



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE DERECHO

24
073

LOS TRABAJADORES DE LAS AERONAVES
Y LA HUELGA

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:

LICENCIADO EN DERECHO

P R E S E N T A :

RUBEN MARTIN REYNOSO AVILA

México, 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.

I N D I C E

INTRODUCCION

CAPITULO I

A.- Antecedentes de la aviación	1
B.- Primeras Aeronaves	4
C.- Antecedentes históricos de huelga	6
D.- Primeras líneas aéreas y primeras Huelgas de la aviación en México	18

CAPITULO II

EL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTACION AEREA

A.- SERVICIO PUBLICO

1.- Concepto	27
2.- Características	39
3.- Clasificación	41
4.- Concesión	51

B.- EL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTACION AEREA

1.- Concepto	55
2.- Características	58

3.- Clasificación del Servicio Público de Transporte Aéreo	61
4.- Fundamentación Legal	63

CAPITULO III

A.- LA HUELGA

1.- Concepto	74
2.- Naturaleza Jurídica de la Huelga	80
3.- Objeto de la huelga	82
4.- Clasificación de la huelga	86
5.- Efectos de la huelga	88
6.- Terminación de la huelga	91

CAPITULO IV

A.- LA REQUISA

1.- Concepto	94
2.- Objeto	98
3.- Fundamentación Legal	100
4.- La requisita en el caso de huelga de los trabajadores del servicio público de transporte aéreo	105

CONCLUSIONES	110
--------------------	-----

BIBLIOGRAFIA	114
--------------------	-----

INTRODUCCION

El presente trabajo pretende esclarecer la problemática que se origina al estallar una huelga, en el servicio público, refiriéndonos concretamente a la huelga en los trabajadores de las aeronaves.

Este derecho de huelga que es el resultado de largos años de lucha por parte de los trabajadores, y quedando esta lucha y esfuerzo consagrado en el artículo 123, de la Constitución de 1917; concibiéndose este, con el fin de encontrar el equilibrio entre los factores de la producción; es decir entre el capital y el trabajo.

El cuestionamiento a este derecho radica en que si es válido que los trabajadores del servicio público de transporte aéreo suspendan las actividades, - con el propósito de obtener mejoras a sus salarios y demás prestaciones; sin importar el menoscabo que sufran los usuarios de este transporte.

Es primordial hacer notar que el transporte aéreo es muy importante, en razón a los usuarios, y por las características con las que cuenta este, como el ser más rápido y seguro en relación a los demás transportes, teniendo por lo mismo mayor demanda; y no sólo siendo esta demanda de tipo nacional sino internacional.

En ningún momento se trata de menguar este derecho, tan sólo se desea encontrar el equilibrio entre los trabajadores huelguistas y la prestación del servicio, en beneficio de los usuarios tanto nacionales como internacional.

Es bien sabido que la finalidad primordial que tiene el estado frente al particular, es el de garantizar el servicio, motivando esta obligación al Estado en un momento determinado, a tener que requisar los bienes objeto del transporte, para poder así subrogarse en la prestación del servicio, bajo este orden de ideas y consideraciones hechas, son las que motivan la presente Tesis.

C A P I T U L O I

A) ANTECEDENTES HISTORICOS DE LA AVIACION.

El hombre con la curiosidad que le ha caracterizado empezó a fijarse en el vuelo de las aves, inquietud que se vió reflejada desde tiempos remotos - hasta nuestros días. Así pues, que muchos hombres durante la historia hayan tratado de realizar dicho sueño.

Leonardo Da Vince fue el primero en realizar estudios sobre la dinámica del vuelo, esto en el año de 1505. Leonardo se caracterizó no sólo como - pintor , sino también como arquitecto, ingeniero, militar e hidráulico.

En el año de 1607, el padre Jesuita Francesco Lana propone la utiliza-
ción de la fuerza ascensional del viento y lamenta la probabilidad, de que al
gún día, una máquina que la aproveche pueda ser usada para la guerra.

El químico inglés Henry Cavendish descubre el elemento hidrógeno, al que denomina "aire inflamable". Así se van firmando los principios de esta incipiente actividad, principiándose con el Globo Aerostático, en el año de 1782, Joseph Montgolfier inventa un globo de capacidad ascensional impulsado por humo. El globo de los hermanos Montgolfier efectúa su primera ascensión pública en Annonay, Francia en el año de 1783, en este mismo año el primer globo que utiliza hidrógeno es lanzado por Jacques Cliorles y los - hermanos Robert; el 27 de Agosto en París. El 19 de Septiembre de 1783,

en Versalles, se realiza la primera ascensión tripulada con un gallo, un borrego y una paloma.

Siendo el primer hombre que despega de la tierra a bordo de un globo, - Pilastre de Rozier, también en 1783.

El 21 de Noviembre de 1783, los primeros viajeros aéreos Pilastre de - - de Rozier y el Marqués D' Arlandes, se elevan de los jardines de la muerte; en viaje a París. En México el 18 de Mayo de 1784 en Jalapa, Veracruz; el Señor José María Alfaro, eleva un globo aerostático, posteriormente se verifican otros experimentos que fueron realizados por Antonio María Fernández, el 6 de Febrero de 1785. En este mismo año la Gaceta de México, describe como se elevaron media docena de globos aerostáticos; por los profesores de la Real y Pontificia Universidad de México.

Los hermanos Ibar, Ceferino, Manuel y Tranquilino, elevaron un globo - el 15 de Septiembre de 1825. Por la peligrosidad que representaba esta incipiente actividad, las autoridades se vieron en la necesidad de regularla, mediante el otorgamiento de licencias, la que se otorgó por vez primera al Señor Adolphe Theodore, el día 11 de Enero de 1833, pero dicha licencia se le suspendió, pues el aerostátero no tenía los conocimientos necesarios.

El 12 de Febrero de 1835, el Gobierno del Distrito Federal, otorga una licencia para poder elevar un aerostato, al Señor Guillermo Eugenio Robertson quien realizó su primera ascensión en la plaza de toros de San Pablo. - - - -

Charles Green, ilustre aeronauta inglés; efectúa el primer vuelo internacional en un globo, cubriendo la distancia de 768 kilómetros entre Londres y Nassau en un tiempo de 18 horas, esto en el año de 1836.

Benito León Acosta, realizó una ascensión en México el 3 de Abril de 1842, dedicándosela al Presidente Antonio López de Santa Ana, quien mediante un decreto otorgó una patente para que éste surcara los aires de México durante 3 años. En el año de 1844, se funda la Compañía Aerostática Mexicana, obedeciendo a la importancia de éste, pero la empresa no progresó como se pensaba.

Es el año de 1848, Jhon Stringfellow hace volar un pequeño modelo motorizado a una distancia de 40 metros. Francisco Arban, cruza por vez primera los Alpes en un globo en un viaje de Marsella a Stubini, en el año de 1849. Se empezó a darle gran auge a las ascensiones, motivo por el cual no tardó en haber numerosos accidentes causa por la cual el 25 de Octubre de 1858, se prohíbe la elevación de globos aerostáticos sin permiso oficial.

Durante 1890, Clement Arden, se eleva unos cuantos centímetros sobre la superficie del suelo y recorre una distancia de 50 metros en su aparato con motor denominado "Eole" el 9 de Octubre. Al siguiente año, 1891, Otto Lilienthal, efectúa el primer vuelo a bordo de un planeador de su fabricación

Los Señores Joaquín de Cantolla y Rico y Manuel de la Fuente, solicitaron al Gobierno un amparo para realizar ensayos personales sobre aerostatos --

dirigibles, esto en el año de 1862. El 17 de Febrero de 1893, el Señor Angel S. Torres, obtuvo un permiso del Gobierno del Distrito Federal. Los últimos - aerostatos de que se nos relata en la historia, fueron del Señor Miguel Lebrija y el Señor Alberto Braniff, éste último cerró las ascensiones en 1914, marcando el principio del vuelo mecánico.

B) PRIMERAS AERONAVES.

En el plano internacional, durante el año de 1897, el precursor francés, - Clement Arden, voló un aeroplano de motor ocasionando, que el aerostato fuera superado y suplantado por el avión. Así por los inicios del siglo los primeros vuelos sostenidos los realizaron el 17 de Diciembre de 1903, en los Estados Unidos de Norte América, los hermanos Wilbur y Orville Wright, posteriormente en Zacatecas, el Señor Julio Fuentes por el año de 1907, hace sus primeros intentos de vuelo sostenido, siendo éste el primero de nuestro país, un año - - más tarde se publicaría un libro de carácter científico relacionado con la aeronáutica por el Ingeniero Alfredo Robles Domínguez.

En esta época, varias personas como Miguel Lebrija, quien comenzó a - - construir planeadores en México, así como los hermanos Juan Pablo y Eduardo Aldasoro en 1908, pero ya para esas fechas había una marcada oposición del -- elemento oficial, no obstante, se creó una sociedad divulgadora de la aviación en México, lo que dió más auge a esta actividad, motivando con esto que se hicieran pruebas en secreto, ya que las autoridades las habían prohibido por su peligrosidad, aunque después de tantos contratiempos y prohibiciones; Braniff lo

gró el 8 de Enero de 1910, elevarse sobre el Valle de México, y, cuatro meses después, el 14 de Mayo de 1910, Miguel Lebrija alcanzó una altura considerable.

Siendo Presidente Madero, hace un pedido de 5 aviones a la Casa Moisant de Nueva Jersey, el Señor Lebrija, hizo un experimento el 7 de Abril de 1913 ante varios jefes militares, dando así un paso para que el avión sea utilizado para la exploración y el correo a una arma de guerra que posteriormente sería utilizado de esta forma.

En 1915, se crea la aviación militar constitucionalista y se pone al Señor Ingeniero Juan Guillermo Villasana como el jefe de la Sección Técnica de Navegación Aérea y el 21 de Enero de 1923, se cambia la oficina al Departamento de Aviación Militar; posteriormente en el año de 1927, continuaría esta oficina en la sección de Aviación Comercial, dependiente de la Dirección de Ferrocarriles de la S.C.O.P. y por fin el primero de Julio de 1928, por decreto presidencial se crea el Departamento de Aeronáutica Civil, siendo el Ingeniero Juan Guillermo Villasana su jefe.

En la segunda década del presente siglo, ya se fabricaban en México algunas partes de avión y éstas aeronaves construidas se empezaron a utilizar con los fines prácticos tales como el Correo, entre las ciudades del interior de la República; así fué como Horacio Ruíz, en un avión transportó correspondencia entre México y Pachuca y viceversa, siendo el primer Servicio Postal Aéreo, al notar la gran utilidad que podía prestar, se pensó en la transporta--

ción de carga, estableciéndose la necesidad de obtener una concesión ó permiso de servicio aéreo para la ruta que se deseara, con la finalidad de evitar la competencia que se veía, fué así como el 12 de Julio de 1921, se otorga la primera concesión a la Compañía Mexicana de Transportación Aérea, S.A., -- para realizar un servicio regular de pasajeros, correo y carga, en la ruta - - México-Matamoros y México-San Luis Potosí-Saltillo-Monterrey-Laredo; para estas fechas, ya se contaba en México con el aeródromo de Balbuena y los creados en la época de la revolución en diferentes puntos del Territorio Nacional.

C) ANTECEDENTES HISTORICOS DE LA HUELGA.

La huelga, no siempre ha sido ó ha significado lo mismo durante la historia. Los antecedentes más remotos que se tiene memoria, es en Inglaterra, _ en el año de 1303, el Rey Eduardo I, prohíbe las huelgas y lo mismo acontece en Francia y Alemania en el siglo XVI ya para 1539, una huelga de impresores en Lyon se prolongó por tanto tiempo, dando como resultado que - - - Francisco I, expidiera un edicto severo prohibiendo cualquier suspensión brus--ca del trabajo.

Durante la historia de la huelga, es necesario entender la existencia de 3 etapas históricas, que van desde la prohibición, tolerancia y hasta su re--glamentación.

En la etapa de la prohibición, la primera que se conoce fué con la Ley Chapelier de 1791, dicha prohibición se daba tanto para la coalición y la - - huelga, ya que la primera es el antecedente de la segunda.

Esta Ley representa la pugna entre la clase trabajadora y la burguesía, - siendo completada en 1810 con los artículos 410 al 414 del Código Penal Frances. Esto se entiende por el ascenso de la burguesía al poder y la organiza-- ción de un aparato estatal en servicio, otro factor muy importante fué la elevación de la propiedad privada en el artículo 17, de declaración de los dere-- chos del hombre y del ciudadano en 1789 a la condición de los derechos natu-- rales del hombre.

Otra consecuencia de la libertad humana, que se basa en la misma declaración estableciendo que se puede realizar todo lo que no dañe a otro, sin --- más limitaciones, que las que puedan ser determinadas por la Ley.

La segunda etapa, es la de tolerancia, el Gobierno Inglés, se vió obliga-- do a suprimir la prohibición en cuanto a la asociación profesional y de huelga, como resultado del movimiento obrero. Esta etapa de tolerancia se puede ca-- racterizar como la simple libertad de coalición resultando de las libertades na-- turales. Dando como resultado que tanto las asociaciones y sus huelgas, no - se consideraban como un delito, pero tampoco estaban reguladas ni protegidas.

Pero las Leyes Civiles desprotegían al trabajador, ya que éstas autoriza-- ban a rescindir las relaciones de trabajo por incumplimiento de la obligación - de prestar los servicios; facultando al dueño de la fábrica a contratar nuevos trabajadores y teniendo además el apoyo de la fuerza pública para continuar ó reanudar las actividades de su fábrica.

Esta segunda etapa, seguía dejando al trabajador en un estado de indefensión en relación al patrón, ya que las Leyes favorecían a éste último, moti-vando que el trabajador seguía siendo víctima de injusticias y arbitrariedades.

La tercera etapa, que ya es la reglamentación Legal de las Instituciones se caracteriza por la aceptación y su reglamentación de diversas instituciones_ del Derecho Colectivo del Trabajo, como la asociación sindical de trabajadores y de patrones.

Estas etapas también se presentaron en el movimiento obrero de México, no siendo la excepción, ya que los primeros paros obreros fueron consecuencia de la libertad de trabajo consignada en la Constitución de 1857.

Motivando por esto, que los movimientos obreros de México, realizaran - huelgas no siendo obstaculizados jurídicamente, sino por el poder capitalista -- empleando la fuerza económica.

Creando este movimiento en un clima propicio para el desarrollo poste-rior, a pesar de las disposiciones del Código Penal de 1871.

Las huelgas en México, datan del año de 1865, esta táctica de lucha del proletariado fué propagándose a medida que avanzaba la industrialización del - país y la proletarización de las masas, de tal manera que cuando llegan a - México noticias del movimiento huelguista de los ferrocarriles en los Estados - Unidos de América, el campo ya estaba propicio para exitar a las masas proletarias.

