

**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO**  
**FACULTAD DE DERECHO**

**Los Trabajadores de los Puertos en la  
Nueva Ley Federal del Trabajo**

**TESIS PROFESIONAL**

Que para obtener el título de:  
**LICENCIADO EN DERECHO**

Presenta el alumno  
**Octavio Cruz Beristain**

México, D. F.

1970

---



Universidad Nacional  
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

**Biblioteca Central**



**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 esta 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.

-II-

Con sincero afecto

A MI PADRE

El Sr. Vicente Cruz Díaz

A MIS HERMANOS

Gonzalo y Ma. Hortensia

A mis familiares y amigos.

A todos mis maestros

Con mi recuerdo y profundo respeto.

-III-

Al señor Licenciado  
Leonardo Graham Fernández  
Con mi profundo agradecimiento  
por la atenta dedicación que prestó  
a la dirección de esta Tesis.

Al señor Licenciado  
Alberto Trueba Urbina  
Director del Seminario de Derecho  
del Trabajo de la Facultad de De-  
recho, de la U.N.A.M. con grati-  
tud y respeto.

A los honorables miembros  
del Jurado.

LOS TRABAJADORES DE LOS PUERTOS EN LA NUEVA  
LEY FEDERAL DEL TRABAJO

Prólogo.

CAPITULO PRIMERO:

El Puerto.- Definición.- Diversos Conceptos Portuarios.- Clasificación de los Puertos.- Administración Portuense en México.- Reglamentación Legal.- A).- Régimen de Propiedad y Caracteres que identifican a los puertos en México.- B).- Régimen Jurídico.

CAPITULO SEGUNDO:

Trabajo de Maniobras de Servicio Público en zonas - bajo Jurisdicción Federal.

I.- Que son las maniobras.- a).- Son actividades conexas con las Vías Generales de Comunicación.- b).- Son actividades ejecutadas en Zonas Federales; 1).- Definición de Zonas Federales; 2).- Ubicación de las Zonas Federales para efectos de Maniobras; 3).- Delimitación de las Zonas Federales para efectos de Maniobras; 4).- Medidas de las Zonas Federales; c).- Son un servicio Reglamentado por el Estado.

II.- Quienes prestan el Servicio Público de Maniobras.- a).- Empresas que pueden ser personas físicas o morales.- b).- Agrupaciones de Trabajadores que revisten forma sindical.

### CAPITULO TERCERO:

I.- Sindicatos de Maniobristas.- A).- Como permisionarios del Servicio Público de Maniobras.- B).- Como sindicatos sujetos al Derecho del Trabajo; 1).- Sindicatos de maniobristas al servicio de un permiso del Servicio Público de Maniobras; 2).- Sindicato de Maniobristas titulares del permiso de Servicio Público de Maniobras.

II.- Radios de Acción.- 1).- Clases de Maniobras.- 2).- Tipo de Vehículo en que se efectúa el transporte.- 3).- Clases de Mercancías.- 4).- Usuarios.- 5).- Lugares.

### CAPITULO CUARTO:

Organismos Internacionales y la legislación de los principales países con litoral marítimo.

I.- Organización Internacional del Trabajo.- Convenios sobre los trabajadores de los puertos.- Recomendaciones.- Tratados Internacionales ratificados por México.- Comisión de Transportes Interiores.

II.- El Contrato de Trabajo de los Obreros Portuarios en diversos Países.- Inglaterra.- Francia.- Italia.- Países Bajos.- Estados Unidos de Norteamérica.- Brasil.

### CAPITULO QUINTO:

Análisis de la Nueva Ley Federal del Trabajo, respecto al Trabajo de Maniobras de Servicio Público en Zonas bajo jurisdicción Federal.

Conclusiones.

P R O L O G O

Con la finalidad de ofrecer un panorama claro que ayude a la mejor comprensión del tema a tratar, consideré necesario iniciar el presente estudio con una explicación amplia de lo que son los Puertos, diversas clases de puertos, su reglamentación legal, etc. para después analizar en forma mas detallada, lo que son maniobras, zonas federales, su delimitación, quienes pueden prestar servicios en los puertos; los sindicatos de maniobristas, los radios de acción, los contratos de trabajo de los obreros portuarios en diversos países, para concluir con el análisis de la nueva Ley Federal del Trabajo y las disposiciones a éste respecto.

No se escogió como título el de "Trabajo de Maniobras de Servicio Público en zonas bajo jurisdicción Federal", como lo reglamenta la Ley Federal del Trabajo, en virtud de que es una materia tan amplia que no podría restringirse a los límites de una Tesis, ya que habría infinidad de asuntos que se omitirían y el estudio quedaría mas superficial e incompleto.

Sabía de antemano que sólo encontraría bibliografía de carácter general, pero no especializada sobre el tema desarrollado. Sin embargo me pareció que el asunto reviste un gran interés tanto mas en cuanto que no se ha tratado.

A pesar de una investigación realizada lo más cuidadosamente posible sobre la existencia de obras que se refieren a las maniobras en las zonas federales, así como en forma más completa a los trabajadores de los puertos, no encon

tré mas que referencias generales. No obstante la falta de bibliografía especializada, he tratado de suplirla con el contenido de diversas revistas de carácter internacional, ejecutorias de la Suprema Corte de la Nación y por supuesto teniendo en cuenta la Legislación existente al respecto y las disposiciones reglamentarias.

## CAPITULO PRIMERO

El Puerto.- Definición.- Concepto Portuario; - Como Entidad Jurídica, Considerando sus elementos Constitutivos, Como Elemento Social, Como Entidad Fiscal, Como Vía General de Comunicaciones.- Clasificación de los Puertos; - Tomando en cuenta las Condiciones de Tráfico; Tomando en cuenta sus Características Físicas; Según la función que desempeñan; Por su Papel en el Comercio.- Administración Portuense en México.- Reglamentación Legal. A).- Régimen de Propiedad y Caracteres que identifican a los puertos en México.- B).- Régimen Jurídico.

Intentar analizar de una manera adecuada a sujetos tan complejos, como los puertos agotaría concienzudos volúmenes; hemos de contentarnos (dado el carácter del presente trabajo) con darles un vistazo general, para conocer someramente (Los rasgos peculiares de su fisonomía) el lugar donde laboran los trabajadores, de los Puertos.

### EL PUERTO

Los puertos que además de prestar abrigo y servicios a la navegación, son en sí mismos, asiento de Industrias de toda clase, centros de distribución y consumo, fronteras, lugares de esparcimiento y descanso; fuentes inagotables de trabajo, logran satisfactorios, elevan el nivel general de vida, vigorizan la economía, Testimonio elocuente de esto, es que de las ciudades mas importantes del mundo el 70% son puertos.

Estos lugares promotores del desarrollo económico y de la cultura, han acrecentado su importancia, con el transcurso del tiempo, hasta aunar actualmente mas funciones de las incluidas en la definición que los reduce a terminales de movimiento marítimo y enlace con las comunicaciones terrestres. (1)

Los puertos mas importantes que existen en nuestros litorales son, en el Golfo de México: Tampico, Veracruz, Coatzacoalcos (Puerto Libre, Puerto Fiscal) y Progreso, to

---

(1) José Athie Carrasco. La Operación de los Puertos en México, (tesis profesional). México 1958 Pág. 29.

tos ellos comunicados por carreteras y ferrocarril con los centros de consumo y producción . En las costas -- del Oceano Pacifico se cuenta con los puertos de Ensenada, Guaymas, Mazatlán, Manzanillo, Acapulco y Salina Cruz (Puerto Libre y Puerto Fiscal) excepto Ensenada y Acapulco que sólo tienen comunicación por carretera, - los demás tiene conexión por carretera y Ferricarril - con los centros de consumo y producción.

DEFINICION

La palabra puerto, se deriva del término Latino - "Porta" que significa puerta o salida. Este concepto es útil todavía al referirlo a un puerto acuático y particularmente a un puerto oceánico que sirve como salida a la extensión de tierra que lo rodea. (2)

Diversas definiciones se han dado de los puertos, unas son de carácter meramente geográfico y otras desde el punto de vista de sus actividades.

