero de la Ley de Vías Generales de Comunicación el artículo 124 de dicha Ley.

Sin tratar lo referente al amparo, es necesario observar que, de los asuntos que aparecen en la clasificación que hemos formulado, a los Jueces de Distrito no les corresponde conocer de aquellos asuntos - como de competencia de la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje; mientras que sí les corresponde avocarse a todos los demás asuntos - que se indicaron como de competencia de la Secretaría de Comunicaciones, siempre que presenten un carácter contencioso, ya que existe - jurisprudencia de la Suprema Corte de Justicia al respecto, la cual se indica a continuación:

"Las Autoridades Administrativas carecen de facultades para decidir asuntos contenciosos, que son de la competencia exclusiva de las - Autoridades Judiciales".

Por otra parte, en materia de prescripción, posesión, nulidad y - otros aspectos, la autoridad administrativa no puede resolver, sino que le corresponde a los tribunales, como puede verse, a manera de ejemplo en la jurisprudencia sobre nulidad que se menciona en seguida:

"Nulidad, no existe de pleno de derecho.

Si no hay disposiciones expresas en las leyes y para los casos que ellas comprendan, nuestra legislación no autoriza que se reconozca la existencia de nulidades de pleno derecho, sino que aquellas - - deben ser declaradas por la autoridad judicial, en todos los casos, y previo el procedimiento formal correspondiente"?

Es imprescindible terminar el presente capítulo haciendo notar que los asuntos que se refieren directamente a zonas federales para - efectos de maniobras, guardan una íntima relación con éstas, las cuales constituyen un servicio público, y por tanto, suponen la - satisfacción de una necesidad colectiva.

Por otra parte, muchos asuntos que se refieren directamente al servicio de maniobras se encuentran, a su vez, relacionados con las - zonas federales a que se ha aludido.

La Administración, por tanto, al resolver los asuntos mencionados debe tener en cuenta todos aquellos derechos que, aunque Chiovenda distingue con el nombre de intereses colectivos, intereses legítimos y derecho individual, constituyen todos ellos verdaderos derechos. El autor citado en sus "Principios de Derecho Procesal Civil" tomo I, página 413, incluye un ejemplo que estimamos que puede - - aplicarse perfectamente al servicio público de maniobras en zonas federales y es el siguientes:

"Suele ponerse el ejemplo de la Administración constructora de un ferrocarril siguiendo un trazado diferente del establecido por la Ley; ofendería a varios intereses:

- a). Interés de todos los ciudadanos en la observancia de la Ley (intereses colectivos);
- b). El interés de los propietarios de los fundos comprendidos en el trazado establecido por la ley a quienes puede convenir - que el ferrocarril pase por sus fincas o cerca de ellas (in-

terés legítimo);

- c). El interés de los propietarios de los fundos comprendidos en el trazado ilegal, quienes protestarán en defensa de sus propiedades (derecho individual)".

Efectivamente, existe, por tratarse de un servicio público, una necesidad colectiva a la que se debe atender invariablemente; - pero también debe tenerse en cuenta lo que Chiovenda llama interés legítimo y derecho individual, ya que, tanto uno como otro son derechos tutelados celosamente, por los artículos 14 y 16 de nuestra Constitución.

C O N C L U S I O N E S

PRIMERA.- Proponemos como concepto de empresa mercantil, siguiendo las ideas del maestro Isaac Guzmán Valdivia, la siguiente:

"Empresa es la unidad económico-social en la cual los inversionistas (capital), los trabajadores (trabajo), y los administradores - (dirección), convinan esfuerzos para lograr una producción o prestación de servicios socialmente útil, conveniente para las necesidades del bien común"

SEGUNDA.- El problema de interpretación jurídica que plantean los artículos 123 Constitucional y 124 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, consistente en determinar la naturaleza jurídica de la relación existente entre la persona física o moral que presta - el servicio público de maniobras y los usuarios, se resuelve en -- opinión nuestra en el sentido de que no existe contradicción en -- sus textos y su aplicación no es excluyente, ya que la naturaleza jurídica de esa relación no es entre trabajadores y patrones o sea de carácter privado, sino una relación jurídica pública que impone su misma finalidad de prestar un servicio público.