Se obstaculizó la libertad de trabajo por la economía capitalista, originando estos movimientos huelguísticos, encontrando a través de la huelga el medio por el cual podían reclamar y conquistar sus derechos.

Buscaban jornadas más humanas y mejores salarios. Pero no lograron obtener ningún beneficio, estos movimientos obreros, fueron dirigidos por periodistas, ya por la carencia de líderes obreros. En Julio de 1868, los tejedores del Distrito de Tlalpan, realizaron una importante huelga que por medio de ésta, se logró la reducción de la jornada de trabajo para las mujeres y los menores, a 12 horas.

Otra huelga importante, fué la de los Mineros de Pachuca; que se inicia en Agosto de 1874 y terminó en Enero de 1874, con un convenio en que la Empresa se comprometía a pagar a los trabajadores 0.50 centavos diarios de jornal, otorgar vañuelas y velas así mismo darle la octava parte del metal que saquen; teniendo la posibilidad de venderlo a la Compañía ó venderlo a otra persona.

El 20 de Noviembre de 1910, estalla la Revolución, anunciada para esta fecha el Plan de San Luis. El Ejercito Federal, fué derrotado, y por virtud de los tratados de paz de Ciudad Juárez, a mediados de 1911, el viejo dictador, Porfirio Díaz, sale desterrado del país rumbo a Europa.

Madero, asume la presidencia de la República el 6 de Noiviembre de 1911, sin embargo, el Régimen Político, cuya composición gubernamental que

constituía un peligro para la estabilidad del Gobierno, pero tiempo después tuvo consecuencias trágicas.

El Régimen de Madero, y su naciente democracia, despertó la inquietud asociacionista obrera, organizando así la Casa del Obrero Mundial, de uniones de sindicatos y confederaciones de trabajadores. Este auge sindicalista y los consiguientes conflictos de trabajo, motivados por la resistencia sindical, -- creando por tal motivo, el 11 de Diciembre de 1911, la Oficina de trabajo -- que intervenía en las relaciones entre el capital y el trabajo.

El Gobierno de la Revolución, desecha las teorías abstencionistas y adopta una nueva intermediación del estado en las relaciones económicas en los -- conflictos entre los factores de la producción. Esto es, se quiebra el principio del individualismo, objeto de las instituciones sociales, para dar paso a la tendencia colectiva del interés por las cuestiones que afectan a los grupos humanos.

Era lógico que el proletariado exigiera condiciones de vida humana en -- sus relaciones con los empresarios, mejores salarios y disminución de la jornada de trabajo; de aquí surgen una serie de huelgas, que el capitalismo extranjero aprovechó para pedir a Madero el restablecimiento de la paz y del orden que Díaz hubiera establecido.

Madero accedió a estas exigencias dominando algunos de estos movimientos por medios represivos. Por esto los organismos obreros rompieron con él

declarándose apolíticos.

Así pues, por el descontento ocasionado por la actitud tomada por el régimen Maderista, también hicieron lo mismo los campesinos, porque no se -- fraccionaban las grandes propiedades territoriales. En el plan de Texcoco, -- Don Andrés Molina Enríquez, declaraba a Madero como un nuevo Comonfort -- (el que promulgó la constitución de 1857 y la traicionó).

Surge el movimiento Zapatista que con el Plan de Ayala del 28 de No--- viembre de 1911, sosteniendo la expropiación de las tierras, montes y aguas -- que estaban monopolizadas en unas cuantas manos.

La racionalización de los hacendados; la formación de fundos legales, y la consiguiente aplicación de las leyes de desamortización y nacionalización de Juárez.

Madero fué víctima de hacendados y terratenientes y de elementos con--- tre-revolucionarios. El influjo de estos elementos y la sublevación de Félix -- Díaz y Manuel Mondragón, determinaron su caída y la usurpación de Victoriano Huerta, quien ordenó el asesinato de Madero y Pino Suárez, obligándolos a re nunciar previamente a sus cargos.

Ante el acontecimiento de estos hechos Venustiano Carranza, quien era Gobernador del Estado de Coahuila, desconoce el gobierno de Huerta y se lanzó al campo revolucionario formulando el Plan de Guadalupe el 23 de Marzo -- de 1913, este movimiento conocido como la revolución constitucionalista, cuyo

fin era la libertad del pueblo mexicano.

Se instaló su gobierno en el Puerto de Veracruz, expidiendo el decreto _ por medio del cual se adicionaba al Plan de Guadalupe el 12 de Diciembre de 1914.

Este plan de Guadalupe, en su artículo número 2, busca el mejoramiento y satisfacción a las necesidades económicas, sociales y políticas del país, la - formación de Leyes que mejoren las condiciones del peón Rural, el estableci-- miento de la libertad municipal como institución constitucional.

En Veracruz, el primer Jefe dictó Leyes sobre el Municipio Libre, votación y restitución de ejidos, de divorcio, la supresión de tiendas de raya sobre escuelas, fábricas y la proscripción de San Juan de Ulúa como cárcel.

La revolución de 1910, tuvo una esencia política, se transformó en una revolución social, mediante reformas encaminadas a los campos sociales y po líticas del país. En esta revolución constitucionalista participó activamente la clase proletaria que anhelaba liberarse la tiranía y de la opresión capitalista.

El plan de Guadalupe, justifica la transformación social de la revolución, mediante el pacto celebrado entre el gobierno constitucionalista y la casa del obrero mundial. La revolución constitucionalista se transformó en una revolu ción social, a fin de obtener el bienestar y el progreso del pueblo mexicano.

Así Venustiano Carranza recupera la capital de la República, y la casa del obrero mundial, reanuda sus actividades sindicales, organizándose en el Distrito Federal la federación de sindicatos obreros y designa comisiones de propaganda para todo el país. Durante este gobierno se llevaron varias huelgas, la federación de sindicatos obreros del Distrito Federal, que exigían el pago de salarios, ya fuera en oro ó su equivalente en papel moneda, en 1916, esta huelga fué solucionada con la intermediación de las autoridades militares; la de los tranvías de Guadalajara, Jalisco, la de los mineros de el Oro, Estado de México, la Cámara de Trabajo de Veracruz.

La huelga que tuvo más impacto para el Presidente fué la que estalló el 31 de Julio de 1916, con motivo de que los salarios de los obreros en oro, y que privó a la capital de luz y fuerza eléctrica, tráfico y periódico.

La revolución constitucionalista que había contado con la participación del movimiento obrero en el triunfo de su causa, reprime la huelga en forma tan odiosa como ocurrió en el gobierno de Porfirio Díaz.

Los líderes de los trabajadores fueron encarcelados y sujetos a consejo de guerra. El primero de Agosto de 1916, Carranza expide un decreto sancionando a los huelgistas con pena de muerte.

Dicho decreto establecía:

Art. 1o. Se castigará con la pena de muerte además de a los trastornadores del orden público, que señala la Ley del 25 de Enero de 1862.

El 11 de Agosto de 1916, cuando en el salón de jurados de Palacio de - Belén se reúne el consejo de guerra extraordinario convocado para juzgar a los obreros procesados con motivo de la gigantesca huelga del día último de Julio.

El consejo de guerra, el agente del ministerio público formuló las siguientes conclusiones.

- I. No son culpables del delito de rebelión, como cómplices los doce enjuiciados para quienes se ha mandado convocar este consejo de guerra.
- II. Son culpables del delito de ultraje al ciudadano encargado del poder ejecutivo, los ciudadanos Federico Padua y Casimiro del Valle.
- III. Son culpables, todos los encarcelados, del delito provisto en el artículo 925 del Código Penal del D.F., en virtud de haber usado la fuerza moral que implica la huelga para modificar los salarios de los operarios; y
- IV. Para los efectos de los dos incisos que anteceden, deberán ser considerados los responsables a la autoridad correspondiente.

Primera Ley revolucionaria que consigue el derecho de huelga.

En el período pre constitucionalista del general Salvador Alvarado; jefe del cuerpo del ejército del Sureste, Gobernador y Comandante Militar del Es-

tado de Yucatán, expidió el 11 de Diciembre de 1915, la Ley del Trabajo del Estado, esta primera Ley consigna el derecho de huelga en la República, aunque en ella se contempla algo que podría significar desconfianza en cuanto a su ejercicio ó bien el interés del estado en mante reactivos las fuentes de producción.

La Ley reconoce el derecho de huelga e identifica a ésta y el paro obrero.

La Ley del Trabajo de Yucatán es importante, por cuanto que a pesar - de que se restringe el ejercicio de la huelga, por tratarse de la suprema fuerza que debe usarse en un último extremo, sin embargo, es la primera ley en el país que consagra el derecho de huelga y el arbitraje obligatorio de los tribunales del trabajo.

El congreso constituyente de 1916-1917, fué convocado por Venustiano Carranza, ya que se buscaba un cambio ó mejoramiento y no se quería volver al orden constitucionalista de 1857, sino reunir un congreso constituyente en el que se indujeran todas las reformas para asegurar las conquistas de nuestra revolución.

La constitución de 1917, como antecedente a esta se encuentra la constitución de 1857 en su título primero, sección II, de los "derechos del hombre" defino estos derechos en 28 artículos, declarando en el primero, como consecuencia del reconocimiento de que los derechos del hombre son la base y obje

to de las instituciones sociales, que todas las leyes y autoridades deben respetar y sostener las "garantías que otorga la constitución" en el 29 se autorizó la suspensión de las garantías para casos especiales, y en el 101, fracción I. estableció la procedencia del juicio de amparo" por leyes ó actos de cualquier autoridad que violara alguna de las garantías individuales, de aqui proviene la confusión entre; derecho del hombre y garantías individuales. El tecnicismo falso, que si se quiere de garantías individuales con que se designa a una parte de los derechos naturales del hombre, adquirió carta de ciudadanía en el derecho constitucional mexicano y se legitimó en la constitución de 1917.

En el capítulo de garantías individuales se incluyen no solo derechos rigurosamente individuales, sino también de tipo social; derechos de la persona campesina; facultándose el estado para imponer modalidades a la propiedad privada y fraccionar latifundios.

En el artículo 123 que lleva el título del trabajo y de la previsión social, su estructura el derecho constitucional del trabajo para proteger a los obreros frente al capital y al estado; en otras tenemos, se consagran los derechos fundamentales de tutela de la persona obrera, del trabajo individual y del trabajador en masa.

Estos nuevos derechos naturales del hombre que garantizan su subsistencia decorosa y reivindican los derechos del trabajo frente al capital, tienen una revelación típicamente social en su contenido; son las

garantías sociales.

La constitución de 1917, expedida en nombre del pueblo Mexicano, -
superó a la de 1857.

D) PRIMERAS LINEAS AEREAS Y PRIMERAS HUELGAS
DE LA AVIACION EN MEXICO.

En un principio, las leyes Mexicanas ignoraron completamente la navegación aérea, por lo que se quiso resolver el problema tomando en cuenta la legislación ferrocarrilera vigente, ya que las convenciones internacionales y bilaterales al igual que las experiencias en materia de aviación civil serían la parte fundamental de nuestra ley de Vías Generales de Comunicación.

Considerando la importancia del trabajo de las tripulaciones aeronáuticas y encontrándose vinculada a la historia de la aviación en México, se promulgó un capítulo especial agregado a la Ley Federal del Trabajo de 1931, teniendo su origen y explicación en los miembros de la "Asociación Sindical de Pilotos Aviadores", no solo el reconocimiento de su personalidad sindical, sino el establecimiento de un régimen legal apropiado

La importancia que empezara a tener el transporte de correo y carga aunque un poco el de pasajeros, se estudió la necesidad de establecer las primeras bases desde el punto de vista técnico, jurídico, administrativo y económico para poder otorgar concesiones de servicios aéreos en la República Mexicana.

La aviación comercial nace en México en 1924 y fueron los Estado-

unidenses George J. Rhil y William L. Mallory quienes fundaron la --
Compañía Nacional de Aviación", cuya flota inicial formada por cuatro
aviones Lincoln Standard, que posteriormente cambia de nombre al de
"Compañía Mexicana de Aviación".

Los primeros pilotos fueron extranjeros, ya que en el caso de
los pilotos mexicanos, desempeñaban funciones militares, y solo hasta
el año de 1929 se incorporaron a la "Compañía Mexicana de Avia--
ción" los pilotos Rodolfo Torres Rico, Antonio Cárdenas Rodríguez y
Arturo Jiménez Nieto. La aviación militar durante este período no -
se mencionan vuelos de importancia y estos se reanudan con el re-
greso de los pilotos franceses Barrier, Simón Odenars y Garros, que
años antes durante el gobierno del General Porfirio Díaz, realizaron -
algunos vuelos presenciados por el presidente Díaz. Estos pilotos ve--
nían reforzados con las Señoritas Matilde de Maisont y Harriette - -
Quinby y el piloto Dyott con quien voló Don Francisco I. Madero

En esta época el gobierno otorgó bases para realizar los estu-
dios de piloto aviador a los hermanos Aldasoro Salinas, Horacio Ruíz
y Alberto Salinas, adquiriendo para ellos cinco aviones de la casa
Moisant, establecida en Garden City, Long Island.

Las líneas aéreas que empezaron en México, no dejaron de te-
ner problemas con los pilotos mexicanos ya que la evidente preferen--

cia de las compañías en favor de los pilotos extranjeros que gozaban con ello de mejores salarios y condiciones de trabajo.

Dando motivo para la creación de una "liga de Pilotos de Transporte de Líneas Aéreas Nacionales", constituida el 13 de Febrero de 1936, el departamento de Trabajo le otorgó registro como sindicato gremial el día 15 de Mayo de 1936.

Para el siguiente año, en México se encuentran operando las empresas de : Compañía Mexicana de Aviación, S. A., Transportes -- Aéreos de Chiapas, la que se transformó en Compañía Aeronáutica -- "Francisco Sarabia", la que dejó de operar en 1943, Líneas Aéreas Mineras, S. A., Taxi Aéreo de Oaxaca, Alfredo Zarate Leyves, La Corporación Aeronáutica de Transportes, S. A., empezó sus operaciones - el 9 de Marzo de 1929, las líneas aéreas Occidentales, S. A. en - - 1934.

La Colonial Airways, que posteriormente sería la Pan American compró la Compañía Mexicana de Aviación a principios de 1929, la que fué de gran importancia para los Estados Unidos, pues México era el eslabón con los países de Centro y Sudamérica. Fueron también obra de George Rihl, la Pan Air do Brasil, la Avianca, la Avenza y Aerovías de Guatemala.

De 1940 a 1954, Aeronaves de México incrementó su red con la incorporación de Transportes Aéreos del Pacífico, Líneas Aéreas de Oaxaca, LAMSA y Servicios Aéreos Panini que se incorporó a Aerovías Reforma, en 1948 que pasarían a ser Aerolíneas Mexicanas, - esta compañía empezó en 1956 y después se fusionó en 1973 con Aeronaves de México.