Desde el punto de vista geográfico:

"Puerto es un lugar de la costa, abrigado natural o artificialmente, en donde los buques pueden permanecer seguros y efectuar operaciones de carga y descarga" (3)- o bien "Puerto es el lugar en la costa defendido de las mareas, vientos y dispuesto para seguridad de las naves- y para las operaciones de tráfico y armamento" (4).

Desde el punto de vista de sus actividades:

Picard nos dice ..... "Que los puertos son lugares dispuestos por la naturaleza y generalmente mejorados o transformados por el arte del Ingeniero en los que los - barcos vienen a abrigarse, sea para efectuar embarques - (Estivar) o desembarques (Alijar) de mercancías o bien de pasa

- 
- (2) Javier Aguirre Prieto. Puertos Libres Mexicanos Pág.- 16 1963.  
(3) Enciclopedia General del mar. Ed. Garriga, S.A. Madrid- Barcelona 1957 Tomo V Pág. 599  
(4) Diccionario Enciclopédico Abreviado, Espasa-calpe Madrid, 1935 3a. ed. Tomo III Pág. 237.

jeros,, sea para refugiarse o efectuar reparaciones" (5).

Esta definición ha sido ampliada con las ideas actuales, destacando que un puerto es una estación de transbordo entre rutas marítimas y terrestres por lo tanto, no solo debe incluir la organización hacia el lado del mar si no también la organización de la parte terrestre.

La acepción mas generalizada del término puerto, es la que se entiende por tal "a todo lugar natural o acondicionado que está situado en la costa y donde llegan los buques regularmente a cargar o descargar mercancías o pasajeros".

También se define al puerto "como una extensión mas o menos grande de mar, abrigada natural o artificialmente de las olas exteriores y en la que los barcos efectúan sus operaciones de carga y descarga con tranquilidad completa" (6).

Nuestra Ley de Vías Generales de Comunicación no da una definición propiamente dicha, al decir en su Art.172 - que....."Puertos son los lugares declarados como tales, por el Ejecutivo de la Unión, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas" es decir sólo "hace referencia al hecho de que para tener tal carácter se requiere una resolución del Ejecutivo Federal".

---

(5) Cit. por Pablo Suárez Sánchez, Administración Portuaria, San José de Costa Rica, 1956 Pág.13.

(6) Federico Ramírez Baños, Reseña de la evaluación de derecho Marítimo, Guatemala A.C. 1959 Pág.194.

### CONCEPTO PORTUARIO

Podemos considerar a los puertos desde varios puntos de vista. Puerto como Entidad Jurídica, Puerto desde el punto de vista de sus elementos constitutivos. Puerto considerado el elemento social. Puerto como entidad Fiscal. Puerto como vía General de Comunicaciones, etc.

Puerto como entidad Jurídica.- Lo es legalmente sólo cuando el presidente de la República lo habilita, en uso de la facultad que le confiere el Art.89 Fracción XIII de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Estimamos que el vocablo habilitación, se aplicó no en sus acepciones de proveer o dotar de equipo y servicios a un puerto natural, según se ha interpretado ocasionalmente, sino exclusivamente como sinónimo de autorización para embarcar o desembarcar mercancías y pasajeros hacia el Interior del País o al extranjero en una área determinada, con fines de control fiscal y migratorio, en los casos de navegación de altura; o simplemente de control del tráfico, en los demás casos de navegación; e independientemente de que el perímetro señalado cuente o carezca de facilidades para los barcos y los transportes terrestres.

La opinión ya de por sí evidente, se confirma con el texto del Art.172 de la Ley de Vías Generales de Comunicación a cuyo tenor dice "Se consideran puertos los lugares declarados como tales por el Ejecutivo de la Unión, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas"..... (Substituida actualmente en este respecto -

por la Secretaría de Marina).

"Los lugares de la costa y de las riberas de los rios que no tengan el carácter de puertos, se consideran como tales únicamente por cuanto se refiere a la vigilancia del tránsito y los servicios de policía marítima y fluvial.

La existencia jurídica de un puerto depende por con siguiente, de un acto administrativo y no de accidentes geográficos, ni de acondicionamientos físicos.

Concepto de Puerto.- Tomando en cuenta los elementos constitutivos del mismo.

Fijados los límites de un puerto y una vez construidas las obras exteriores e interiores que requiere, el recinto portuario abarca, tanto los bienes de uso común naturales, como artificiales, esto es, zona marítimo-terrestre, playa marítima, aguas interiores o zonas federales, riberas y cauces, según sea puerto marítimo o fluvial, y además comprende diques, malecones, escolleras, y muelles, al macenes, patios y cobertizos y los terrenos ganados al mar o a las corrientes mediante la ejecución de esas obras, todos sirven a los propósitos de la terminal, muchos no tendrían razón de ser, aisladamente considerados.

El puerto se forma en consecuencia, con el conjunto de esos bienes y de ahí que han de regularse como unidad inseparable mediante normas armónicas, aplicadas por una sola autoridad. (7)

Puerto considerado como vía General de Comunicación. La Ley de la Materia, aunque no menciona expresamente en su Artículo primero a los puertos entre las vías generales de comunicación, las reconoce como tales, al establecer en su Artículo segundo "Son partes integrantes de las vías generales de Comunicación".

Los servicios auxiliares, obras, construcciones y demás dependencias y accesorios de las mismas; y los terrenos y aguas necesarios para su establecimiento. (Frac. I y II).

Concepto portuario considerándolo desde el punto de vista económico.

Considerando desde el punto de vista económico, vemos que tiene perfiles propios que de conjunto forman el concepto "Puerto" o puerta de entrada y de salida de mercancías y productos que fomentan el comercio Internacional, para beneficio de la economía nacional, con el constante desarrollo de la banca, el comercio y la industria de todo el país. (8)

Concepto portuario desde el punto de vista fiscal.

Desde el punto de vista fiscal, es el funcionamiento administrativo de una Institución gubernamental específicamente colectora, necesaria e imprescindible para el Ingreso Nacional.

Robert Hass.- Nos dice que "Los puertos fiscales --

son una fracción del territorio, bajo la vigilancia del estado, cuyo régimen aduanal sufre los derechos de importa--ción o exportación".

Los puertos quedan efectivamente dentro de las fronteras aduanales de cada estado, pues las mercancías que entran o salen del país, están sujetas al pago de derechos, y sujetos al régimen general de formalidades aduaneras que son aplicables en todo el Territorio. (9)

En oposición a este concepto portuario considerado-- desde el punto de vista fiscal, encontramos el concepto de Puerto Libre.

Pueden estos considerarse como una extensión adua--nal o sea, como una ampliación del patio de una aduana donde se almacene una mercancía que tiene que reexportarse y--por lo cual no paga ni derechos de importación, ni exportación.

En términos generales se puede definir un puerto libre como una zona cerca de un Puerto Fiscal común y co----rriente, en donde hay toda clase de facilidades para carga y descarga y adonde pueden venir la mercancía del mundo entero, almacenarse, reempacarse y reembarcarse sin que se --intervenga con inspección aduanal (10) es decir, sin las --formalidades requeridas en un puerto fiscal.

---

(9) Javier Aguirre Prieto Pág.47

(10) Secretaría de Hacienda y Crédito Público.  
Los Puertos Libres. México, Pág.2

A este concepto de Puerto Libre debemos agregar -- que cualquier artículo o materia prima que vaya del resto del país a esta región franca deberá pagar impuestos de exportación, así mismo, las mercancías que salgan de esta extensión aduanal para el resto del país deberán pagar los -- impuestos de importación.

En un estudio realizado por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, manifestó (11) que un puerto libre -- es una zona franca dentro de los puertos marítimos de la -- República Mexicana, adyacentes a ellos o ubicada en cual--quier otra parte del país, dentro de la cual pueden efec--tuarse, excenta de intervención aduanal y del pago de im--puestos de importación y exportación, la carga y descarga de mercancías, almacenamiento, elaboración, transformación mezclas y en general cualquier otra operación, salvo cuando son enviadas al interior del país. En este último caso, las mercancías quedarán sujetas al pago de todos los derechos aduanales y demás impuestos como si fueran importados directamente.