TERCERA.- Los convenios que celebren los usuarios y los maniobristas o estos entre sí, deben para su validez jurídica, ajustarse a las tarifas aprobadas por la Secretaría de Comunicaciones y asimismo a la aprobación que del convenio mismo haga esta autoridad. - Aprobación que en nuestro concepto significa o representa el control de la Administración Pública para que el servicio público de maniobras se preste en las mejores condiciones técnicas.

CUARTA.- Teniendo en cuenta lo que ha afirmado la Suprema Corte de Justicia, en el sentido de atribuir naturaleza laboral a la relación jurídica entre los maniobristas y los usuarios cuando éstos no han probado su carácter patronal, se da entre éstos y aquellos una relación laboral. Sin embargo, en sentido contrario a la men-

cionada opinión de la Suprema Corte, creemos que el interés público de por medio en todo servicio público, obliga a pensar en una relación jurídica pública.

QUINTA.- Las zonas federales para los efectos de maniobras, son extensiones de tierra y agua de jurisdicción federal que tienen el carácter de vías generales de comunicación o de partes integrantes de las mismas y aptas para que en ellas se ejecuten las maniobras o actividades complementarias del transporte que se realiza a través de las propias vías generales de comunicación.

SEXTA.- La Secretaría de Comunicaciones tiene competencia con respecto a las maniobras y servicios conexos que se efectúan en zonas federales, para lo cual otorga permisos o concesiones de servicio particular o de servicio público, con el objeto de que se realicen las maniobras en zonas federales y, además, fija las tarifas y radios de acción de los permisionarios de dicho servicio público.

BIBLIOGRAFIA GENERAL

TEXTOS

BARRERA GRAF JORGE	"TRATADO DE DERECHO MERCANTIL EN MEXICO" 1957
BARRERA GRAF JORGE	"ESTUDIOS DE DERECHO MERCANTIL" MEXICO 1959
DE LA CUEVA MARIO	"DERECHO DEL TRABAJO" MEXICO 1958
FRAGA GABINO	"DERECHO ADMINISTRATIVO" MEXICO 1968
GARRIGUEZ JOAQUIN	"CURSO DE DERECHO COMERCIAL" MADRID 1960
LOPEZ BASILIO HORACIO	"ELEMENTOS DE ADMINISTRACION" MEXICO 1974
RIPERT JORGE	"DERECHO COMERCIAL" TRADC. ESPAÑOL, BUENOS AIRES 1962
RODRIGUEZ RQUEZ.JOAQUIN	"CURSO DE DERECHO MERCANTIL" MEXICO 1962
SERRA ROJAS ANDRES	"DERECHO ADMINISTRATIVO" MEXICO 1978
VILLEGAS BASAVILBASO RAFAEL	"DERECHO ADMINISTRATIVO" BUENOS AIRES 1960

LEGISLACION

CODIGO ADUANERO (VIGENTE)
CODIGO CIVIL DEL DISTRITO FEDERAL DE 1928 (VIGENTE)
CODIGO DE COMERCIO DE 1890 (VIGENTE)
LEY GENERAL DE SOCIEDADES MERCANTILES DE 1934 (VIGENTE)
LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION (VIGENTE)
LEY FEDERAL DEL TRABAJO (VIGENTE)
LEY ORGANICA DE LA ADMINISTRACION PUBLICA FEDERAL DE 1976 (VIGENTE)
LEY GENERAL DE BIENES NACIONALES (VIGENTE)
LEY FEDERAL DE AGUAS (VIGENTE)
REGLAMENTO DEL ARTICULO 124 DE LA LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION (VIGENTE)