Pero la Compañía Mexicana de Aviación no dejaba de tener - problemas con sus pilotos, así que en 1944 la liga planteó un primer conflicto, exigiendo entre otras cosas, la firma de un contrato colectivo de trabajo, pero solo se obtuvo una promesa y el 5 de - Marzo de 1945, estalla una huelga cuya conclusión fué la firma de un contrato colectivo, pero en más de sus cláusulas, la Compañía - Mexicana de Aviación, se reservó el derecho de impugnar el registro del Sindicato por medios legales. La junta de Conciliación y arbitraje invocando un convenio internacional que se celebra en la - Habana en 1928 que equiparaba a los pilotos de avión con los capitanes de barco, y considerando a los pilotos como personal de - confianza y, por lo mismo no sindicalizable.

La Secretaría de Trabajo le negó el registro el día primero de Octubre de 1958, a partir de entonces se desarrolló una lucha sindical intensa, en todos los órdenes.

El capitán Andrés Fabre Tirón quien fungía como Secretario General de A.S.P.A., fué despedido de Compañía Mexicana de Aviación a la respuesta fué un movimiento de huelga que estallo el día 23 de Enero de 1959, A.S.P.A. solicitó amparo en contra de la negativa de otorgar el registro. El Presidente López Mateos, envió entonces al congreso de la unión un proyecto de adición a la Ley Federal del Trabajo. Para que incluyeran un capítulo especial relativo a los tripulantes de las aeronaves.

Algunas empresas pequeñas: Líneas Aéreas de California, S. A., Aerocarga, S. A., Transportes Aéreos de Chiapas y Compañía Impulsora de Aviación, S. A., aceptaron firmar contratos colectivos de trabajo con A.S.P.A., logrando el primer éxito considerable.

Aeronaves de México, S.A., empresa adquirida por el estado de cuyos 140 pilotos, 138 pertenecientes a A.S.P.A., firmándose en Noviembre de 1959 un contrato colectivo de trabajo.

Pan American, tenía la mayoría de acciones de Aeronaves de México, y es hasta 1957, en que cambia la situación, en 1958 obtuvo la primera ruta internacional entre México y Nueva York y para el 28 de Julio de 1959, Aeronaves de México se convirtió en una Compañía Nacional.

En este mismo año de 1959, se celebra un convenio entre: - Compañía Mexicana de Aviación, S. A., Guest Aerovías Mexico, S. A., Trans - Mar de Cortéz, S.A., y Transportes Aéreos Mexicanos, s. a., y la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores, reconociendo al Sindicato como representante del mayor interés profesional de los pilotos a su servicio aceptándolos como empleados de base y obligándolos a firmar para aceptarlos como tal. Así mismo, se obligaban a firmar contratos colectivos de trabajo.

Las cámaras aprobaron en la misma época el proyecto de adición a la Ley que entró en vigor el primero de Enero de 1960. Ante estos hechos la Secretaría de Trabajo y Previsión Social dictó un nuevo acuerdo de fecha de 13 de Enero de 1960 otorgando el ansiado registro con el número 2991, sirviendo de base, además la ratificación por el senado de la República del convenio 87 de la organización internacional del trabajo sobre libertad Sindical.

En los primeros años de administración de Aeronaves de México no fué posible que operara con pérdidas, no obstante las facilidades que le daba el Gobierno mexicano, sino también la preferencia que se le dió en cuanto al otorgamiento de mejores rutas aéreas. Por ende transportando más pasajeros.

Aeronaves de México en 1962 absorbió pequeñas empresas aéreas estatales como transporte María de Cortéz de Mayo Obregón, SAESA, Aerolíneas Vega, Aerovías Rojas, Aero Maya, Aerolíneas del Itsmo, - Aeronaves Anahuac y Guest Aerovías México, la que se formó en 1947 siendo la primera en la ruta internacional del Atlántico Septentrional en 1948 de la absorción de las empresas mencionadas resultaron dos - empresas afiliadas: Servicios Aereos Especiales y Aeronaves Alimentadoras.

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

- 1.- ASPA. Memorias a través de hélice, Ave. Palomas No. 110, - Tecamachalco. México 10, D.F.
- 2.- Guerrero, Euquerio. Manual de Derecho del Trabajo, cuarta Edición. Editorial Porrúa, S.A., México, 1970
- 3.- De Buen Lozano, Néstor, Derecho Individual, Derecho Colectivo Tomo II, Segunda Edición, Editorial Porrúa, S.A., México. 1977.

- 4.- De la Cueva, Mario. El Nuevo Derecho Mexicano del Trabajo, Editorial Porrúa, S.A., México. 1972.
- 5.- La Administración Pública y el Desarrollo de la Aeronáutica en México. Bases para la implementación de una Metodología del Análisis y Estudio de la Aeronáutica en México. México. 1977
- 6.- Maravillas del Saber, Enciclopedia Didáctica. Arqueología, Arte, - Grandes Empresas, Publicaciones Reunidas, S.A., Alfonso XII. Barcelona, España. 1972.
- 7.- Rojas Roldan, Abelardo. Derecho Especial. Facultad de Derecho UNAM. México. 1969.
- 8.- Trueba Urbina, Alberto. Evolución de la Huelga. Ediciones Botas México. 1950
- 9.- Trueba Urbina, Alberto. Nuevo Derecho del Trabajo, Séptima - Edición. Editorial Porrúa, S.A. México . 1977 .

CAPITULO II

EL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTACION AEREA.

A) SERVICIO PUBLICO.

I.- CONCEPTO.

La noción de servicio público ha sido un concepto muy discutido, que ha atraído el interés de muchos tratadistas en materia administrativa, desarrollándose con ímpetu, principalmente en países de tradición jurídica románica.

El concepto de servicio público surgió como una necesidad, ya - ya que era indispensable establecer la separación entre las autoridades judiciales y administrativas. Samuelson refiriéndose, de manera general a las necesidades económicas dice: " toda economía debe resolver de un modo u otro, los tres problemas económicos fundamentales:

- 1.- Qué bienes y servicios habrán de producirse y en que cantidad;
- 2.- Cómo se deben emplear, para la obtención de dichos bienes, los recursos económicos disponibles;

3.- Y para quién se producirán esos bienes". (1)

Históricamente nos encontramos con que el término de servicio público nace en Francia y que se concibe como un criterio de interpretación sobre la separación de las autoridades administrativas de las judiciales; esta interpretación surge de la ley del 25 de Agosto de 1790, y del decreto del 16 Fructidor del año III, que prohibía a los tribunales judiciales el conocimiento de litigios administrativos.

De Corail, afirma, que se admitió la existencia de una jurisdicción destinada a juzgar las diferencias administrativas, apareciendo el problema, de como establecer un medio para limitar la competencia de la jurisdicción administrativa; y forma de interpretación de dicho límite. A mediados del siglo XIX, la regla de separación se interpretaba, en prohibir absolutamente a los tribunales judiciales el conocer de cualquier materia contencioso administrativa (2)

(1) Samuelson, A. Paul. Curso de economía moderna. Ed. Aguilar. 1950
citado por Serra Rojas, Andrés. Derecho Administrativo.
tomo I, Séptima edición, Editorial Porrúa, S.A., México, 1983. Pág. 97

(2) Acosta Romero, Miguel, Teoría General del Derecho Administrativo.
5ta. Edición, Editorial Porrúa, S.A., México, 1983, págs. 464,

La resolución del caso Dekeistes de fecha 8 de Agosto de 1861, y aunado a este fallo el del caso del joven Agnes Blanco, en el cual el Tribunal frances que estableció que el accidente ocasionado por el tránsito de una carreta que circulaba en medio de dos edificios en cuyos locales se realizaba la manufactura de tabacos, era de competencia del tribunal administrativo sentando los primeros antecedentes, ésta última sentencia, fue del 8 de Febrero de 1873, con base en las conclusiones del comisario de Gobierno David.

Con apego a estas resoluciones como antecedentes, se criticó a la distinción de competencias, lo curioso fué, que el fallo pronunciado en el caso de Agnes Blanco, en principio fué olvidado, pero posteriormente toma importancia en el tratado sobre la responsabilidad del poder público de Jorge Teissier (1906) y en la resolución del caso Feutry del 24 de Febrero de 1908.

Duguít, fue quien dió nacimiento a la teoría del servicio público dentro del derecho administrativo; sin embargo, el concepto de servicio público, se caracteriza por la indeterminación de su contenido, ya que no es una figura jurídica verdadera, sino un complejo de fines sociales que las entidades administrativas deben proponerse.

Así pues, Duguít establece que los servicios públicos crecen a medida que aumenta la civilización, definiendo al servicio público co-

mo "La obligación de los gobernantes, originado por una serie de necesidades de índole social". (3)

Duguit señala que en el caso de aumentar los servicios, crecen los deberes de los gobernantes, y será por medio de la ley donde se habrá de dar la independencia social, imponiendo deberes - tanto a gobernantes como a gobernados creando así una convivencia social, dando lugar al progreso del Estado.

Desde fines del siglo XIX, se hizo patente la conveniencia de regular los servicios públicos, fijándose normas para éstas, aunque - sin una teoría que las definiera con claridad. El Estado desde esta época, en uso de su soberanía, dividió sus actos, en actos de autoridad y actos de gestión; por medio de los primeros mandaba, y por los segundos realizaba una actuación como simple particular. Con su creciente intervención, el Estado asumió en una forma directa y reglamentada, el proporcionar bienes y algunos servicios, llamándole a esta actividad "servicio público", para así satisfacer necesidades colectivas atendidas por el propio Estado.

(3) Olivera Toro, Jorge, Manual de Derecho Administrativo, Editorial - Jurídica Mexicana. México. 1972. págs. 61, 62

Los diferentes tratadistas han querido establecer un concepto de Servicio Público.

Duguit, propone la idea de Servicio Público como "La base del derecho administrativo, destacándolo como una obligación de los gobernantes, originada por necesidades sociales, que realiza y desenvuelve la independencia social. Duguit, considera que se da el servicio público cuando se reúnen los siguientes requisitos:

- a) Una función, que el estado considera ^{ex} obligatorio;
- b) Cierta número de agentes jerarquizados para realizar tal función;
- c) Una cierta cantidad de recursos para el cumplimiento de la misma; y
- d) Un régimen jurídico especial, estableciendo que este régimen debe comprender, la modificación en todo instante del servicio público; el personal está sometido al régimen legal del servicio y los fondos son públicos, al igual que las o bras. El servicio debe satisfacer una necesidad pública sin ánimo de lucro, estará a la orden de quien quiera servirse de él, y ante él todos son iguales (4)

(4) Olivera Toro, Jorge. Manual de Derecho Administrativo. Editorial - Jurídica Mexicana. México. 1963. pág. 50.

Jeze, "estima que la administración utiliza procedimientos de de recho público, normas jurídicas que tienen por objeto el facilitar el funcionamiento regular y continuo del servicio público, al satisfacer - necesidades de carácter general".

De él se originó la idea de que el servicio público es la -- piedra angular del derecho administrativo. (5)

Waline, distingue formas de actividad administrativa y establece que hay la necesidad de un servicio público, cuando en una colectividad la iniciativa privada no satisface convenientemente una carga. El Estado debe asegurar el satisfacer la necesidad colectiva ya sea directamente o bajo su control, colocándose total o parcialmente bajo su régimen de derecho público que exorbita del común. "Servicio Público es una actividad de interés público siendo que en algunos - casos, la administración tiene directamente la responsabilidad financiera y en otros casos carece de ella, pero contiene la supremacía y el control del servicio. (6)

(5) Olivera Toro, Jorge. Manual de Derecho Administrativo. Editorial - Jurídica Mexicana. México. 1972. pág. 63.

(6) Idem.

Para Hauriou. "El servicio público es u servicio técnico prestado al público de una manera regular y continua para la satisfacción de una necesidad pública y por una organización estatal". (7)

Para Fleiner. "Servicio Público, es un conjunto de personas y de medios constituidos frecuentemente en una unidad y destinados a servir de una forma permanente a un fin público particular". (8)

Para Villegas Basavilbaso. "El servicio público es la satisfacción - correcta, directa e inmediata de las necesidades colectivas, realizada y asegurada por el poder público y sujeta a normas y principios de derecho público. (9)

Paga Gabino Fraga. "El servicio público es una actividad destinada a satisfacer una necesidad colectiva de carácter material, económico o cultural, mediante prestaciones concretas individualizadas, sujetas a un régimen jurídico que les imponga adecuación, regularidad

(7) Olivera Toro , Jorge . Ob . Cit . pág . 63 .

(8) Acosta Romero, Miguel. Teoría General del Derecho Administrativo. -- Quinta Edición. Editorial Porrúa, S.A., México. 1983. pág. 468.

(9) Ibidem ., pág. 469.

y uniformidad". (10)

Díez y Debeyne, conciben al "servicio público como un procedimiento para dar satisfacción al interés general que implica esencialmente el suministro de servicios al público, este suministro constituye su razón de ser. Las prestaciones ministradas por el servicio público puede ser de orden material (distribución de agua, gas, electricidad, etc.) de orden financiero (suministro de crédito, de asistencia pecuniaria, etc.) de orden intelectual o cultural (enseñanza, formación artística, etc.)" (11)

Jorge Olivera Toro, define al "servicio público como la actividad de la que es titular el Estado y que, en forma directa o indirecta satisface necesidades colectivas de una manera regular, continua y uniforme". (12)

-
- (10) Fraga, Gabino. Derecho Administrativo. Décima Edición. México 1963 pág. 22. citado por Acosta Romero, Miguel. Teoría General del Derecho Administrativo. 5a. Ed. Editorial Porrúa, S.A. México 1983, pág. 468.
- (11) Serra Rojas, Andrés. Derecho Administrativo. 2a. Ed. Editorial Porrúa S.A., México. 1961. pág. 240.
- (12) Olivera Toro, Jorge. Manual de Derecho Administrativo. Editorial Jurídica Mexicana. México. 1972. pág. 64

Andrés Serra Rojas, denomina al "servicio público como la actividad técnica, directa o indirecta, de la administración pública o - autorizada a los particulares, que ha sido creada y controlada para asegurar, de una manera permanente, regular, continua y sin propósito de lucro. La satisfacción de una necesidad colectiva de interés general, sujeta a un régimen especial de derecho público. (13)

La Suprema Corte de Justicia, ha definido al servicio público - en diversas ejecutorias, así tenemos que en el tomo quince, quinta época, páginas 1251 y 1252, servicio público "es un servicio técnico prestado al público, de manera regular y continua, para la satisfacción del orden público, y por una organización pública. Estableciendo que es indispensable, para que un servicio se considere público, que la administración pública la haya centralizado así y que lo atienda directamente y con el carácter de dueño, para satisfacer el interés general y que, consiguientemente, los funcionarios y empleados respectivos sean nombrados por el poder público y formen parte de la administración". (14)

(13) Serra Rojas, Andrés. Derecho Administrativo, tomo primero, Séptima Edición, Editorial Porrúa, S.A., México. 1976. pág. 113.