El objeto primordial de estos puertos es facilitar el desarrollo del tráfico Internacional de mercancías, -- aprovechando la situación Geográfica de donde se encuentra ubicado, así como los recursos económicos y humanos que -- sean necesarios derivar para su debido funcionamiento.

---

(II) Datos obtenidos en la Dirección General de Estudios -- Hacendarios.

Los Puertos Libres que encontramos en el Territorio Nacional son: Coatzacoalcos o Puerto México y Salina Cruz, haciendo la aclaración que se encuentran cerca de ellos -- los puertos fiscales.

Concepto Portuario considerando el elemento social.

Un Puerto, no es solamente una colección de instalaciones en una área portuaria, es esencialmente una empresa de la comunidad, cuya naturaleza está en gran parte determinada por la actividad de la misma comunidad.

Tomando en consideración la gran disimilitud existente sobre el concepto portuario, podemos concluir como -- concepto portuario, reuniendo los elementos antes mencionados como: La Vía General de Comunicación por agua y de enlace con las terrestres, establecida en una área determinada, por acto administrativo e integrada por un conjunto de bienes propiedad de la nación, destinados al Servicio Público y de uso común, bajo la jurisdicción exclusiva de -- los poderes federales, para el fomento del comercio nacional e internacional.

CLASIFICACION DE LOS PUERTOS

Para lograr una clasificación adecuada y que se lo--  
gre abarcar a toda clase de puertos, debemos tomar en cuenta  
ta diversos factores, como la función que desempeñan, su -  
situación, su construcción, sus características físicas, --  
las condiciones de tráficos (12).

Puerto Marítimo.- Un concepto muy generalizado es -  
el establecido en los Estatutos de la Convención de Gine--  
bra, sobre el Régimen Internacional de los Puertos Maríti--  
mos, del 9 de diciembre de 1923. Estos estatutos nos dicen  
en su Artículo primero .... "Son considerados como puer---  
tos marítimos, los puertos frecuentados normalmente por --  
las naves de mar y sirven al comercio exterior". Esta dis--  
tinción no tiene gran importancia práctica, ya que lo que--  
caracteriza principalmente a un puerto marítimo es el he--  
cho de que está situado en el mar, y por la forma en que -  
es accesible a las naves de mar. Esto no quiere decir que--  
sea necesario, que un puerto marítimo se halle situado so--  
bre el litoral, pues estos puertos, pueden encontrarse co--  
municados con el mar por medio de vías de agua, como por -  
ejem: un rio, un canal o un lago. Esta forma de comunica--  
ción debe ser profunda, para permitir el acceso a las na--  
ves de mar. Grandes Puertos marítimos no se hallan sobre -  
la costa, por ejemplo. En Europa, Londres, Rotterdam etc.--  
en América del Norte. Chicago, Claveland, etc. en México -  
Coatzacoalcos.

Suárez Sánchez, nos dice respecto de los puertos de mar, que estos deben ser considerados como un instrumento-económico de enlace entre diversos sistemas de transporte-que llegan a él.

Puerto Interior.- Un puerto Interior no sólo no se encuentra sobre el litoral, sino tampoco se encuentra unido con el océano por medio de un lago, canal o río, que permitan el paso a naves de mar. Sin embargo, se debe observar que los puertos interiores pueden estar comunicados por vías de agua con el océano, pero estas vías por su poca profundidad no son accesibles a las naves de gran calado como son las de mar. También serían puertos interiores-los situados al borde de una extensión de agua que aún permitiendo la navegación a buques de gran calado, no poseen-comunicación con el océano. Como ejemplo podemos encontrar los puertos del mar Caspio.

La Ley de Vías Generales de Comunicación al respecto de los Puertos marítimos e interiores en su Art.195 establece "La Navegación puede ser marítima o interior, subdividiéndose la primera en navegación de altura y navegación de cabotaje, y se regirán por las normas que fije el-reglamento respectivo" Como es de observarse, la ley de --vías generales de comunicación, acepta este principio de --clasificación, tomando en cuenta, las condiciones de tráfi-co y a su vez, subdividiendo los puertos marítimos en: -- Puertos de Altura y de Cabotaje.

Puerto de Altura.-

Podemos decir que un puerto de altura es aquel puer

to que además de reunir las condiciones de un puerto marítimo, se encuentra abierto al comercio de todas las naciones (Artículo 190) que recibe o exporta mercancías o pasajeros de otras naciones, es decir, en términos generales - que tiene tráfico Internacional.

Las características esenciales de estos puertos --- son: Facilidad y amplitud de entradas y atraques, medios - adecuados de carga y descarga para conseguir el mínimo de tiempo en la maniobra de inmovilización del material flo-- tante, extensión suficiente en tierra para almacenamiento de mercancías desembarcadas o en espera de embarque, y facilidad de enlace con carreteras o vías férreas y como consecuencia de la gran concurrencia de buques, deben poseer las instalaciones necesarias para su conservación y mantenimiento ordinario (esencialmente instalaciones de carenado, diques, varaderos, etc.).

Puerto de Cabotaje.- Es aquel que encontrándose situado sobre un litoral, o comunicado con el mar por vías - de agua, no es accesible a las naves de gran calado, por - su poca profundidad además de que sólo tienen tráfico portuario, entre los mismos puertos mexicanos, es decir, aquellos barcos que van costeando por los litorales de la Republica, por consiguiente no tienen tráfico Internacional, - sino exclusivamente nacional.

Esta distinción entre puerto de altura y de cabotaje, sólo reviste importancia respecto al tráfico, ya que--- un puerto del altura generalmente es a la vez de cabotaje.

Un puerto de cabotaje, puede llegar a ser un puerto de altura, si reúne ciertos requisitos, como son principalmente

mente: tener suficiente calado, para que sea accesible a las naves de mar y con ello tener tráfico Internacional, La ampliación de sus instalaciones, portuarias, (muelles, bodegas, escolleras etc.), comunicaciones terrestres eficientes, y autoridades necesarias (Salubridad, Sanidad, Aduaneras etc.)

Encontramos como una modalidad entre estas dos clases de puertos, a los Puertos Fluviales . Un puerto es considerado fluvial, por el solo hecho de encontrarse en las márgenes de un río. Un ejemplo de nuestro país de un puerto que reviste estas tres modalidades es Coatzacoalcos, es puerto fluvial porque se encuentra en las márgenes del río Coatzacoalcos en puerto de altura, porque llegan a este puerto buques de gran calado de otras naciones, y además tiene Tráfico Portuario Nacional.

Los principales puertos de altura que encontramos en el país son: en el Pacífico Acapulco, Gro. Ensenada, B.C., Guaymas, Son., Manzanillo, Col., Mazatlán, Sin., Puerto Vallarta, Jal. (Turístico) Salina Cruz, Oax., (Puerto Libre, Puerto Federal) en el Golfo: Ciudad del Carmen, Camp., Campeche, Camp., Coatzacoalcos, Ver., Progreso, Yuc. Tampico, Tamps., Tuxpan, Ver., Veracruz, Ver. Isla Mujeres.

Exclusivamente de cabotaje en el Pacífico: San Lucas, B.C. Loreto, B.C. y San José del Cabo, B.C. en el Golfo: no encontramos ninguno de cabotaje solamente, todos son de altura y de cabotaje.

De Navegación Interior exclusivamente; en el Pacífico

co: Ocotlán, Jal. Tamascal, Oax., Tuxtepec, Oax., en el --  
Golfo: Villa Hermosa, Tab., Gutiérrez Zamora, Ver.

Fluviales.- Ciudad del Carmen, Frontera, Tabasco, -  
Minatitlán, Ver., Palivada, Camp., Tampico, Tamps., Tuxpan,  
Ver., Villa Hermosa, Tab., Gutiérrez Zamora, Ver., Ocotlán,  
Jal., Tamascal, Oax., Tuxtepec, Oax. (13)

Tomando en cuenta sus características físicas podemos clasificarlos en: Naturales y Artificiales.

Por puertos naturales debe entenderse, aquellos en-  
que el abrigo a las naves, lo proporciona la misma configu-  
ración de la tierra, como sucede en general en los puertos  
constituidos en los ríos navegables, o bien porque la cos-  
ta ofrezca una o mas estrechas bocas navegables, pasadas -  
las cuales, se encuentran en una dársena mas o menos am-  
plia.

Los puertos artificiales, son aquellos en que el -  
abrigo ha sido creado por la mano del hombre (artificial-  
mente) aprovechando en General configuraciones de la costa,  
que facilitan las obras necesarias para obtener dicho --  
abrigo.

Por lo que respecta a esta clase de puertos que for-  
man la inmensa mayoría, en general están formados por ense-  
nadas de la costa, mas o menos profundas o estuarios, ce-  
rradas por las grandes obras llamadas diques de abrigo o -

---

(13) Datos obtenidos en la Dirección de Estadística de la-  
Secretaría de Marina.

malecones. Por lo tanto son los diques elementos principales de los puertos si se les considera desde el punto de vista esencial de ellos, dar abrigo convenientemente a los buques (14).

Según la función que desempeñan podemos clasificarlos:

1.- Por su Industria.- Estos puertos son distinguidos esencialmente por la naturaleza de su industria u oficio:

a).- Puertos Carboníferos.- Porque se dedican a ese ramo de la industria, ejem. los situados sobre la costa de Gales del Sur, Inglaterra.

b).- Puertos Graneros.- Exportan sus granos en barcos especiales, por sus bodegas y por su capacidad, ejem.- Montreal, Canadá.

c).- Puertos Madereros.- Su producto principal es la exportación de madera de construcción ejem. los puertos sobre la costa del mar Báltico.

2.- Por su papel en el Comercio.- La diferencia existe también tomando en cuenta el papel en la rutina del comercio.

a).- Puerto de Avío, cuando llegan las embarcaciones al puerto de paso y otro recoge la carga de éste o parte de ella. Estos puertos tienen ciertas desventajas económicas, porque implican demoras o extra carga de embarcaciones.

nes ejem. Gibraltar, a la entrada del mar Mediterráneo.

b).- Puertos de Tránsito, en los que la carga es --  
pasada directamente de un barco a otro en el mismo puerto,  
por medio de lanchones o barcazas.

c).- Puertos de transbordo, son los que generalmen-  
te despachan la carga de los barcos por tierra, para su --  
destino interior.

Estas clases de puertos no tienen mucha diferencia--  
entre sí porque su carácter general y común es que las mer-  
cancías son recibidas, solamente en la ruta, y tienen que-  
ser transferidas y despachadas nuevamente para su destino.

3.- Por los servicios auxiliares que prestan:

Esta clasificación que se hace de los puertos es --  
en relación con la naturaleza de los servicios portuarios--  
que preste. Se les ha denominado en algunos países agen--  
cias.

Existen los llamados puertos de río o canal inte--  
rior que efectúan los servicios por medio de barcazas, lan-  
chones, chalanes y otros que emplean el ferrocarril. Esta-  
clasificación se hace de acuerdo con la preponderancia --  
que subsista en la maniobra de carga, ya sea por pequeños--  
transportes interiores marítimos o por ferrocarril.

En nuestro país existen esta clase de puertos que --  
son: Tampico, Tuxpan, Alvarado, Coatzacoalcos y en cierta-  
forma frontera. Todos estos puertos, se encuentran en los-  
litorales de un río y utilizan para la carga remolcadores--  
de poco calado, que arrastran barcazas, pangas, lanchones--

etc. para el traslado y conducción de la carga, de bodegas, almacenes, ó muelles de uno y otro lado.

Una clasificación mas completa y precisa desde el punto de vista de la función de los puertos es la que nos enseña la Enciclopedia General del Mar (15). Las clasifica en:

A).- Puertos Comerciales.- Son aquellos que tienen por misión fundamental ofrecer a los buques las instalaciones necesarias para efectuar, con mayor rapidez y seguridad operaciones de embarque y desembarque de mercancías y pasajeros. En estos puertos es esencial la perfección de su acceso por mar, como de sus enlaces con las vías de transporte y comunicación terrestre, pues las mercancías deben proceder de una ruta y salir por otra.

Estos puertos según su tráfico predominante pueden clasificarse a su vez de importación, exportación, tráfico general, tráfico especializado.

B).- Puertos Pesqueros.- Se denominan así a los que sirven de base a flotillas pesqueras. Estos puertos no necesitan generalmente grandes dimensiones de dársenas, (Recinto artificial de cantería en un puerto de mar, destinado al resguardo, habilitación y conservación de las grandes embarcaciones), puesto que los buques que lo frecuentan son de pequeño calado. Tampoco requieren de instalaciones complejas de carga y descarga, ya que el tonelaje mani

pulado no es muy grande.

Lo que sí es necesario encontrar, es una gran longitud de atraque y las instalaciones derivadas de la industria pequera, o sea lonjas de contratación, fábricas de hielo, almacenes frigoríficos e instalaciones para la conservación de las artes de pesca, tintorerías y secaderos.

Las industrias derivadas de la pesca en sí, como saladeros y fábricas de conservas, no se deben conceptuar como instalaciones portuarias, aunque a veces, por su índole, se ubiquen dentro o en la inmediata proximidad de los puertos, como ejemplo de esta clase de puertos encontramos el Puerto de Alvarado, Veracruz, que a la vez de ser de cabotaje, es un puerto realmente pesquero.

C).- Puertos Refugios.- Estos puertos tienen por misión especial ofrecer abrigo a las embarcaciones sorprendidas por el mal tiempo en el mar. Por lo tanto no precisan de buenas comunicaciones por tierra, ni de instalaciones para el atraque, ni para operaciones de carga y descarga, ya que en todo caso, las pequeñas reparaciones y los suministros que tengan que recibir los buques refugiados han de ser normalmente esporádicos, de poca cuantía. Así pues, las características generales de estos puertos tienen que ser, la facilidad de entrada y salida aún con mal tiempo y buenas condiciones de abrigo dentro de la dársena.

Estos puertos tienen en la actualidad poca importancia en comparación a los tiempos de navegación a vela, pues los buques modernos mas seguros, sólidos y rápidos, excepcionalmente se hallan comprometidos en alta mar por

el mal tiempo, de forma que no puedan alcanzar los puertos comerciales o de su destino.

D).- Puertos Militares.- Son aquellos puertos que tienen como misión fundamental servir de base a los buques de guerra. Las condiciones principales que deben reunir estos puertos son las siguientes:

- 1o.- Facilidad de minar o dominar las entradas.
- 2o.- Fácil cobertura para instalaciones de observación y protección terrestres.
- 3o.- Capacidad suficiente para la afluencia de buques no solo de guerra, sino también de mercantes armados o apresados.
- 4o.- Instalaciones adecuadas para depositar debidamente protegidos, los pertrechos, combustibles y municionamiento de los buques de base en puerto, así como los alojamientos de las dotaciones; y
- 5o.- Medios suficientes para reparación y conservación de los buques.

El ejemplo de esta clase de puerto, en nuestro territorio lo tenemos con la base naval de Icacos, en el puerto de Acapulco, Gro.

### ADMINISTRACION PORTUARIA

Para la mejor comprensión de éste tema trataremos --  
previamente las distintas formas de administración portua-  
ria, empleadas por diferentes países, con el propósito de--  
conocer las variantes, de cada sistema y apreciar poste---  
riormente el tipo de autoridad portuaria que tienen nues--  
tros puertos.

A).-- En la Gran Bretaña.-- Las empresas portuarias--  
pueden clasificarse para fines comparativos en los siguien-  
tes cinco grupos (16).

- 1.- Puertos de gobierno propio
- 2.- De propiedad municipal
- 3.- Propiedad de los Ferrocarriles (antes de 1948)
- 4.- Puertos de propiedad privada; y
- 5.- Puertos propiedad del estado.

1.- Puertos de Gobierno propio (en consorcio) son --  
aquellos bajo la dirección de los usuarios del puerto y --  
otros organismos interesados, incluyendo autoridades loca-  
les, y departamentos estatales, todos los cuales quedan re-  
presentados en un cuerpo de gobierno generalmente llamado--  
junta.

Los componentes de las juntas varían de puerto a --  
puerto, desde 15 en Leith, hasta 42 en Glasgow. Usualmente  
el trabajo de las juntas, se distribuye entre varios comi-  
tés y éstos informan a aquella el resultado de sus gestio-  
nes.