(14) Ibidem ., pág. 114.

El artículo 65 de la ley orgánica del Distrito Federal, define al servicio público en: Para efectos de esta ley. "Servicio público es la actividad organizada que se realiza conforme a disposiciones legales o reglamentarias vigentes en el Distrito Federal con el fin de satisfacer en forma continua, uniforme y regular, necesidades de carácter colectivo. La debida prestación de estos servicios es de interés público. La declaración de que determinada actividad constituye un servicio público, que la prestación de dicho servicio es de utilidad pública. En consecuencia el ejecutivo federal podrá decretar la expropiación, limitación de dominio, servidumbre y ocupación temporal de los bienes que se requiere para la prestación del servicio. (15)

Podemos definir al servicio público como aquella actividad regulada y garantizada por el Estado mediante un régimen jurídico determinado, cuya principal finalidad es el satisfacer necesidades de interés general ya sean de carácter económicos, materiales o culturales de manera regular, general, continua y uniforme.

De nuestra definición de servicio público, podemos encontrar varios elementos, al decir que es una actividad regulada y garantizada por el estado bajo un régimen especial, esto quiere decir; que

(15) Serra Rojas, Andrés. Derecho Administrativo. Tomo primero, Séptima Edición. Editorial Porrúa, S.A., México. 1976. pág. 113.

el estado es titular de ciertos bienes y como tal debe garantizar que estos deban satisfacer las necesidades que surgen dentro de la colectividad.

Siendo mediante un régimen especial, porque a través de este se establecen las normas y disposiciones del cómo se va a poder servir el servicio, y la forma como se garantiza éste.

La satisfacción de las necesidades son siempre de interés general y buscando el beneficio de las mayorías y no de un grupo de terminado o minoritario.

Estas necesidades pueden ser económicas, otorgando por esto, créditos o ayudas económicas, culturales; sería el prestar servicios de enseñanza, alfabetización, etc., en cuanto a los materiales, serían de transporte, hospitales, mercados, carreteras, etc.

En cuanto a que estos serán de manera regular obedece esto a las reglas con las que se maneja, mide, ajusta o computa el servicio. La generalidad la entendemos en que todos los habitantes tienen derecho de usar los servicios públicos conforme a las condiciones y limitaciones del mismo.

La continuidad, será que este sea constante en la ejecución o

intento de prestarlo durante el tiempo en que sea necesario. Su uni
formidad depende en la igualdad de condiciones que tienen derecho -
todos los habitantes para el uso o beneficio del servicio, pero con
forme a lo que dispone la ley.

2.- CARACTERISTICAS

Andrés Serra Rojas, en cuanto a las características del servicio público las establece de la siguiente manera:

GENERALIDAD.- Entendiéndola por el que todos los habitantes tienen derecho a usar de los servicios públicos de acuerdo con su forma, condiciones y limitaciones del mismo.

UNIFORMIDAD o IGUALDAD.- En el servicio, es decir todas las prestaciones que se otorgan en el servicio, serán en igualdad de condiciones para todos los habitantes que tienen derecho a ello, pero estableciéndose que serán bajo los requisitos establecidos por ley.

REGULARIDAD.- El servicio será mediante condiciones que establece la ley, es decir las reglas con lo que se maneja, mide, ajusta o se computa el servicio.

OBLIGATORIEDAD.- Aunque esta característica no es de manera uniforme en la doctrina viene a ser, el deber que tiene la autoridad competente o encargado en la prestación del servicio.

PERSISTENCIA.- Que comprende nuevas necesidades colectivas de

finitivamente persistentes, es decir que sea constante en el intento o ejecución del servicio, por el tiempo en que sea necesario.

Se habla de gratuidad del servicio público, el ofrecerse al público sin un afán de lucro, aunque esto ha venido modificandose, - ya que el costo por la mantención del servicio, es necesario.

3.- CLASIFICACION DE LOS SERVICIOS PUBLICOS.

La mayoría de los autores alude a la clasificación de García - Oviedo:

- a) Por razón de su importancia, en: esenciales que se relacionan con el cumplimiento de los fines del propio estado -- (servicio de defensa nacional, policía, justicia, etc. y secundarias.
- b) Necesarios y voluntarios, según que las entidades políticas - estén o no obligadas a tenerlas.
- c) Por razón de su utilización, en obligatorias y facultativas. - Los primeros se imponen a los particulares por motivos de interés general como son (alcantarillado, agua, instrucción -- primaria); las segundas, su uso queda a la libre voluntad - del comercio (correos, telégrafos, ferrocarriles).
- d) Por razón de su competencia, se dividen en exclusivas y - concurrentes. Las exclusivas sólo pueden ser entendidas por entidades administrativas o por encargo de éstas (policía, -- defensa nacional, correos, telégrafos), los concurrentes se re- fieren a necesidades, también satisfacen el esfuerzo particu-

lar (educación, beneficiencia, asistencia social).

- e) Por persona administrativa de quienes dependen, se dividen: de acuerdo al marco jurídico en federales, estatales y municipales.
- f) Por razón de los usuarios, se clasifican en generales y especiales. Las primeras consideran los intereses de todos los ciudadanos sin distinción de categorías, todas pueden hacer uso de ellas (ferrocarriles, correo, telégrafo); las segundas sólo se ofrecen a ciertas personas en quienes concurren algunas circunstancias determinadas, (asistencia, beneficiencia).
- g) Por la forma de su aprovechamiento; hay servicios de los cuales se benefician los particulares Uti Singuli, es decir mediante prestaciones concretas y determinadas, y otras que se aprovechan Uti Universi, es decir, que satisfacen de una manera general e impersonal las necesidades, por ejemplo el servicio de alumbrado público.
- h) Por las necesidades como se satisfacen las necesidades colectivas, siendo los servicios públicos de manera directa o indirecta.
- i) Por su composición pueden ser simples cuando son únicamen

te servicios públicos y mixtos, cuando son servicios públicos montados según normas de derecho privado.

Andrés Serra Rojas, establece la siguiente clasificación; no toda actividad estatal se desarrolla en forma de servicios públicos por lo que distingue dos grupos:

- a) Servicios públicos propiamente dichos.
- b) Los demás servicios que presta la administración, que aún no reviste las características del servicio público.

Podemos encontrar otro tipo de clasificación.

- a) Servicios públicos que demandan necesariamente el ejercicio del poder administrativo.
- b) Los demás servicios que no requieren el ejercicio de este poder, que incluso no tiene el carácter de autoridad.

Los servicios públicos obligatorios se imponen a los administrados, como es el Seguro Social, y los servicios públicos facultativos quedan a discreción de los usuarios, como es el teléfono, correos, telégrafos y otros.

Los servicios públicos pueden clasificarse en cuatro grandes categorías:

A) Servicios Públicos Federales.

Estos se determinan por las facultades de los órganos federales. El planteamiento es semejante a la determinación de la competencia en determinadas materias como son los impuestos, turismo, forestal y otras.

Los servicios públicos federales son:

- 1.- Exclusivos.- Con el carácter de estancos como es el caso del artículo 27 constitucional en materia de energía eléctrica y los diversos casos que señala el 28 constitucional, correos, telégrafos, banco único de emisión.
- 2.- Concurrente con los particulares.- Es decir, siendo de la competencia federal, el estado puede organizar los servicios, atendéndolos directamente o concesionándolos a los particulares. Los servicios de radiodifusión, teléfonos, se manejan por las particulares de acuerdo con sus respectivas concesiones.

En los servicios públicos en manos de particulares éstas se rigen en sus relaciones privadas por el derecho común, pero el servicio público se gobierna por principios de orden público.

3.- Concurrentes con las entidades.- Hay determinadas materias que no son de la exclusiva competencia federal, y pueden ser atendidas por las autoridades federales, locales y municipales; educación pública, turismo, salubridad, caminos, etc.

B) Servicios Públicos de las entidades federativas.

El propio artículo 124 de la constitución reserva a las autoridades locales, las materias que no sean federales. Las constituciones locales de los estados regulan éstas y forman la competencia de los servicios públicos locales, que deben ser reguladas por leyes que expidan las legislativas de los estados.

C) Servicios Públicos Municipales.

Son aquellos que atienden problemas que afectan principalmente al manejo de una ciudad, o de una circunscripción Territorial, como saneamiento, agua potable, alumbrado, policía, transportes, jardines, etc.. Municipalizar un servicio es entregar a las autoridades muni-

pales un servicio, que ha estado atendido por los particulares.

D) Servicios Internacionales.

Son creados por la acción de la organización de las Naciones Unidas en determinadas ramas que interesan a todas las Naciones.

Los servicios públicos internacionales crean organizaciones que se regulan por convenio entre los estados, tales como problemas sanitarios, educativos, asistenciales, económicos y otros.

Otra clasificación aludiendo los diversos tipos de servicio público de acuerdo con su importancia, el órgano a órgano que lo realiza, considerado a los servicios públicos propios y servicios públicos impropios.

A.- Servicio Público Propio.

Estas son los servicios prestados directamente por la administración pública, como el servicio de agua potable, o a través de -- instituciones descentralizadas como el metro, servicio de transportes eléctricos urbanos; o por medio de concesiones como el servicio de transporte urbano y otros.

B.- Servicio Público Impropio.

Este satisface una necesidad de interés general y corresponde a la actividad privada, regulada por leyes y reglamentos de policía, -- servicio de farmacias, panaderías, el servicio de taxis y peseros. - La intervención de la administración pública se justifica por el interés público que prestan. Estas actividades sometidas a la administración a medidas de orden, salubridad, tarifas y precios, no constituyen un servicio público, aunque satisfacen necesidades generales, - pero pueden llegar a serlo en forma exclusiva por la propia administración o en concurrencia por los particulares. (16)

Diversos Modos de Prestar los Servicios Públicos.

Serra Rojas, concibe que hay diversas formas de prestar el servicio público y da la siguiente clasificación:

A.- Por la administración pública directa.

El servicio no presenta individualización, por ello, la gestión --- del servicio queda confiada, dentro del régimen legal, a la administración utilizando su propia organización y recursos.

(16) Serra Rojas, Andrés. Derecho Administrativo. Tomo I, Séptima Ed.-
Editorial Porrúa, S.A., México 1976. págs. 117, 118.

B.- Arrendamiento y Administración o Gestión Interesada.

Cede a empresas privadas el ejercicio del servicio de carácter económico, bajo las condiciones que la misma administración fija, que puede ser el pago de una determinada cantidad o la participación --- de los ingresos de la empresa, pero sin soportar pérdidas.

La administración nombra un gestor del servicio al que se le asigna un porcentaje de ingresos, o cualquier otra participación de índole económica. En ambas cosas la situación especial del manejo del servicio, no hace eludir la responsabilidad de la administración, que está obligada al mantenimiento y vigilancia del servicio.

C.- Concesión de Servicios Públicos.

La administración concede o establece un derecho a favor de un particular concesionario para que maneje un servicio a su cargo por un plazo determinado y bajo condiciones precisas, entre otras - las de obtener ventajas económicas que lo remuneren de su inversión.

Regulándose por el interés público del servicio y accesoriamente por el interés particular del concesionario, como radio, televisión, -- teléfonos.

D.- Descentralización por Servicios.

El estado crea un régimen jurídico apropiado para el servicio público, asignándole una personalidad jurídica, un patrimonio propio y un régimen financiero adecuado.

Manejándose el servicio en forma autónoma, el estado se reserva determinadas facultades respecto de los órganos superiores del servicio y del poder de vigilancia o fiscalización, que mantengan la regularidad del servicio. Teniendo como ejemplo a Petróleos Mexicanos, Comisión Federal de Electricidad.

E.- Empresas de Economía Mixta o Empresas Privadas de Interés Público.

Las Empresas públicas y privadas, manejan el servicio, el particular maneja el servicio bajo normas de derecho privado, con la intervención del poder público que varía en diversas legislaciones. -- En nuestro derecho se consideran mixtas aquellas empresas, en el que el estado es el accionista mayoritario. Como por ejemplo la Compañía Mexicana de Luz y Fuerza, Altos Hornos de México, S.A.

F.- Servicios Públicos Personificados.

Son servicios públicos obra de la iniciativa privada, que no --

son manejados por el estado, sino por los particulares que aportan su patrimonio, pero no tienen capacidad económica para su manejo, ya sea por la insuficiencia de las tarifas o porque sus ingresos en general no permiten un manejo eficiente.

En estos casos el estado rodea a la empresa de ciertos privilegios, como son los subsidios, exenciones de impuestos.

G.- Otras formas de manejo de Servicios Públicos en Instituciones Públicas o privadas o mixtas.

El estado se reserva determinadas facultades por ejemplo declarar de inmediato la rescisión de una concesión, si los concesionarios no atienden debidamente el servicio, o en otros casos graves en que el estado se ve obligado al manejo directo del servicio, como son fideicomisos, estacionamientos, etc.

4.- CONCESION

Al hablar de servicio público es necesario hacer referencia a la concesión. Gabino Fraga, define a la concesión como "el acto por el cual se concede a un particular el manejo y explotación de un servicio público o la explotación y aprovechamiento de bienes del dominio del estado. (17)

El diccionario jurídico mexicano, define a la concesión como el "acto administrativo a través del cual la administración pública concede, otorga a los particulares, concesiones, el derecho para explotar un bien propiedad del estado o para explotar un servicio público. (18)

Si bien, la concesión es un acto administrativo que por medio del cual el estado otorga, al particular un derecho para la explotación y aprovechamiento de bienes nacionales o de servicios públicos, estableciendo el estado ciertas limitaciones al particular, y será a través de la propia ley; siendo entre estas, que la concesión será de carácter temporal y principalmente que el particular obtendrá una utilidad razonable para poder recuperar la inversión realizada, median

(17) Fraga, Gabino. Derecho Administrativo. Décima Quinta Edición, Editorial Porrúa, S.A., México. 1973. pág. 18.

(18) Nava Negrete, Alfonso. Diccionario Jurídico Mexicano. Tomo II-C-CH. Instituto Mexicano de Investigaciones Jurídicas, UNAM. México 1983. --- págs. 185, 186

te el acuerdo realizado entre el estado y el concesionario, quienes convienen la cantidad, tarifa o importe que deba pagarse por el uso del servicio.

Es indudable que el poder público, así como confiere u otorga la concesión, es quien tiene la facultad de cambiar el procedimiento de concesión.

Como la concesión es prerrogativa de estado, hay varias maneras en que se termina ésta así tenemos:

- A.- Cumplimiento del plazo, es decir, al terminarse el período de tiempo previsto en la concesión, actualmente, las concesiones, sobre todo las mineras, se otorgan por 25 -- años, renovables por otros 25, en materia de vías generales de comunicación, se otorgan por 20 años las de caminos, y se limitan a 5 vehículos por titular; a 30 -- años las de obras federales y así mismo a 30 años las de radiodifusión y televisión, por 30 años refrendables; en las concesiones de caza y pesca, el plazo es mínimo.
- B.- Por falta de objeto o materia de la concesión, es decir cuando se hace imposible la prestación del servicio público o se agotan los minerales en caso de concesión minera.
- C.- Rescisión sera facultad del Estado cuando el particular incurra en el incumplimiento de sus obligaciones.