2.- Puertos de Propiedad Municipal.- Pocos operan - bajo este sistema en Gran Bretaña, el mas importante es el puerto Bristol, que está dirigido por un "Comité de Mue--- lles", integrado exclusivamente con miembros del municipio quienes confian por tanto en su reelección como concejales para continuar en el comité.

3.- Puertos Propiedad de los Ferrocarriles.- Antes- de la aprobación del acta de transportes en 1947 y la --- transferencia de la propiedad de los Ferrocarriles a la - Comisión Británica de Transportes, las compañías ferroca-- rrileras eran dueñas y manejabas muchos muelles importan-- tes, tales como los de Southampton, Cardifr y Newport.

El régimen provino de la costumbre que a menudo si- guieron las empresas ferrocarrileras, de adquirir o cons-- truir muelles con el objeto de abastecer sus sistemas o pa- ra usarlos como terminales. Tales muelles no eran conside- rados unidades independientes del negocio comercial, sino- auxiliares del ofrecido por los ferricarriles; y caracte-- rística casi invariable era que cada muelle servía nada - mas a un ferrocarril.

4.- Puertos de Propiedad Privada.- Son los que per- tencen y operan con el objeto de hacer negocio igual que- cualquier otra empresa privada. Normalmente su administra- ción se realiza bajo poderes conferidos por el parlamento, Ejemplo de este tipo de puertos lo es el puerto de Mánches- ter, que pertenece y está operado por la Compañía de Canal de Navegación de Manchester. Lo controla una junta de 21 - directores, de los cuales los accionistas eligen 10 y el -

municipio los restantes. La presencia de estos últimos en la junta se debe a que la compañía se sostuvo gracias al apoyo económico que recibió del pueblo de Manchester, cuando tropezó con grandes dificultades para concluir la construcción de las instalaciones.

5.- Puertos de Propiedad Estatal.- Aparte de los astilleros navales y de los puertos militares construidos durante la guerra, no había puertos de propiedad estatal en la Gran Bretaña excepto el de Holyhead, antes de la aprobación del acta de transportes.

La propiedad estatal en su forma actual no va acompañada por ninguna reducción en el número de organizaciones que operan dentro del puerto, de hecho, el estado raramente persigue otra cosa que no sea proporcionar un puerto, dejando que lo trabajen los usuarios.

B).- Estados Unidos de Norteamérica.

El autor Marvin L. Fair nos explica que: En los Estados Unidos de Norteamérica podemos clasificar las empresas portuarias atendiendo a: (17)

- 1.- Su estatuto político
- 2.- Su organización; y
- 3.- Su función

1.- En cuanto a su estatuto político, fija cuatro categorías:

a).- Gobierno local o Municipal.

- b).- Agencias distritales. (Porciones de un estado, varios estados o porciones de Estado)
- c).- Agencias Estatales; y
- d).- Agencias Multiestatales.

2.- Por su organización, distingue dos clases:

- a).- Agencias locales, estatales y departamentales.
- b).- Independientes, que se subdividen en: electivas y designadas.

3.- Por su función las agrupa en:

- a).- Agencias de navegación
- b).- Agencias de promoción y proyección del tráfico.
- c).- Administraciones de facilidades portuarias.
- d).- Autoridades de transporte.

De atenernos únicamente a tan compleja clasificación concluiríamos que en los Estados Unidos de Norteamérica -- carecen de verdaderas autoridades portuarias, reemplazando las una serie de organismos burocráticos y particulares -- dispersos y a menudo superpuestos y faltos de unidad de -- mando.

Sin embargo esta compleja clasificación podemos reducirla a tres grandes grupos que encajan perfectamente -- dentro de los que conocimos en Inglaterra:

a).- Las compañías ferrocarrileras o de navegación, empresas privadas que construyen y administran algunos --- puertos Boston, Baltimore.

b).- De administración estatal, San Francisco.

c).- De administración municipal, New York.

El Gobierno Federal se reserva cierto control y -- atribuciones, absolutamente definidas en la ley; por medio de la cual, en el caso de las empresas privadas les otorga concesión para la explotación de las obras portuarias obtenidas. (18)

C).- En Francia.-- Encontramos dos principales modalidades para la administración de sus puertos.

a).- Autonomía Civil y Financiera para el Havre, - Burdeos, y Estramburgo.

b).- Administración directa para el Estado, para to dos los demás puertos del país. (19)

En ambos casos la autoridad está asegurada por un - Ingeniero en jefe, quien funge como director del puerto y - su adjunto, el Ingeniero en jefe de la explotación.

En el primer aspecto, cuando el puerto es autónomo, el director se asiste de un consejo de administración, integrado a la manera de una empresa industrial.

El consejo comprende: miembros de la cámara de co-- mercio, miembros del municipio, usuarios (representantes - de compañías de navegación, ferrocarriles, etc.) delegados de los trabajadores del puerto y representantes de los mi- nisterios interesados (trabajos públicos, finanzas, y mari- na.)

---

(18) cit. Javier Aguirre Prieto Pág.92

(19) cit. Javier Aguirre Prieto Pág.92

El consejo, delibera, vota los presupuestos de egresos e ingresos y aprueba los trabajos de conservación a mejora. El ministerio de los trabajos públicos solo interviene si el puerto solicita el auxilio financiero del estado.

Si el puerto no goza de autonomía, el director es al mismo tiempo el jefe del Servicio Marítimo de la circunspección y con este carácter está encargado de la conservación de faros y balizas, de la defensa, etc. Depende exclusivamente del Ministerio y anualmente le somete sus presupuestos. El estado paga el personal, financia dentro de cierta medida los trabajos, compra el material etc.

El director cuenta con una comisión consultiva, de composición análoga a los Consejos de Administración de los puertos autónomos, no es deliberativa, pero de hecho rara vez no se sigue su opinión.

#### TIPOS DE ADMINISTRACION

Ahora analizaremos desde un punto de vista general y en forma somera, los diversos tipos de administración portuaria, en una clasificación general que abarque todas las modalidades fijadas en lo estudiado anteriormente.

Clasificación General.- Esta clasificación podemos fijarla de la siguiente manera: (20)

---

(20) Federico Ramírez Baños. El Estado y la Marina Mercante. Rev. de la Fac. de Derecho México Tomo XI. Enero-Julio 1961 Pág.355.

- a).- Públicos
- b).- Administración mixta
- c).- Privados; y
- d).- Autónomos.

a).- Son públicos aquellos cuya organización, administración y dirección, competen en forma exclusiva al estado..

Las autoridades portuarias son nombradas por el Gobierno, existiendo un régimen de sujeción en todas las actividades del puerto, al órgano estatal que señale la ley.

b).- De administración mixta.- Son aquellos en los que los intereses del puerto y de la ciudad se encuentran íntimamente vinculados, que se estime conveniente que tengan un sistema de administración común.

c).- Puerto Privado.- Es aquel de uso exclusivo de las grandes empresas o industrias para la realización de sus operaciones de almacenamiento, carga o descarga de mercancías.

d).- Los puertos autónomos, son los que se crean a través de un acto de la administración federal por medio de un decreto. (Puerto libre Coatzacoalcos, Salina Cruz).- Conforme a la estructura económica occidental, el poder público hace partícipe a la iniciativa privada de una serie de aspectos de su ámbito competencial. Los que viendo ser realizados por el estado, puede éste delegarlos al particular, el que a través de esa autorización presta el servicio público, materia de la concesión.

Este examen general nos muestra que puede haber mas- de dos tipos de administración, siendo usual que empresas- de diverso tipo funcionen dentro de una misma área geográ- fica conocida como puerto.

### ADMINISTRACION PORTUENSE EN MEXICO.

En nuestro país la administración portuaria depende- del gobierno federal, altamente centralizada en la Secreta- ría de Marina. La Capitanía del puerto, que depende de la- citada Secretaría es la autoridad máxima y por tanto se en- carga de designar el lugar de atraque para los barcos, lu- gar de fondeo para alijo, dar entrada y salida a las embar- caciones. Pero además de Secretaría mencionada, tienen in- gerencia en nuestra compleja administración portuense, la- Secretaría de Hacienda y Crédito Público, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la Secretaría del Patrimonio Nacional, la Secretaría de Industria y Comercio, la Secre- taría de Salubridad y la Secretaría de Gobernación.

Las autoridades que visitan las embarcaciones a la - entrada y salida de nuestros puertos son; Sanidad en pri- mer término, la que a su vez de comprobar satisfactoriamen- te las condiciones sanitarias del navío, lo declara a li- bre plática para que reciban la visita de migración aduana y policía portuaria.

El número de funcionarios de cada una de las autori- dades que visitan las embarcaciones, varía según las carac- terísticas de la nave.

No obstante la alta centralización de las autorida---

des federales y de manera especial de la Secretaría de Marina, los puertos presentan modalidades muy especiales, de los cuales mencionaremos dos Tampico y Veracruz (21).

Tampico.- Se construyó el puerto al amparo de un contrato subvencido que celebró el Gobierno Federal el 30 de agosto de 1888, con la "Compañía Limitada del Ferrocarril Central Mexicano", ésta sociedad inició las escolleras y muelles y profundizó el canal de navegación, en el Pánuco, obtuvo en recompensa, la explotación de las obras inicialmente por 35 años y más tarde hasta por 86 años, la facultad de cobrar derechos de tonelaje a las mercancías y de barra a la entrada y salida de embarcaciones y otros privilegios. (22).

Constantes convenios cambiaron los términos y los titulares de la concesión, la cual finalmente fué adquirida por los Ferrocarriles Nacionales de México.

A la fecha opera el puerto, el gremio unido de alijadores de Tampico, como subconcesionario de aquella Institución, la cual percibe regalías por ese concepto. No obstante el Contrato de Explotación legalmente caducó, por no haber cumplido los beneficiarios originales ni sus causahabientes, las obligaciones contraídas.

Es justo consignar que el gremio de alijadores, po---

---

(21) Comité Intersecretarial Mexicano de la Asociación Latinoamericana de libre comercio Pág. 50.

(22) Diarios Oficiales de la Federación de 24 de Sep. 1888 y 10 de Jun. de 1893.

see sentido de la operación portuaria y la realizan (salvo las maniobras terrestres que no le competen) con índices de eficiencia superiores a lo común en nuestros puertos.

Veracruz.- Es el principal puerto de importación y tiene en su aspecto administrativo un carácter complejo. Opera sus muelles con muy diferentes sistemas, por Ejemplo: Para el muelle siete de Cabotaje, se estableció en fecha relativamente cercana una junta coordinadora y administradora, integrada con representantes de la Secretaría de Bienes Nacionales, Comunicaciones y Transportes, Hacienda y Crédito Público, Marina y un administrador. Este es un ensayo útil, que ha permitido ahorros presupuestales, al cubrir con sus ingresos los gastos propios y los de conservación del muelle.

Otros muelles son explotados por la Unión de Trabajadores Maniobristas de la Zona Marítima de Veracruz.

Esta Unión de trabajadores maniobristas opera mediante el permiso correspondiente para la realización de maniobras de Servicio Público de Cargaduría en el radio de Acción comprendido, por el Norte, el muelle No. 6 en toda su extensión; el límite Sur (Malecón 2-B) o sea la línea recta trazada de la acera Norte de la calle de Montesinos; al poniente la línea recta trazada del límite poniente de la bodega 14 y barda de los terrenos actualmente arrendados a Petróleos Mexicanos, quedando por tanto comprendidas las siguientes construcciones: Muelle 4 y 6; Bodegas 11 Alta y Baja; 12 Alta y Baja 13, 14, 15, 16, 17, y 18; el malecón 2-A; playas, playones, pasillos, andenes, caseta de-

nombramiento de personal; caseta del departamento de carpintería y bodega adyacente, así como el taller de reparación de grúas, ubicado en el lado Norte de la acera de las calles de Montesinos y el polvorín, del puerto de Veracruz.

Anteriormente a esta Unión de trabajadores Maniobristas toda esta zona anteriormente descrita, era explotada por la Compañía Terminal de Veracruz, mediante Subconcesión otorgada por los Ferrocarriles Nacionales, el día 21 de Noviembre de 1907, pero a partir del 9 de Febrero de 1962, en que fué liquidada, se otorgó (mediante el permiso correspondiente a que hace alusión el artículo 124 de la Ley de vías Generales de Comunicación), a la Unión de trabajadores de dicha Compañía la explotación de dicha zona.

La Unión de trabajadores de la Compañía Terminal de Veracruz, por razón de su nuevo carácter de permisionaria maniobrista, cambió su denominación social por la de Unión de Trabajadores Maniobristas de la Zona Marítima de Veracruz, nombre con el cual conocemos a esta unión en la actualidad.

Como una modalidad en la Administración portuaria en México tenemos además la de los puertos Libres.

Estas instituciones están constituidas por un organismo gubernamental descentralizado llamado Puertos Libres Mexicanos, siendo presidente de la junta directiva de los puertos libres el titular de la Secretaría de Marina.

REGLAMENTACION LEGAL

A).- Régimen de Propiedad y caracteres que identifican a los Puertos en México.

El régimen de propiedad al cual se sujeta un puerto influye decisivamente en su organización administrativa. - Debemos por tanto conocer a quien pertenecen los puertos en México, para deducir las formas aplicables en nuestro país.

Los bienes en general, se clasifican atendiendo a diversos criterios.- Considerandolos según las personas a quienes pertenecen, el Código Civil para el Distrito y Territorios Federales reconoce dos clases. 1o.- Bienes de dominio del poder público y 2o.- Bienes de propiedad de los particulares (Art.764) El mismo ordenamiento señala que -- son bienes de dominio del poder público los que pertenecen a la Federación, a los estados o a los municipios (Art.765) y que estos bienes se dividen en bienes de uso común, bienes destinados a un servicio público y bienes propios. -- (Art.767)

Por su parte, la Ley General de Bienes Nacionales - determina cuales integran el Patrimonio de la Nación y divide los que a ésta corresponde, en dos categorías.

- I.- Bienes de dominio Público; y
- II.- Bienes de dominio Privado de la Federación (Art. 1).

Caen dentro del primer grupo, los de uso común y -- los inmuebles destinados por la Federación a un Servicio -

Público. (Art.2 Frac. I. y III de la citada ley).

Son bienes de uso común (Art.17).

Las riberas y zonas federales de las corrientes; -  
(Fracción VI).

Los puertos, bahías, radas, y ensenadas; (Frac.VII).

Las presas, canales y zanjas construidas para la --  
irrigación, navegación u otros usos de utilidad pública --  
(Frac.IX).

Los diques, muelles, escolleras, malecones y demás--  
obras de los puertos que sean de uso común; (Frac.X).

(La Ley de Aguas de Propiedad Nacional, en su Artículo 122 fracción VIII, define a las riberas o zonas federales, como "Las fajas de diez metros de ancho contiguas al cauce de las corrientes o al vaso de los depósitos de propiedad nacional.- La amplitud se reduce a cinco metros en los cauces cuya anchura sea de cinco metros o menos).

Los bienes de uso común pueden utilizarlos todos --  
los habitantes de la República, con solo las restricciones establecidas por la ley y los reglamentos administrativos. (Art.18 Ley G. de B.N.).

Son inalienables e imprescriptibles y no están sujetos mientras no varíe su situación jurídica, a acción reivindicatoria o de posesión definitiva o interina. Los particulares y las entidades públicas sólo podrán adquirir sobre el uso o aprovechamiento de estos bienes los derechos regulados en esta ley y en las especiales que dicte el Con

greso de la Unión (Art.8 Ley G. de B.N.).

La inalienabilidad no impide que sobre los bienes de dominio público se establezcan, en favor de un particular concesiones exclusivas, pero éstas no crean derechos reales - para el beneficiario, sino únicamente la facultad de realizar las explotaciones o aprovechamientos que las leyes respectivas regulen (Art.12). Las autoridades administrativas están capacitadas para decretar la nulidad, caducidad o rescisión de las concesiones (Art.13), así como para rescatarlas por causa de utilidad pública, mediante indemnización (Art.14).