D.- Por revocación, la práctica administrativa en México se ha orientado como causa de revocación, la falta de cumplimiento de las obligaciones impuestas por el régimen jurídico de la misma.

Considerando que es una situación técnica de la que presupone se trata de rescisión, pues es un acto administrativo como lo es la concesión, es más bien revocable por la autoridad que lo otorgó, en caso de incumplimiento que prevee la ley.

E.- Caducidad.- Opera cuando el concesionario está obligado a cumplir ciertos requisitos establecidos por la ley, y no cumple con ello, o no inicia la prestación del servicio en el plazo previsto, o no da la inversión requerida para esto.

F.- Por renuncia, del concesionario a los derechos que tenga a su favor; sin embargo pensamos que no puede haber una renuncia lisa y llana, sino que dependerá de la importancia del servicio público o las necesidades que el Estado tenga de explotar determinados bienes para que se pueda aceptar la renuncia de la concesión.

Es importante hacer notar que el régimen legal ha establecido empresas públicas, cuyo fin es el proteger y explotar los recursos naturales, teniendo un sentido social. Es decir permite al estado el recuperar los grandes servicios públicos, económicos e industriales que son tan importantes para un crecimiento industrial y económico sano.

B) EL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTACION AEREA

1.- CONCEPTO

Damiarovich, denomina al transporte aéreo como "más que una explotación comercial es la exteriorización dinámica del poder aéreo de las naciones, entendiéndolo como la capacidad para ejercer acciones a través del aire y por medios aeronáuticos en los campos - económicos, políticos y sociales. (19)

La palabra "transporte" implica llevar a través, unido con el calificativo "aéreo" que es lo que pertenece al aire, quedando como concepto de "transporte aéreo", lo que se lleva a través del aire.

Podemos atrevernos a definir al servicio público de transportación aérea como:

(19) Damiarovich, Oliveria. Panorama Aeropolítico. Publicaciones del -- Instituto de Derecho Aeronáutico de la Nación. Buenos Aires. -- número 14 pág. 2.

Tapia Salinas, Luis, La regulación jurídica del transporte aereo. - Instituto "Francisco de Vitoria. Talleres Gráficos Huerfanos, ejercito --- del aire. Madrid. 1953, pág. 15

"La actividad regulada por el estado bajo un régimen jurídico - especial, cuya finalidad es el satisfacer las necesidades de - - transporte tanto de pasajeros como de carga en todas sus modalidades de manera eficaz, regular, general, continua y uniforme".

Según Frederick, el transporte aéreo constituye hoy una forma de viajar y es parte esencial del modo de vivir del mundo - dejando de ser un privilegio de unos pocos (20)

El desarrollo del transporte aéreo se ha visto favorecido por una serie de factores y entre estos los más importantes son:

A.- Progresos Técnicos.

La evolución de las aeronaves en cuanto a su potencia y capacidad, ha hecho posible la extensión del transporte en distancias y número además con el perfeccionamiento de los sistemas de aeronavegación y la ampliación de servicios de infraestructura hacen posible el uso de las aeronaves.

(20) Frederick, Orientaciones actuales del transporte aéreo, Publicaciones del Instituto de Derecho Aeronáutico de la Nación. Buenos Aires No. 13
Tapia Salinas, Luis. La regulación del transporte aéreo. Instituto Francisco de Vitoria. Talleres Gráficos, Huerfanos, Ejercito del aire, Madrid 1953. pág. 17

B.- Aumento de Seguridad.

La serie de progresos técnicos antes mencionados, ha hecho posible que aumente el coeficiente de seguridad; esto repercute en la Psicología del usuario, prefiriendo dicho transporte.

C.- Rapidez frente a otros medios.

La velocidad que desarrollan las aeronaves, ha ido ganando terreno a los demás medios, ocasionando un desarrollo creciente.

D.- Regulación Jurídica Internacional.

La aviación comercial, requiere un adecuado desenvolvimiento, precisando la existencia de una serie de normas que aseguren la libertad y el derecho de tráfico y una uniformidad susceptible de ser aplicada con independencia de nacionalidad y sistemas. Así pues, mediante las convenciones internacionales se busca garantizar la libertad de vuelo.

F.- Protección Estatal.

El motivo de la protección estatal es el enorme valor de la aviación como arma de combate, de aquí la evidente importancia, en

la que el estado fomenta esta actividad.

Como se menciona anteriormente es de suma importancia el transporte aéreo, ya que facilita la comunicación y el desarrollo de un país. Es necesario establecer un régimen jurídico práctico, ya que esto obedece a que el tráfico aéreo no sólo es interprovincial, sino también internacional.

En el orden interno es regulado por un conjunto de normas especiales y en el ámbito internacional a través de los tratados internacionales que son firmados por los diferentes países que se adhieren a éstos.

2.- CARACTERISTICAS.

La navegación aérea es un medio de comunicación y transporte tanto de personas como de cosas, regulada por el congreso. Así pues, hemos definido al servicio público del transporte aéreo como "aquella actividad regulada por el estado bajo un régimen jurídico especial, cuya finalidad es el satisfacer necesidades de transporte tanto de pasajeros, como de carga, en todas sus modalidades, de manera eficaz, regular, general, continua y uniforme".

La ley de vías generales de comunicación en su artículo 329,

da al transporte aéreo el carácter de servicio público. El servicio público de transporte aéreo, tiene ventajas sobre otros medios de comunicación, por ser seguridad y rapidez por lo que tiende a convertirse en un transporte normal y ordinario.

Por tal motivo el estado se ve obligado a reglamentar, bajo un régimen jurídico especial dicho transporte, ya que estan en juego derechos que sólo el estado puede ejercer a través de su soberanía.

La finalidad del transporte aéreo es el satisfacer necesidades de transporte tanto de pasajeros, como de carga de manera eficaz, regular, general, continúa y uniforme.

En cuanto a las características para prestar el servicio podemos decir:

- A.- Será de manera eficaz, es decir, debe hacer efectivo o cumplir con el propósito con el que fue creado
- B.- La regularidad, obedece a que el servicio se presta conforme a las condiciones establecidas por la ley.
- C.- En cuanto a su generalidad, consiste en que todos los habitantes tienen derecho a usar el servicio, conforme a las condiciones del mismo.

- D.- La continuidad del servicio se basa en la persistencia o constancia con la que se otorga el servicio y por el tiempo en que sea necesario.
- E.- El servicio debe ser uniforme, en cuanto a todas las prestaciones que se otorgan en éste, y serán en igualdad de condiciones para todos los habitantes que tienen derecho a ello, pero bajo los requisitos de ley.

3.- CLASIFICACION DEL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE AEREO

- A.- Es esencial: por su importancia, ya que se relaciona con el cumplimiento de los fines del estado.
- B.- Facultativos, pues queda a voluntad del particular.
- C.- Por su competencia es exclusivo, en tanto que administrativamente el estado se encarga del manejo de ciertas instalaciones como son los aeropuertos.
- D.- Por la persona administrativa, es federal, estatal y municipal, esto en razón de la clase de servicio público que se presta y el lugar donde se presta, es decir, hay instalaciones de carácter federal como es el aeropuerto de la Ciudad de México, estatales y municipales, siendo que hay instalaciones destinadas para cada entidad o municipio, esto en relación al tamaño o tipo de necesidad.
- E.- En razón al usuario, sería general, ya que el servicio es de interés general, sin distinción de categorías.
- F.- Por su aprovechamiento será Uti Universi, ya que satisface de manera general e impersonal las necesidades de transporte.

G.- Por su regulación jurídica, es mixto ya que hay normas de carácter público y de carácter privado.

Conforme a la clasificación queda Serra Rojas sobre servicio público, podemos encuadrar al servicio público de transporte aéreo:

A.- Como un servicio público que demanda necesariamente el ejercicio del poder administrativo.

B.- Como un servicio público federal en principio esto en razón de las facultades de la federación en materia de transporte aéreo pudiendo ser concurrente con los particulares ya que han concesionado a los particulares, con el fin de -- prestar el servicio; pudiendo ser concurrente con las demás entidades, ya que se realizan acuerdos con ellas como los acuerdos efectuados en materia de turismo.

C.- Servicio público municipal.

Es un servicio creado a través de los estados internacionales y convenios, con el fin de lograr un estandard, ya sea en materia de turismo, sanidad, asistencia médica, carga, descarga, correo, etc.

4.- FUNDAMENTACION LEGAL

La aeronáutica en México esta regulada por la constitución, leyes federales, tratados internacionales y leyes ordinarias. El conjunto de estas leyes conforman un marco jurídico donde se regulan todas las actividades que se realizan en la aeronáutica.

Los antecedentes históricos de la legislación aérea, los tenemos en las conferencias de la Haya de 1899 y de 1907, en donde se establecieron normas importantes para el uso del aerostato. En la etapa revolucionaria se empezó a utilizar la aeronave como un arma, sin embargo las leyes mexicanas ignoraron las normas con las que se regulara esta actividad.

Con la Constitución de 1917, en sus artículos 30 y 32, pero con la reforma de 1934 en el artículo 30 párrafo III, en el que se establece que los nacidos a bordo de embarcaciones o aeronaves mexicanas, sean de guerra o mercantes, adquieren o adquirirán la nacionalidad mexicana, propiciando con esto un reconocimiento a un principio de derecho internacional, como vendría a ser la marca de nacionalidad de la aeronave, entendiendo a todas las naciones de bandera mexicana como una extensión del territorio nacional.

El artículo 32 Constitucional en su párrafo II, nos dice que -

para pertenecer a la marina nacional de guerra o la fuerza aérea y desempeñar cualquier cargo o comisión en ella, se requiere ser mexicano por nacimiento. Esta misma calidad será indispensable en capitanes, pilotos, patrones, maquinistas, mecánicos y, de una manera general para todo el personal que tripule cualquier embarcación o aeronave que se ampare con la bandera o insignia mercante mexicana.

Será también necesaria la calidad de mexicano por nacimiento para desempeñar los cargos de capitán de puerto y todos los servicios de practica y comandante de aeródromo, así como todas las funciones de agente aduanal en la República.

Las primeras normas de carácter aeronáutico que se dictan en México se encuentran contempladas en el proyecto de Código de Comercio que se promulgara durante el gobierno del Presidente Emilio Partes Gil (1928 - 1930).

En ese entonces se determinó que una sola ley unificase toda legislación relativa al transporte terrestre, marítimo y aéreo.

Cronológicamente le sigue la ley de aeronáutica civil, del 12 de Julio de 1930, la cual se inspira en principios distintos ya que en esta ocasión se persigue regular separadamente la actividad aero-

náutica. Estableciendo un sistema de responsabilidad subjetiva en dicha ley. A este texto lo sucede la ley de usos generales de comunicación del 29 de Agosto de 1931, que fundamentalmente reproduce el contenido de la ley anterior introduciendo muy ligeras modificaciones y combinando el número respectivo de artículos para acomodarlos a un nuevo cuerpo legal que pasa nuevamente a regular los diversos medios de transporte.

Posteriormente se dictó la ley de vías generales de comunicación del 29 de Agosto de 1932. Con fecha 19 de Febrero de 1940 se publicó la actual ley de vías generales de comunicación que regula en forma sistemática la actividad aérea. Esta misma ley en 1950, recibe varias modificaciones, la actividad aeronáutica se encuentra regulada por las normas generales contenidas en los artículos 306 al 376 del libro IV que se refieren especialmente a esta materia.

FUNDAMENTACION LEGAL

A. CONSTITUCION Y LEYES FEDERALES

Refiriéndonos al transporte aéreo, este se encuentra regulado por diferentes leyes, será a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes quien siendo una de las que forman la administración pública centralizada, dependientes del ejecutivo federal, y que dentro de las facultades con las que cuenta será la de otorgar comisiones y permisos para la explotación del servicio aéreo, así como la -- construcción de aeropuertos; regulando y vigilando el funcionamiento - de los mismos.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes es quien establece las medidas técnicas para poder prestar el servicio aéreo, así como las características con las que debe contar el personal técnico - que colabora en dicho servicio.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, le corresponde - el despacho de leyes sobre vías generales de comunicación, estable--ciéndose en la ley de la materia en su libro cuarto, sobre las comunicaciones aeronáuticas. Estos preceptos que encuentran íntimamente ligados a la Constitución y a la Ley Federal del Trabajo.

La Constitución Política, es quien da las bases a las demás leyes, así pues que el artículo 27 Constitucional en su párrafo cuarto nos dice: que le corresponde a la nación el dominio directo de todos los recursos nacionales, esto mismo lo enuncia el artículo 306 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, en el poder soberano que tiene la nación para la explotación de todos los recursos que se encuentran dentro del territorio nacional artículo 39 Constitucional; la propia constitución en su artículo 42, nos dice como se comprende el territorio nacional, siendo, las islas, arrecifes y cayos en mares adyacentes, las islas de Guadalupe y Revillagigedo. La plataforma continental y los zócalos submarinos de las islas, cayos y arrecifes.

Las aguas de los mares territoriales que se fija conforme a las disposiciones de derecho internacional, así como el espacio situado sobre el territorio, siendo el espacio aéreo el que más nos interesa para el presente trabajo.

Referente al espacio aéreo han habido innumerables tratados que México ha legado a ratificar, como el de rutas de vuelos, libertad de tránsito, etc.

Siendo el transporte aéreo de carácter internacional es necesario que los países que cuentan con dicho transporte realicen tratados internacionales, México no siendo la excepción y al respecto el artí--

culo 76 fracción I nos dice: son facultades del Senado: analizar la política exterior desarrollada por el Ejecutivo Federal y aprobar los tratados internacionales y convenciones diplomáticas que celebre el Ejecutivo de la Unión.

El artículo 89 constitucional, establece las facultades que tiene el Presidente y en su fracción X, que tiene relación con el anterior precepto en cuanto a que el Presidente es el encargado de dirigir las negociaciones diplomáticas y celebrar tratados con las potencias extranjeras, sometiéndolas a la ratificación del Congreso Federal, artículo 73 constitucional; es importante hacer notar que en la fracción XVII, de este artículo 73, son facultades del congreso en dictar leyes sobre vías generales de comunicación.

Relacionándose el artículo 133 Constitucional, preferente a que las leyes del Congreso de la Unión que emanen de ella, y todos los tratados que estén de acuerdo con la misma y celebrados por el Presidente de la República, con aprobación del Senado serán la Ley Suprema de toda la Unión. Así que el artículo 307 de la ley de vías generales de comunicación hace la misma consideración del 133 Constitucional.

La Constitución en su artículo 30, establece en su apartado A, quiénes son mexicanos por nacimiento, bajo estos lineamientos la Ley

Federal del Trabajo en su artículo 216, dice: los tripulantes deben tener la calidad de mexicanos por nacimiento. Llevando esta calidad los pilotos, los oficiales que desarrollen labores análogas, el na vegante y las sobrecargos.

Este artículo 30 Constitucional en su apartado A fracción III, - dice que serán mexicanos los nacidos a bordo de embarcaciones y - aeronaves mexicanas, sean de guerra o mercantes, al respecto el - artículo 215 de la Ley Federal del Trabajo y el 312 de la ley - de vías generales de comunicación establece, la nacionalidad de las embarcaciones y aeronaves y de los nacidos dentro de éstas.

Estableciendo para el efecto de la nacionalidad, el artículo 315 de la ley de vías generales de comunicación, menciona que es necesario una matrícula con la que se identificará la nacionalidad de la aeronave, por tal motivo, al reconocer la nacionalidad de la - nave, se le reconoce como nacionales a los nacidos dentro de esta, entendiéndose como una extensión del territorio.

Podemos hacer mención a otras leyes que repercuten en el transporte aéreo, como la Ley Federal de Protección al Consumidor, -- siendo que esta ley protege al usuario del transporte aéreo, en --- cuanto a que no haya abusos en tarifas, que la prestación del servicio sea como se contrato y sea realizado conforme al contrato.

El Código de Comercio también es una ley que de alguna manera regula al transporte aéreo, tal es el caso, en materia de los contratos de seguros, contratos de transporte, etc., así como el -- Código Civil para el Distrito Federal, que enuncia una serie de actos o contratos que se pueden dar dentro de esta actividad.

B. TRATADOS INTERNACIONALES

México ha tenido que ratificar tratados y convenios internacionales, esto obedece a las necesidades que surgen por el crecimiento del servicio y a las demandas del mismo.

Los estados para reglamentar sus servicios de transporte aéreo y obtener mutuos derechos de tráfico, realizan acuerdos y convenciones los que en ocasiones se encuentran determinados por factores políticos y económicos.

Los acuerdos o convenios bilaterales sobre transporte aéreo que México ha celebrado con otros estados, como Portugal, Francia, Canadá, Italia, Bélgica, Suiza, Alemania, España, Japón, Venezuela, etc., siempre se ha buscado establecer puntos o finalidades comunes basándose en las normas reconocidas por los estados miembros de las organizaciones de aviación Civil Internacional.

Referente a los tratados y convenciones internacionales que han sido de mucha importancia para la navegación aérea internacional, y en los que México ha ratificado algunas o asistió como observador, podemos decir que son:

- La Conferencia de la Haya de 1899 y de 1907

- La Convención internacional de navegación aérea de París de 1919
- La Convención Iberoamericana de navegación aérea de Madrid de 1926
- Conferencia Pan Americana de Aviación Comercial de la - - Habana de 1928
- La Convención de Varsovia de 1929
- El Protocolo de la Haya de 1955
- El Convenio de Guadalajara de 1961
- El acuerdo de Montreal de 1966
- El Protocolo de Guatemala de 1971

Los anteriores tratados o convenciones han versado en materia - de transporte, sistemas de responsabilidad, rutas de vuelo, licencias - del personal, operaciones de transporte aéreo comercial y aviación -- General internacional, marca de nacionalidad o matrícula, telecomuni- caciones, aeronáuticas, búsqueda, salvamento, aeródromos y otras.

CAPITULO III

A. HUELGA

I.- CONCEPTO

Durante muchos años los obreros sufrieron de situaciones precarias en cuanto a su forma de vida, ya que carecían de los medios mínimos para poder alcanzar un nivel de vida decoroso.

Las grandes diferencias sociales y económicas existentes entre la clase acomodada y la clase trabajadora; el hecho que la riqueza que se producía con el trabajo de los obreros que laboraban en las fábricas, en medios insalubres e inseguros, con jornadas inhumanas, la utilización de menores y de mujeres con una marcada desigualdad, fuera a quedar en manos de un número muy reducido de gentes, que formaban la clase privilegiada.

Toda esta serie de factores trajo como resultado la lucha de clases, descubriendo la clase trabajadora, que por medio de la huelga, podían obtener beneficios y mejoras convirtiéndose así en un instrumento de lucha, considerándolo como el medio más viable y eficaz, para solucionar tan hondas diferencias sociales y económicas.

Así pues, se tuvo que legislar al respecto, hubo en principio tres proyectos, el primero en 1928, durante el período presidencial del General Calle, el segundo en 1929, conocido como proyecto de Portes Gil, y el tercero que fue de la Secretaría de Industria. (21)

El primero de estos establecía la definición de huelga en su artículo 253, definiéndola como: "La supresión del trabajo como resultado de una coalición de trabajadores". La definición que se produjo en el proyecto de Portes Gil, artículo 322: y pasa este al artículo 259 de los de la Secretaría, con el sólo añadido del término temporal a la palabra suspensión. (22)

Los tres proyectos, especialmente el tercero, desarrollaron el contenido del artículo 123 Constitucional en relación del derecho de huelga; existente o inexistente, lícita o ilícita, imputable o inimputable al patrón. Así mismo se reclama la huelga pacífica, y se condena a los actos violentos, quedando sujetos a responsabilidades penales y civiles. (23)

(21) De la Cueva, Mario. El Nuevo Derecho Mexicano del Trabajo, Tomo II, Tercera Edición. Editorial Porrúa, S.A.. México. 1984. pág. 735.

(22) Idem.

(23) Ibidem. pág. 736.

La ley de 1931 sienta antecedente en la actual Ley Federal del Trabajo, reconociendo a la huelga como un acto jurídico, protegido por el derecho. Descansa el proyecto en la idea general, que tiene su base en la Ley Federal del Trabajo de 1931, de tal manera que los cambios que se introdujeron tienen por objeto, el precisar algunos conceptos y resolver algunas dudas que surgieron al interpretar la ley, sin distinguir el derecho de huelga. (24)

Posteriormente la Comisión redactora del proyecto de la nueva ley de 1970, suprimió las reformas introducidas con el decreto del 10 de Abril de 1941, que mutiló el derecho y extendió a esta conquista los mal establecidos delitos de disolución social. (25)

Así pues la Ley Federal del Trabajo de 1970, definió a la huelga en el título octavo, capítulo I, artículo 440, como la suspensión temporal del trabajo llevada a cabo por una coalición de trabajadores.

El artículo 441, de la misma ley entiende a los Sindicatos de trabajadores como coaliciones permanentes.

(24) De la Cueva, Mario. El Nuevo Derecho Mexicano del Trabajo. Tomo II Tercera Edición. Editorial Porrúa, S.A., México, 1984. pág. 737.

(25) Ibidem. pág. 738

Los diferentes autores han dado distintos conceptos de huelga - como son los siguientes:

Gallar Falch, dice que huelga "es la suspensión colectiva y concertada del trabajo, realizada por iniciativa obrera, en una o varias empresas, oficios o ramas de trabajo, con el fin de conseguir objetivos de orden profesional, político o bien manifestándose en protesta contra determinadas actuaciones patronales, gubernamentales y -- otras". (26)

Jesús Castorena, señala que huelga "es la suspensión del trabajo concertada por la mayoría de los trabajadores de una empresa o de un establecimiento para defender y mejorar las condiciones de una -- colectividad de trabajadores". (27)

Para Guillermo Cabanellas, huelga "es la abstención colectiva y concertada del trabajo por los trabajadores, sea un grupo de ellos, - por una asociación gremial, o por la mayoría de quienes trabajan. (28)

(26) De Buen Lozano, Nestor. Derecho del Trabajo, tomo II, segunda edición. Editorial Porrúa, S.A. México. 1977. pág. 735

(27) Castorena, Jesús. Manual de Derecho Obrero, sexta edición. S.e. --- México. 1973

(28) De Buen Lozano, Nestor. Derecho del Trabajo. Tomo II, 2a. edición - Editorial Porrúa, S.A.. México. 1977. pág. 736.

Nestor de Buen Lozano, concibe a la huelga como "la suspensión de las labores en una empresa o establecimiento, decretada por los trabajadores, con el objeto de precionar al patrón, para la satisfacción de un interés colectivo". (29)

Luego entonces podemos concluir que para la doctrina, la huelga es "la suspensión concertada del trabajo que responde a la idea de la justicia social, como un régimen transitorio, en espera de una transformación de las estructuras políticas, sociales y jurídicas, que pongan la riqueza y la economía al servicio de todos los hombres y de todos los pueblos para lograr la satisfacción integral de sus necesidades. (30)

De las anteriores definiciones podemos distinguir, que todas cuentan con los mismos elementos de la definición que establece el artículo 440 de la Ley Federal del Trabajo.

Siendo estos elementos: la suspensión del trabajo, esta suspensión es concertada por la mayoría de los trabajadores.

(29) De Buen Lozano, Nestor . Ob.Cit . pág 736.

(30) Barajas Montes de Oca, Santiago. Diccionario Jurídico Mexicano, Huelga, tomo IV-E, H. Instituto de Investigaciones Jurídicas. UNAM. México. 1985. págs. 345, 346.

Caracterizándose que dicha suspensión es temporal, teniendo como fin el defender y mejorar las condiciones de trabajo.

Nosotros tomando en cuenta estos mismos elementos definimos a la huelga como "aquel acto jurídico, realizado por la coalición de trabajadores, que mediante la suspensión temporal de labores en una o varias empresas o establecimientos ejerciendo presión, para así equilibrar los factores de la producción, a fin de defender y mejorar sus condiciones de trabajo.

El derecho de huelga tiene su fundamentación en el artículo 123 Constitucional, fracción XVI del apartado A, estableciendo este que tanto los obreros como las empresas tendrán derecho para coligarse en defensa de sus respectivos intereses, formando sindicatos, asociaciones profesionales.

Esta fracción permite la asociación, lo importante de esta es que tiene como fin la defensa de sus intereses, siendo este uno de los elementos de la definición de huelga que establece el artículo 440 de la Ley Federal del Trabajo.

La fracción XVII apartado "A" del artículo 123 Constitucional, - menciona que las leyes reconocerán como un derecho de los obreros y de los patrones las huelgas y los paros.

2.- NATURALEZA JURIDICA DE LA HUELGA

Aunque la huelga, en un principio fue considerada como un mero hecho, aunque posteriormente fue visto como un delito, que a finales del siglo pasado y principios de este, se convierte a la huelga en un derecho.

En un principio, la huelga era una situación de hecho, productora de efectos jurídicos muy distintos a los buscados por los trabajadores y por lo mismo, perjudiciales a sus intereses.

La huelga, al efectuarse, era un acto contrario al derecho, o por lo menos un acto que ponía fin a una situación jurídica válida; originando con esta una responsabilidad civil o penal.

La Constitución de 1917, en su artículo 123 apoya la legalidad de la huelga, y en base a la fracción XVII, la huelga deja de ser una situación de hecho, que producía efectos contrarios a los buscados por los trabajadores, para convertirse en una situación legal que produce precisamente las consecuencias deseadas, al hacer uso de este derecho.

Este mismo artículo 123 Constitucional pero en su apartado B, y en su fracción X, que comprende a los trabajadores al servicio -

del estado, establece que estos gozarán también del derecho de huelga, previo cumplimiento de los requisitos establecidos por la Ley -- Federal de los Trabajadores al Servicio del Estado, el cual se hace negatorio debido a las condiciones establecidas por la propia Ley

3.- OBJETO DE LA HUELGA

Respecto al objeto que persigue la huelga, la ley es clara en su artículo 450, que en sus siete fracciones establece los diferentes objetivos.

La doctrina se adhiere a lo establecido en este artículo, así que la huelga debe tener por objeto:

- I.- Conseguir el equilibrio entre los diversos factores de la producción, organizando los derechos del trabajo con los del capital. Es decir que haya una reciprocidad proporcional de las ganancias y trabajo entre el patrón y el trabajador.

- II.- Obtener del patrón o patrones la celebración del contrato colectivo de trabajo y exigir su revisión al terminar el período de su vigencia, de conformidad con lo dispuesto en el capítulo III del título séptimo. Artículo 386, definiendo al contrato colectivo de trabajo como el convenio celebrado entre uno o varios sindicatos de trabajadores y uno o varios patrones, o uno o varios sindicatos de patrones, con objeto de establecer las condiciones según las cuales debe presentarse el trabajo en una o más empresas o establecimientos. El contrato colectivo de trabajo contiene el derecho autónomo -

que se crea por los sindicatos, ya sea de obreros o de patrones. Este no podrá contener ninguna cláusula inferior a las establecidas por la ley, los miembros del sindicato pueden ejercer los derechos que derivan de éste, ya sea colectiva o individualmente. Krotoschin sostiene que el contrato colectivo tiende a superar la tensión entre las clases, sin embargo, en el derecho mexicano el contrato colectivo es un derecho eminentemente de lucha de clases.

- III. Obtener de los patrones la celebración del contrato ley y exigir su revisión al terminar el período de su vigencia, de conformidad con lo dispuesto en el capítulo IV del título séptimo, artículo 404; contrato ley es el convenio celebrado entre uno o varios sindicatos de trabajadores y varios patrones, o uno o varios sindicatos de patrones, con objeto de establecer las condiciones según las cuales debe prestarse el trabajo en una rama determinada de la industria, y declarado obligatorio en una o varias entidades federativas, en una o varias zonas económicas que alberguen una o más de dichas entidades, o en todo el territorio nacional.

Los trabajadores por sí mismo, no pueden celebrar el contrato colectivo o el contrato ley, se requiere la existencia de un sindicato que el el único legitimado para su celebra

ción, y será mediante el requisito de mayoría como se convalida este derecho colectivo. (31)

IV.- Exigir el cumplimiento del contrato colectivo de trabajo o del contrato de ley en las empresas o establecimientos en que hubiese sido violado. Será a través del derecho de huelga como se presiona al patrón para que cumpla el contrato colectivo o el contrato ley.

V.- Exigir el cumplimiento de las disposiciones legales sobre participación de utilidades, se justifica esto, porque los trabajadores habrían sufrido de engaños por parte de los patrones.

VI.-Apagar una huelga que tenga por objeto alguno de los enumerados en las fracciones anteriores, en México la huelga por solidaridad ha tenido poco uso.

VII.- Exigir la revisión de los salarios contractuales a que se refiere los artículos 399 bis y 419 bis. El artículo 399 establece que los contratos colectivos serán revisados cada año

(31) De Buen Lozano, Nestor. Derecho del Trabajo. Tomo segundo, según da edición, Editorial Porrúa, S.A.. México. 1977, págs. 749, 750, -- 751, 752, 753, 754.

en lo que se refiere a los salarios en efectivo por cuota diaria.