Del estudio anterior, resulta claro que los puertos en México son bienes propiedad de la nación, destinados al uso común.

B).- Régimen Jurídico.

La Ley de Vías Generales de Comunicación en su Artículo primero establece, "... Son vías generales de comunicación.

I.- Los mares territoriales, en la extensión y términos que establezcan las leyes y el Derecho Internacional.

II.- Las corrientes flotables y navegables y sus afluentes que también lo sean siempre que se encuentren en cualquiera de los casos siguientes:

a).- Cuando desemboquen en el mar o en los lagos, - lagunas y esteros mencionados en la siguiente fracción.

b).- Cuando su cauce sirva de límite, en todo o en-

parte de su extensión, al territorio nacional o a dos o --  
mas entidades federativas.

c).- Cuando pasen de una entidad a otra.

d).- Cuando crucen la línea divisora con otro país.

III.- Los lagos, lagunas y esteros, flotables o nave-  
gables, siempre que reunan cualquiera de los requisitos si  
guientes:

a).- Cuando se comuniquen permanente a intermitentemente  
con el mar.

b).- Cuando estén ligados a corrientes constantes.

c).- Cuando su vaso sirva de límite en todo o en --  
parte de su extensión, al territorio nacional o a dos o --  
mas entidades federativas.

d).- Cuando pasen de una entidad a otra.

e).- Cuando crucen la línea divisoria con otro país.

IV.- Los canales destinados o que se destinen a la  
navegación, cuando se encuentren comprendidos en cualquie-  
ra de los casos previstos, en las fracciones II y III ..."  
etc.

Aunque no establece expresamente a los puertos en--  
tre las vías generales de comunicación, en el artículo an-  
tes citado, los reconoce como tales al establecer en el ar  
tículo segundo que son partes integrantes de las vías gene  
rales de comunicación:

Los terrenos y aguas que sean necesarios para el de

recho de vía y para el establecimiento de los servicios y obras. (Frac. I y II).

Es pues notoria la relación existente entre estos bienes y varios de los de uso común listados por la Ley General de Bienes Nacionales. Unos son el contenido otros el continente y están ligados para realizar los mismos fines.

Para construir, establecer, explotar vías generales de comunicación o cualquiera clase de servicios conexos a estas, es necesario el tener concesión o permiso del ejecutivo federal, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y con sujeción a los preceptos de la ley de la materia y sus reglamentos" (Art.8 L. de V.G. de C.).

Las concesiones para ejecutar y explotar obras en los puertos se otorgarán por un periodo de tiempo que no excederá de 30 años, según la importancia de las mismas, a juicio de la Secretaría de Comunicaciones (Art.174).

La Secretaría otorga las autorizaciones mediante concesión o permiso, en los siguientes casos.

I.- Cuando se trate de obras que en alguna forma puedan alterar las de los puertos, sus canales y fondeaderos, el régimen de los mares o de los demás medios de comunicación marítima, la custré o fluvial.

II.- Cuando tengan carácter permanente, a juicio de la Secretaría de Comunicaciones.

III.- Cuando la extensión cuyo uso se conceda sea de más de cincuenta metros de frente, o la duración del contrato de arrendamiento respectivo sea de mas de cinco

años.

IV.- Cuando las obras se efectúen por cuenta de alguna autoridad.

V.- Cuando conforme a las disposiciones de esta ley o del reglamento respectivo la ocupación debe concederse gratuitamente, o cuando deba disfrutarse la zona de protección, y;

VI.- Cuando las obras se destinen a fines de habitación.

En cualesquier otros casos las capitanías del puerto celebrarán los contratos pero para su plena validez deberán ser ratificados por la misma.

Para las ocupaciones ocasionales de carácter precario por menos de noventa días, basta permiso otorgado por los capitanes del puerto, o quienes hagan sus veces; este permiso puede ser verbal, si la duración es inferior a quince días (Art.177).

En las autorizaciones que se otorguen para el establecimiento de astilleros, diques, varaderos, balnearios, hoteles y otras obras que se consideren de utilidad pública, se concederá zona de protección en la forma y términos que establezca el reglamento respectivo (Art.178).

La Ley concede derechos de preferencia en favor de las agrupaciones de trabajadores, cooperativas y empresas que establezcan muelles, almacenes, astilleros, diques, varaderos, plantas empacadoras de pescado o cualquier otra obra conexas con la navegación, a los mismos organismos, pa

ra explotar servicios públicos, productos naturales de las aguas, del suelo o del subsuelo en la zona por ocupar y para los propietarios arrendatarios o usufructuarios de los terrenos colindantes a las zonas solicitadas. (Art.180)

Es gratuita la ocupación de zona federal en los siguientes casos:

I.- Para el establecimiento de almacenes, diques, varaderos, plantas empacadoras de pescado, y en general, para toda clase de talleres dedicados a la construcción o reparación de embarcaciones.

II.- Para el establecimiento de estaciones de salvamento y señales marítimas, escuelas, hospitales y en general, para toda la obra considerada como de utilidad pública o para servicios públicos conexos con las comunicaciones marítimas.

III.- Para la construcción de vías generales de comunicación, obras de saneamiento y ornato a juicio de la Secretaría de Comunicaciones.

IV.- Las agrupaciones transitorias para varar embarcaciones, tender redes, secar productos de pesca y otros usos precarios, que no sean de carácter especulativo.

V.- Para fines agrícolas por parte de los propietarios arrendatarios o usufructuarios de los terrenos colindantes, siempre que sean campesinos de escasos recursos económicos (Art.183)

Para otros fines, el reglamento establece cuotas diferenciadas de arrendamiento para la zona federal, según

las regiones.

En las concesiones para explotar vías generales de comunicación por agua, la ley prevee una vigilancia e inspección estrictas, otorga competencia únicamente a los Tribunales Federales, para conocer de todas las controversias de orden civil en que sea parte la empresa beneficiaria; - dispone que aquellas, los servicios públicos establecidos en las mismas y los capitales o empréstitos empleados para el objeto, no causen impuestos Estatales o municipales.

Las concesiones son intransferibles y sólo se adjudican a individuos o empresas de nacionalidad mexicana, al concluir su término y antes en los casos de caducidad o rescisión, los bienes que las constituyen revierten en favor de la nación. El Gobierno Federal está facultado para imponer las modalidades que dicte el interés general, a los servicios públicos que presten las empresas, de vías generales de comunicación.

## CAPITULO SEGUNDO

Trabajo de Maniobras de Servicio Público en Zonas -  
Bajo Jurisdicción Federal.

I).- Qué son las Maniobras.- a).- Son Actividades -  
Conexas con las Vías Generales de Comunicación.- b).- Son-  
Actividades Ejecutadas en Zonas Federales; - 1).- Defini-  
ción de Zonas Federales.- 2).- Ubicación de las Zonas Fede-  
rales para efectos de Maniobras.- 3).- Delimitación de las  
Zonas Federales para efectos de Maniobras.- 4).- Medidas -  
de las Zonas Federales.- c).- Son un Servicio Reglamentado  
por el Estado.

II.- Quienes prestan el Servicio Público de Manio-  
bras.- a).- Empresas que pueden ser personas físicas o mo-  
rales.- b).- Agrupaciones de Trabajadores que revisten for-  
ma sindical.

TRABAJO DE MANIOBRAS DE SERVICIO PUBLICO EN ZONAS BAJO  
JURISDICCION FEDERAL.

Es importante considerar que para que un Puerto sea eficiente, no bastan el perfecto planeamiento y realización en su aspecto técnico y administrativo, sino que es necesario el factor humano, que es el que realiza las maniobras necesarias e indispensables para que funcionen.

Estos hombres, en cuyas manos está la responsabilidad de la eficiencia en el manejo de la carga y descarga de mercancías y productos de toda índole, en nuestros puertos mexicanos se les denomina maniobristas o alijadores. La mayor parte de los casos en que se presta el servicio Público de Maniobras, éste es proporcionado por grupos de trabajadores organizados en forma de sindicatos que obtienen de las autoridades federales del trabajo en registro de sus respectivas organizaciones precisamente con el carácter sindical, y además han obtenido el correspondiente permiso para efectuar las maniobras, a que alude el Artículo 124 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

Con estos sindicatos de Maniobristas titulares del permiso respectivo son con quienes contratan directamente los armadores, fletadores, consignatarios etc. para el manejo de carga.