El artículo 419 en sus cuatro fracciones nos da los requisitos para efectuar la revisión del contrato ley.

4.- CLASIFICACION DE LA HUELGA

La huelga puede clasificarse en:

- 1.- Huelga legalmente existente, artículo 444, será aquella que satisface los requisitos y persigue los objetivos señalados en el artículo 450, que viene a ser los objetivos de la huelga.
- 2.- Huelga inexistente es aquella en la cual la suspensión del trabajo se realiza por un número de trabajadores menor al fijado en el artículo 451, fracción II. El artículo 459 determina los casos en que la huelga es inexistente por no tener como objeto alguno de los establecidos en el artículo 450, o por no -- cumplir los requisitos del artículo 452.
- 3.- Huelga lícita, será cuando su objeto es el conseguir el equili--brio entre los diversos factores de la producción, armonizando - los derechos del trabajo con los del capital, este encuentra su fundamento legal en el artículo 123 Constitucional fracción XVIII del apartado "A".
- 4.- Huelga ilícita; la ley es muy clara, en el artículo 445, enun--cia que será ilícita la huelga, cuando la mayoría de los huel--guistas ejecuten actos violentos contra las personas o las propie--dades; y en caso de guerra, cuando los trabajadores pertenezcan a establecimientos o servicios que dependan del gobierno. Enton--

ces huelga lícita será aquella que reuniendo los requisitos legales no incurre en alguno de los supuestos de la ilicitud.

5.- Huelga justificada, es aquella cuyos motivos son imputables al patrón, artículo 446 de la Ley Federal del Trabajo. Será imputable al patrón cuando no cumpla con lo establecido en el artículo 450, es decir la violación teórica subjetiva, que son el fondo mismo de la huelga.

6.- Huelga injustificada, será aquella que se declara aun cuando el patrón ha accedido a las demandas de los trabajadores y a pesar de estas circunstancias se lleva a cabo la suspensión de las labores.

5.- EFECTOS DE LA HUELGA

En la Ley Federal del Trabajo en su artículo 924, establece, que a partir de la notificación del pliego de peticiones con emplazamiento a huelga, deberá suspenderse toda ejecución de sentencia alguna, así como tampoco podrá practicarse embargo, aseguramiento, diligencia o desahucio, en contra de la empresa o establecimiento, en contra de la empresa o establecimiento, ni secuestrar los bienes del local en que se encuentren instalados, salvo cuando antes de es tallar la hueiga se trate:

- I.- Asegurar los derechos del trabajador especialmente indemnizaciones, salarios, pensiones y demás prestaciones devengados, hasta por el importe de dos años de salarios del trabajador;
 - II.- Creditos derivados de la falta de pago de las cuotas del Instituto Mexicano del Seguro Social.
 - III.- Asegurar el cobro de las aportaciones que el patrón tiene obligación de efectuar al instituto del fondo nacional de la vivienda de los trabajadores.
 - IV.- Los demás créditos fiscales.
- Siempre serán preferentes los derechos de los trabajadores,-

sobre los créditos a que se refieren las fracción II, III, y IV de este precepto, y en todo caso las activaciones relativas a los casos de excepción señalados en las fracciones anteriores, se practicará sin afectar el procedimiento de huelga.

Conforme a lo dispuesto por este artículo, lo que se busca es asegurar el procedimiento de huelga, estableciendo un derecho de preferencia. Estos efectos son tanto para el patrón, para los trabajadores y para con terceros.

Un ejemplo de esta situación es la huelga por solidaridad, suspendiendo la relación del trabajo, para unirse a la lucha y búsqueda del equilibrio de los factores de la producción, este sería un efecto para con un tercero.

Otro efecto para con terceros, podría ser cuando este requiere efectuar la ejecución de una sentencia, embargo, diligencia o desahucio y se haya declarado la huelga, no la podrá realizar por ninguna causa, hasta no haberse solucionado la huelga.

Un efecto para el patrón será que no podrá realizar ninguna actividad dentro de la empresa quedando totalmente cerrado, lo mismo para los trabajadores, éstos no podrán realizar ninguna actividad -

dentro de la empresa o establecimiento hasta no haberse solucionado el conflicto.

6.- TERMINACION DE LA HUELGA

Hay diversas formas de terminar con el movimiento de huelga, así que el artículo 469 de la Ley Federal del Trabajo dice:

- I.- Por el acuerdo entre los trabajadores huelguistas y los patrones. En la práctica se da un convenio por escrito - que consiste, en que el patrón reconozca la firma del contrato colectivo de trabajo o el contrato ley y que realiza con los trabajadores a su servicio, presentando dicha resolución ante la Junta de Conciliación, ratificándola y quedando depositada ante la junta, pudiendo ser antes o después del estallamiento de la huelga.

- II.- Si el patrón se allana, en cualquier tiempo, a las peticiones contenidas en el escrito de emplazamiento de huelga y cubre los salarios que hubiesen dejado de percibir los trabajadores, es decir el patrón admite todas y cada una de las peticiones de los trabajadores, pudiendo ser antes o después del estallamiento de la huelga.

- III.- Por laudo arbitral de la persona o comisión que libremente elijan las partes.

IV.- Por laudo de la Junta de Conciliación y Arbitraje, si los trabajadores huelgistas someten el conflicto a su decisión.

Las huelgas en la práctica terminan por mutuo acuerdo, ya -- que es difícil que el patrón se allane a todas las peticiones que -- solicita el sindicato, en el caso de huelga ilícita, esta termina por declaración que haga la junta de conciliación, quedando en aptitud -- el patrón de celebrar nuevos contratos de trabajo.

CAPITULO IV

A. REQUISA.

1.- CONCEPTO

Requisición proviene del latín Requisitio - onis, acción de requiero requerir, es decir exigir con potestad.

Siendo la requisita una figura de origen europeo, y se dió esta, por las necesidades que sufrían los ejércitos en cuanto al alojamiento, vestido, alimentación y transporte.

Los antecedentes históricos que tenemos se dan en Roma, durante la República en que, se dictaron leyes que protegían a la población civil, ya que los ejércitos Romanos abusaban de esta figura. - Se acostumbraba también la requisición de los servicios personales.

Durante la edad media, el señor feudal o el Rey se valían del derecho de presa, para apropiarse del ganado, forrajes, por los sitios donde transitaban.

La requisita aparece a fines del siglo XVII y se afirma durante la guerra de sucesión de España y en las campañas de la revolu--

ción francesa.

La primera ley en este sentido o la más explícita es la votada en 1795, por la cual se establecía que todos los artículos, subsistencias y demás productos que le fueran útiles a la República, -- podían ser requisados. (33)

La requisa ha sido estudiada por diferentes autores, los cuales han establecido sus conceptos al respecto, así tenemos a:

García Oviedo, requisa: "en un sentido general se entiende como la incautación de objetos de propiedad privada, decretada por autoridad competente para fines de interés público, militar o civil". (34)

Para Andrés Serra Rojas, requisa "es un procedimiento administrativo unilateral de cesión forzada de bienes, que implica una limitación a la propiedad privada principalmente muebles, para satisfacer

(33) Barajas Montes de Oca, Santiago y Schoeder Cordero, Francisco Arturo. Requisa. Diccionario Jurídico Mexicano. Tomo VIII-REP-Z. Instituto de Investigaciones Jurídicas. Editorial Porrúa, S.A. México. 1985. pág. 29.

(34) García Oviedo, Carlos. Derecho Administrativo. Libro IV, título VI, --- capítulo III. EISA. 1968. págs. 92, 505

urgentes propósitos de utilidad pública y mediante la indemnización correspondiente". (35)

Para Duez y Debeyre, la requisición "es una operación unilateral de gestión pública por la cual la administración exige a una persona sea la prestación de la actividad, sea la provisión de objetos mobiliarios, sea el abandono temporal del goce de un inmueble, o de empresas, para bases con un fin determinado, un uso conforme al interés general". (36)

Guillermo Cabanellas, en su Diccionario de Derecho Usual define a la requisita como: "la expropiación forzosa de ganado y pertrechos por causa nacional o de las operaciones emprendidas por un ejército" por extensión, la transitoria utilización forzosa de locales terrenos y servicios " revista, visita de inspección" incautación "confiscación ". (37)

-
- (35) Serra Rojas, Andrés. Derecho Administrativo. Tomo II. novena edición - Editorial Porrúa, S.A.. México. 1979. pág. 258.
- (36) Duez y Debeyre. Citado en el libro de Serra Rojas, Andrés. Derecho -- Administrativo. tomo II, novena edición. Editorial Porrúa, S.A. México. 1979. pág. 258.
- (37) Cabanellas, Guillermo. Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual. Editorial Hilista, S.R.L. Buenos Aires, Argentina. 1979. pág. 714.

El Diccionario Porrúa, referente a la requisa, nos dice: "Requisa es la revista o inspección de las dependencias de un establecimiento y requisar, la defina como hacer la requisición de caballos, vehículos, alimentos y otras cosas para el servicio militar". (38)

Nosotros podemos conceptualizarla como aquel procedimiento administrativo, realizado por el estado, mediante el cual se exige al particular a prestar ciertos servicios o bienes para garantizar el cumplimiento de un servicio que es necesario para la colectividad.

(38) Diccionario Porrúa de la Lengua Española, preparado por Antonio Rolay, revisado por Francisco Monterde. Décima Séptima Edición. Editorial - Porrúa, S.A., México. 1979.

2.- OBJETO

En sí, el objetivo de la requisita puede atender a diferentes circunstancias, pero en el fondo tienen el mismo sentido, que es a través de un medio coactivo por el cual el particular se vé obligado a prestar ciertos servicios u objetos materiales.

El objeto fundamental de la requisita es, generalmente sobre bienes fungibles, para el caso de bienes inmuebles y bienes muebles, no fungibles, solamente implica el goce y el disfrute temporal de ellos, pero no la pérdida de su titularidad para el propietario, ya que la adquisición de ellos será por la vía de la expropiación.

La requisición de ciertos casos pueden abarcar teóricamente la prestación de servicios personales, no así la expropiación, hay que aclarar que en México, no pueden requerirse servicios personales, los particulares únicamente están obligados a prestar ciertos servicios que señala expresamente el artículo quinto constitucional, que son el de dar las armas, jurados populares, cargos consejiles y de elección popular, funciones electorales y censales.

Así mismo la constitución en su artículo 26, establece que sólo proceden las requisiciones en tiempo de guerra, y sólo para exigir alojamiento bagajes, alimentos y otras prestaciones en los térmi-

nos que establezca la ley marcial correspondiente. Este precepto no excluye la posibilidad de que para efectos civiles, pueda realizarse - en casos temporales y excepcionales de interés general. Lo mismo - sucede con la requisición administrativa, que se realizará para aten- der necesidades excepcionales y temporales, que puedan afectar a la sociedad, aun cuando en lo que se refiere a servicios personales, - como los supuestos del Código Sanitario y la Ley Forestal.

Ahora el artículo 29 de la Constitución, alude para el caso de suspensión de garantías, operando en caso de invasión, perturbación - grave de la paz pública. o cualquiera otra que ponga a la socie-- dad en grave peligro o conflicto, estableciéndose, que para operar la requisición, es necesario el cumplimiento de los requisitos de dicho - precepto. (39)

(39) Serra Rojas, Andrés. Derecho Administrativo. Tomo II. novena edición. Editorial Porrúa, S.A. México. 1979. págs. 260, 261, 262, 263.

3.- FUNDAMENTACION LEGAL

La legislación mexicana, señala que la requisita puede abarcar - teóricamente la prestación personal, no así la expropiación con la - cual se confunde. En México no se pueden requisarse servicios personales, los particulares únicamente están obligados a prestar ciertos - servicios que señala expresamente el artículo quinto Constitucional.

El artículo 26 de la Constitución, señala que sólo proceden las requisiciones en tiempo de guerra para exigir alojamiento, bagajes, alimentos y otras prestaciones en los términos que establezca la ley marcial, no excluyendo la posibilidad de que para efectos civiles - pueda en ciertos casos hacer frente a necesidades temporales y excepcionales de interés general, como en el caso de salubridad, en los artículos 182 y 184 de la Ley General de Salud que dice:

Artículo 183.- "en los casos a que se refieren los artículos anteriores, el ejecutivo federal, podrá declarar mediante decreto, - la región o regiones amenazadas que quedan sujetos, durante el tiempo necesario, a la acción extraordinaria en materia de salud general. Al desaparecer estas causas el Ejecutivo Federal expedirá un decreto que declare como terminada dicha acción.

Artículo 184.- "la acción extraordinaria en materia de salubridad general, será ejercida por la Secretaría de Salubridad y Asisten

cia a la que podrá integrar brigadas especiales que actuarán bajo su dirección y responsabilidad y tendrán las atribuciones siguientes:

- I.- Encomendar a las autoridades federales, estatales y municipales, así como a las profesionales, técnicos y auxiliares de las disciplinas para la salud, el desempeño de las actividades que estimen necesarias y obtener para ese fin la participación de los particulares;
- II.- Dictar medidas sanitarias relacionadas con reuniones de personas, entrada y salida de ellas en la población y con los regímenes higiénicos especiales que deban implantarse según el caso.
- III.- Regular el tránsito terrestre, marítimo y aéreo, así como disponer libremente de todos los medios de transporte de propiedad del estado y de servicio público, cualquiera que sea el régimen legal a que estén sujetos éstos últimos;
- IV.- Utilizar libre y prioritariamente los servicios telefónicos, telegráficos y de correos, así como las transmisiones de radio y televisión, y
- V.- Las demás que determine la propia Secretaría.

En materia forestal el artículo 43 nos dice: En caso de incendio de la vegetación forestal, todas las autoridades civiles y militares, así como las organizaciones oficiales o particulares o en general todos los habitantes físicamente aptos, están obligados a prestar cooperación con los elementos adecuados de que disponga para extinguirlos.

La Ley de Vías Generales de Comunicación, en su artículo 112 establece: en caso de guerra internacional o de grave alteración del orden público o cuando se tema algún peligro inminente para la paz interior del país o para la economía nacional, el gobierno tendrá derecho de hacer la requisición en caso que a su juicio lo exija la seguridad, defensa y economía o tranquilidad del país, de las vías generales de comunicación, de los medios de transporte de sus servicios auxiliares, acceso de vías y dependencias, bienes muebles e inmuebles y de disponer de todo ello como lo juzgue conveniente.

El gobierno si podrá igualmente utilizar el personal que estuviere al servicio de la vía de que se trate, cuando lo considere necesario. En este caso la nación indemnizará a los interesados, pagando los daños por su valor real, y los perjuicios con el cincuenta por ciento de descuento.

Si no hubiere avenimiento sobre el monto de la indemnización, los daños se fijarán por peritos nombrados por ambas partes, y los perjuicios, tomando como base el promedio del ingreso neto en los años anteriores y posteriores a la incautación.

Los gastos del procedimiento pericial serán por cuenta de la - nación.

Para el caso de guerra internacional a que se refiere este artículo, la nación no estará obligada a cubrir indemnización alguna.

La Ley Federal del Trabajo en su título octavo, capítulo II, - artículo 466; los trabajadores huelguistas deberán continuar prestando los siguientes servicios.

- I.- Los buques, aeronaves, trenes, autobuses y demás vehículos de transporte que se encuentren en ruta, deberán conducir se a su punto de destino; y
- II.- En los hospitales, sanatorios, clínicas y demás establecimientos análogos, continuará la atención de los pacientes reclusos al momento de suspenderse el trabajo, hasta que puedan ser trasladados a otro establecimiento.

En los casos anteriores se ve el interés de atender las necesidades tanto temporales como excepcionales que puedan afectar a la sociedad.

Ahora bien la misma Ley Federal del Trabajo en su artículo - 925, define al servicio público denominando como tales a los de - comunicación y transporte, los de luz y energía eléctrica, los de limpia, los de aprovechamiento y distribución de aguas destinadas al servicio de las poblaciones, los de gas, los sanitarios, los de hospitales, cementerios y de alimentación. Cuando se refieren a artículos de primera necesidad, siempre que en este último caso se afecte alguna rama completa del servicio.

4.- LA REQUISA EN EL CASO DE HUELGA DE LOS TRABAJADORES DEL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE AEREO.

La requisita se ha aplicado en México en algunos casos de huelga, para aquellas empresas públicas o privadas que atienden determinados servicios públicos correspondientes a todo tipo de comunicaciones como es el caso de transporte aéreo, terrestre, el servicio telefónico o telegráfico, los correos, servicio eléctrico, centros hospitalarios, etc.

La requisita ha sido criticada, ya que los trabajadores al ejercer su derecho de huelga mantienen cerradas sus instalaciones, esto con el fin de presionar y así obtener sus exigencias laborales.

La requisita se encuentra justificada por el menoscabo que sufriría el interés público de no prestarse el servicio, la cual no es negar o violar el derecho de huelga, sino garantizar a la comunidad la prestación del servicio aún cuando exista tal huelga.

El servicio público ha sido considerado por los tratadistas, como aquel servicio que no puede dejar de administrarse, ya que su suspensión, crea situaciones verdaderamente graves. (40)

(40) Barajas Montes de Oca, Santiago y Schroeder Cordero Fco. Arturo - Diccionario Jurídico Mexicano. Requisa. Tomo VIII.- REZ-2 INSTITUTO DE INVESTIGACIONES JURIDICAS, UNAM. 1985. pág 30

Así pues en materia de transportes la ley de vías generales de comunicación, decreta la requisa de los bienes de la empresa afectada por la huelga, para poder garantizar así la suministración del servicio.

Por consiguiente, el requisar los bienes suficientes en materia de transporte aéreo, opera en virtud de las necesidades que se tienen que garantizar no sólo de índole nacional sino también de carácter internacional.

El garantizar este servicio público de transporte aéreo es de tal magnitud, que deben comprender tanto la integridad y seguridad física de los pasajeros, como de la carga que se transporta.

Si bien sabido es que el transporte aéreo acerca a las Naciones, propiciando una comunicación más ágil y segura como lo es para el correo, lo mismo sucede para el comercio, propiciando el auge económico para las naciones que lo utilizan y se sirven de este.

Otra actividad que se ve influenciada altamente es el turismo, actividad muy importante en los últimos años, que ha ido creciendo por la facilidad del transporte, en cuanto que es más sencillo, rápido y seguro el desplazamiento de un lugar a otro.

Motivo por el cual los estados modernos han tenido una intervención de planeación y de administración de dichos servicios, estableciendo de esta manera empresas de participación estatal o decentralizadas.

Adoptando una organización formal semejante a las empresas privadas, celebrando contratos individuales o colectivos de trabajo y sindicalizando a sus trabajadores. Tal es para el caso, el artículo 112 de la ley de Vías Generales de Comunicación, que faculta al ejecutivo federal para requisar los bienes de las empresas de vías generales de comunicación, en los casos especiales del propio precepto señalando que también opera la requisición de los bienes, cuando exista un peligro inminente para la economía Nacional.

Estas consideraciones han sido también hechas por la Legislación Europea, ya que la suspensión de ciertos servicios públicos, tienen sanciones de carácter penal, llegando inclusive a la militarización, tal es el caso de Bélgica que ha permitido dicho procedimiento y lo mismo se ha puesto en práctica en Holanda, Francia a través de su doctrina y jurisprudencia ha ido aceptando esta acción.

La Ley Federal del Trabajo en su artículo 935, establece "antes de la suspensión de los trabajos, la junta de conciliación y arbitraje, con audiencia de las partes, fijará el número indispensable de trabajadores que deberá continuar trabajando para que sigan ejecu

tándose las labores, cuya suspensión perjudique gravemente la seguridad y conservación de los locales, maquinaria y materias primas, o la reanudación de los trabajos. Para este efecto, la junta podrá ordenar la práctica de las diligencias que juzgue conveniente".

Esta medida tiene la finalidad de garantizar la conservación de las instalaciones. En caso que los trabajadores se nieguen a prestar los servicios mencionados en los artículos 466 y 935, el patrón podrá utilizar otros trabajadores. La junta en caso necesario, solicitará el auxilio de la fuerza pública a fin de que puedan prestarse dichos servicios.

Tomando en cuenta los preceptos que enumeran las leyes y los puntos de vista de los diferentes autores de que se tratan, podemos establecer que es una actitud justificada, la del estado, al requisar los bienes objeto del servicio público.

Obedeciendo esto únicamente a la satisfacción de la colectividad y tratándose del servicio público de transporte aéreo, la colectividad no sólo comprende a la población de un país sino internacional.

Motivo por el cual, nosotros consideramos que todas las disposiciones legales que justifican a la requisita, son acertadas, ya que buscan el equilibrio entre los trabajadores huelguistas y la prestación -

del servicio, tratando siempre de resguardar el beneficio de las mayorías, puesto que ningún sindicato, por numeroso que sea su contingente de trabajadores, puede tener un interés superior al de la colectividad o al de la nación.

CONCLUSIONES

- 1.- Los inicios de la aviación se dan con la invención del globo aerostático, y es a finales del siglo pasado y principios de éste cuando en realidad toman gran auge los vuelos en globo. - Pero es con el perfeccionamiento de los vuelos cuando se llega a la invención del aeroplano, llegando a tal grado su perfección y observando las características con las que cuenta, que no tarda mucho tiempo en ser un medio de transporte rápido y seguro, llegando también a ser utilizado para fines militares.
- 2.- La huelga no siempre se ha considerado como actualmente se conoce, en un principio fue un hecho que generaba efectos contrarios a los deseados, produciendo perjuicios a los trabajadores huelguistas, ya que estos incurrían en responsabilidades civiles y penales.
- 3.- La huelga tiene tres etapas, históricamente hablando, la primera etapa conocida como de prohibición, en esta son perseguidos los trabajadores huelguistas, reprimiéndolos totalmente.

Posteriormente hay una segunda etapa llamada de tolerancia; a -

raíz de la lucha obrera, ya no se considera a la huelga como un delito, pero tampoco se le reconoce.

Hasta llegar por último al reconocimiento legal por parte de los estados. En el caso nuestro, el reconocimiento quedó plasmado en el artículo 123 de la Constitución de 1917, declarándose como un derecho fundamental de los trabajadores.

- 4.- El servicio público se presenta en relación o en la medida, en que surgen necesidades de carácter general, y será el estado quien asume la obligación y la responsabilidad de prestar tal servicio. Hay casos en que el estado esta imposibilitado para hacerlo y recurre al auxilio de los particulares, estableciendo la concesión y otorgando al concesionario un derecho para explotarlo, aunque esto, bajo ciertas limitaciones que la propia ley establece o prevee.

- 5.- Al servicio público de transporte aéreo lo podemos definir como aquella actividad regulada bajo un régimen jurídico especial cuya finalidad es el satisfacer necesidades de transporte tanto de pasajeros como de carga en todas sus modalidades, de manera eficaz, regular, general, continúa y uniforme.

- 6.- La huelga es aquel acto jurídico realizado por la coalición de trabajadores que mediante la suspensión temporal de labores en una o varias empresas o establecimientos, ejerce de esta manera presión, para así equilibrar los factores de la producción.

- 7.- La requisa tiene sus antecedentes históricos en Roma; nace por la necesidad que tenían los ejércitos o legiones romanas de --
allegarse de armamento, alojamiento, alimentación y transporte. Durante la Edad Media el señor feudal c el Rey se valían --
del derecho de presa, para así apropiarse del ganado, arma--
mento, etc. por los sitios donde circulaban los ejércitos.

- 8.- La requisa viene a ser el medio coactivo con que cuenta el estado y mediante el cual trata de garantizar la prestación --
del servicio, la requisa recae sobre bienes fungibles; pero hay veces en que recae sobre bienes inmuebles y bienes muebles --
no fungibles implicando con esto sólo el goce y disfrute tem--
poral de éstos, sin la pérdida de su titularidad. En México --
no se puede requisar servicios personales, sólo aquellos que es--
tablece el artículo 50. Constitucional como el de las armas, --
los jurados populares, cargos concejiles y los de elección popu--
lar; así también en caso de atender necesidades excepcionales --

y temporales en que se afecte a la sociedad; tal es la circunstancia que establece el Código Sanitario - Forestal.

9. El Servicio Público es una actividad de interés público, regulado por un marco jurídico especial, que en algunos casos la administración tiene directamente la responsabilidad financiera y en otros se le otorga al particular mediante la concesión; pero en última instancia el Estado es quien cuida que se efectúe su cumplimiento garantizando la prestación del mismo, porque la titularidad, supremacía y control de los Servicios Públicos es propia del Estado. Refiriéndonos concretamente a la Huelga en el Servicio Público, la autoridad ha venido invocando el artículo 112 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, decretándose la requisita para algunos casos en tratándose de empresas públicas y privadas que atienden ciertos servicios públicos.

En especial, respecto del Servicio Público de Transporte aéreo, el Estado se ha visto en la necesidad de requisar los bienes objeto del servicio, siempre con la intención de hacer posible el seguir prestando el servicio.

Se ha criticado tal actitud estatal, porque al decretar la Requisa sobre los bienes de la empresa que se encuentra en huelga, se dice que se afecta este derecho de los trabajadores, que en ejercicio de la huelga y al cerrar las empresas o establecimientos buscan presionar para así obtener sus exigencias laborales.

les.

Sin embargo, no debe perderse de vista la situación de los usuarios del servicio, además del hecho de -- que el Estado se encuentra obligado a prestar los -- servicios públicos, o en su caso, a garantizar su -- prestación, dado que ello es de interés colectivo y en nuestro caso, no sólo nacional, sino aún internacional. Tales circunstancias justifican plenamente a la requisita por razón de que el Estado no sólo puede y está legitimado para hacerlo, sino que aún más, es tá en la obligación de hacerlo para así garantizar -- la prestación del servicio y tutelar con ello el derecho de los usuarios, protegiendo el interés colectivo, nacional y aún internacional.

Por otra parte, no creemos correcto el considerar -- que el derecho de un grupo como es el de los trabajadores huelguistas, pueda sobreponerse al interés colectivo, ya que ningún sindicato, por numeroso que -- sea su contingente, puede ser igual siquiera que la nación, y sus intereses siempre serán minoritarios -- frente a los de aquélla.

Por tales razones, consideramos que el requisar los bienes para poder seguir prestando el servicio a que nos referimos, está justificado, ya que el Estado -- está actuando única y exclusivamente en beneficio de la colectividad y bajo un régimen de derecho.

BLIBLIOGRAFIA

- 1.- Acosta Romero, Miguel. Teoría General del Derecho Administrativo. quinta edición. Editorial Porrúa, S.A., México. 1983.
- 2.- Baca Martínez, Abelardo. Legislación Aeroportuaria. Editorial - - Círculo Aeronáutico en México. México. 1976.
- 3.- Bermudes Cisneros. Las obligaciones en el Derecho del Trabajo. -- Cárdenas Editor y Distribuidor. México, D.F. 1978.
- 4.- Bielsa, Rafael. Derecho Administrativo. La Ley, Sociedad Anónima, Editora e Impresora Buenos Aires, Argentina. 1964.
- 5.- Cabanellas, Guillermo. Compendio de Derecho Laboral. Bibliografía Omeba Editores-Libreros. Buenos Aires, Argentina. 1968
- 6.- Canton Moller, Miguel. Los Trabajos Especiales en la Ley Laboral Mexicana. Cárdenas Editor y Distribuidor. México. 1977.
- 7.- Castorena, Jesús. Manual de Derecho Obrero, Derecho Sustantivo S.e. México. 1973.

- 8.- Dávalos Morales, José. Derecho del Trabajo. Editorial Porrúa, S.A. México. 1985.
- 9.- De Buen Lozano, Nestor. Derecho Individual Derecho Colectivo. Editorial Porrúa, S.A., México. 1976.
- 10.- D'Ferrari, Francisco. Derecho del Trabajo. Ediciones de Palma. Buenos Aires, 1977.
- 11.- Fraga, Gabino. Derecho Administrativo, décima quinta edición. - Editorial Porrúa, S.A., México. 1973.
- 12.- Francoz Rigalt, Antonio. Derecho Aeroespacial. Editorial Porrúa, S.A.. México. 1981.
- 13.- García Oviedo, Carlos. Derecho Administrativo. Eisa. España. -- 1968.
- 14.- Guerrero, Euquerio. Manual de Derecho del Trabajo. Talleres Gráficos. México. 1962.
- 15.- Huitrón, Jacinto. Origenes e Historia del Movimiento Obrero en México. Editores Mexicanos Unidos, S.A. México. 1974.

- 16.- Lena Paz, Juan A. Compendio de Derecho Aeronáutico. Editorial Plus Ultra. Argentina. 1975.
- 17.- Olivera Toro, Jorge. Manual de Derecho Administrativo. Editorial Jurídica Mexicana. México. 1972.
- 18.- Pino Muñóz, Jacinto Héctor. Legislación Aérea de México y -
Centroamérica. UNAM. México. 1978.
- 19.- Pozzo, Juan. Derecho del Trabajo. Anon Editores. Buenos Aires
Argentina. 1948.
- 20.- Rojas Roldan, Abelardo. Derecho Espacial. Facultad de Derecho
UNAM. México. 1969.
- 21.- Serra Rojas, Andrés. Derecho Administrativo, novena edición. -
Editorial Porrúa, S.A.. México. 1979.
- 22.- Tápia Salinas, Luis. La Regulación Jurídica del Transporte Aéreo
Edit. Ministerio del Aire Consejo Superior de Investigaciones ---
Científicas. Madrid. 1953.
- 23.- Trueba Urbina, Alberto. Nuevo Derecho del Trabajo. Editorial
Porrúa, S.A. México. 1977.