Sin embargo, están en cierto sentido bajo control de las autoridades federales, pues es la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por conducto de su Dpto. de Tarifas la que especifica los radios de trabajo de los distintos gremios y aprueba las tarifas que cobran. (Muchas -

de las tarifas son por toneladas y varían de acuerdo con la naturaleza de la carga).

Fijando nuestro objetivo, según la naturaleza de la carga la maniobra consiste en un movimiento; directo de la bodega del barco a la cubierta y después al costado del muelle; directamente de la bodega del barco al furgón del ferrocarril, especialmente en los casos de ciertas mercancías a granel; o de la bodega del barco a las bodegas o almacenes del puerto o viceversa.

#### I.- Qué son las maniobras.

Antes de iniciarse un transporte o inmediatamente después que se ha efectuado es necesario realizar distintas actividades como carga, estiba, desestiba, alijo, chequeo, atraque, almacenaje y transbordo, que se denominan en términos generales maniobras.

A continuación ensayaremos definir el concepto de que son las maniobras.

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

Se dice que las maniobras son manipulaciones y operaciones efectuadas con los efectos o mercancías "directamente" para excluir las manipulaciones y operaciones efectuadas con los vehículos en que se transportan los efectos o mercancías, por ejemplo; existen varias operaciones que se efectúan con los buques no con la carga que conducen, -

que se denominan también "maniobras" pero que no se incluyen en el concepto de maniobras a que nos referimos.

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

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

Las maniobras en los puertos revisten en México características especiales, que consisten en que son actividades conexas con las vías generales de comunicación, ejecutadas en Zonas Federales y que constituyen un servicio - reglamentado por el estado.

a).- Son actividades conexas con las vías Generales de Comunicación.

El transporte sujeto a los poderes federales se realiza a través de las vías generales de comunicación. Estas comprenden como partes integrantes los terrenos y aguas, - construcciones, instalaciones, accesorios requeridos. Por tanto, las actividades conexas con el transporte que se -- efectúa a través de las vías generales de comunicación tienen el carácter de actividades conexas, con las propias -- vías, ya que la explotación de dichas vías no se efectúa -- únicamente por medio del transporte, sino también por las-

actividades que le son complementarias.

b).- Son actividades Ejecutadas en Zonas Federales.

Efectivamente, para que las maniobras tengan el carácter de actividades sujetas a los poderes federales deben llenar el requisito de ejecutarse en Zonas Federales, ya sea dentro de ellas exclusivamente, ya sea partiendo de una zona federal hacia algún punto exterior a ella, o viceversa. Este último caso se encuentra expresamente previsto en el Artículo 124 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, así como en los Artículos 14 y 16 del Reglamento del propio Artículo 124.

1).- Definición de Zonas Escolares.

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

2).- Ubicación de las Zonas Federales para efectos de maniobras.

Puesto que las maniobras son actividades complementarias del transporte que se efectúa por las vías generales de comunicación, las zonas federales en que se realizan dichas maniobras, necesariamente están ubicadas dentro de las extensiones en que se encuentran tales vías o las -

partes integrantes de las mismas, como son: las obras, -- construcciones, instalaciones y demás dependencias y accesorios. Por tanto es imprescindible conocer la ubicación -- de las Vías Generales de Comunicación y la de sus partes -- integrantes.

El Artículo I de la Ley de Vías Generales establece que se debe entender por Vías Generales de Comunicación.

3).- Delimitación de las Zonas Federales por los -- efectos de maniobras.

Diversos preceptos legales o reglamentos determinan que tienen el carácter de zonas federales para los efectos de maniobras ciertas partes de las Vías Generales de Comunicación y sus partes integrantes, a continuación, se enumeran los lugares de referencia, en forma enunciativa y no limitativa.

#### I.- Las Playas Marítimas.

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

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

Sin embargo, es necesario aclarar que la competen-- cia atribuida a dicha Secretaría corresponde ahora a la Se

cretaría de Marina, quien - - - - - , - - - - -  
después de su creación, es quien tiene la competencia de -  
la fijación de los límites de los puertos, playas y demás-  
zonas marítimas, fluviales y lacustres. Ahora bien en el -  
puerto de Ensenada B.C., no obstante que en la actualidad-  
no se ha llevado a cabo la delimitación de la zona federal  
marítima por la mencionada Secretaría, está autorizado pro-  
visionalmente para realizar el servicio público de acarreo  
de equipaje, la unión de carritos al servicio del turismo,  
de Ensenada B.C.

Para mayor claridad se transcribe el mencionado ---  
precepto Artículo 173, "Los límites de los puertos serán -  
fijados por la Secretaría de Comunicaciones conforme a las  
condiciones especiales de cada lugar, siendo de su exclusi-  
va competencia deslindar las zonas federales y declarar --  
exceptuadas de las mismas los lugares de los litorales y -  
riberas que estime conveniente".

## II.- La Zona Marítima Terrestre.

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

Quedan incluidas con el carácter de zonas federales  
debido a que lo dispuesto por el artículo 173 de la Ley de  
Vías Generales de Comunicación (dispone que es competencia  
de la Secretaría de Comunicaciones deslindar las zonas fe-  
derales y declarar exceptuadas de las mismas los lugares -

de los litorales o riberas que estime conveniente.

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

III.- Las riberas y zonas federales de las corrientes.

Por zona federal de las corrientes se debe entender una faja contigua a su cauce de diez a cinco metros de anchura, según el Reglamento para la ocupación y construcción de obras en el mar territorial, vías navegables, playas y zonas federales, publicado en el Diario Oficial de 30 de octubre de 1940, como puede verse en su Artículo II, fracciones V y VII las que a continuación se transcriben.

"Artículo 2, Fracción V.-

La zona federal constituida por la faja de diez metros contigua al cauce de las corrientes o el valo de los depósitos de propiedad Nacional. Esa zona se reducirá en cinco metros en los cauces cuya anchura sea de cinco metros o menor.

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

IV.- Los Puertos.

El Artículo 173 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, establece expresamente, nos dice "Que los límites de los puertos serán fijados por la Secretaría de Comunicaciones conforme a las condiciones especiales de cada -

lugar.... "Debe entenderse la actual competencia de la Secretaría de Marina, por lo que toca a los puertos libres - debe entenderse la actual competencia de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (Artículo 22 Frac. V del Código Aduanero y 15 de la ley de Puertos Libres).

#### V.- Los Muelles y otras Instalaciones Portuarias.

La Ley General de Bienes Nacionales en su Art. 17 - Frac. X los incluye como bienes de uso común y del dominio público nacional. Por otra parte los artículos 5, Frac. I- inciso b y 17 del Reglamento del Artículo 124 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, les da el carácter de zonas de jurisdicción Federal. Para que un muelle particular pueda prestar servicios públicos se requiere que así lo -- disponga la Secretaría de Comunicaciones, según lo proveni- do por el artículo 210, párrafo final de la Ley de Vías Ge- nerales de Comunicación. Es necesario en este caso, tener- en cuenta la actual competencia de la Secretaría de Marina.

#### VI.- Las Aguas de Propiedad Nacional.

El artículo 124, de la Ley de Vías Generales de Co- municación se refiere no solamente a maniobras que se efec- túa en tierra, sino también en agua, como el alijo. Las -- aguas de propiedad nacional se ennumeran en el Artículo I- de la ley de Aguas de Propiedad Nacional, Así como en el - Artículo 17 de la ley General de Bienes Nacionales.

VII.- Los Aerodromos o aeropuertos autorizados para el tráfico comercial.

VIII.- Estaciones, andenes, bodegas, patios, escapes y espuelas del ferrocarril.

IX.- Patios, plazoleta y bodegas que se encuentren dentro de los límites de las zonas federales.

X.- La extensión necesaria para el derecho de vía.

Constituye una zona federal para los efectos de maniobras siempre y cuando sea dicha extensión apta para que se efectúen maniobras, en ella. Así se desprende de lo dispuesto por el Art. 2 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, en relación con el Artículo 124 del mismo ordenamiento.

XI.- Las bodegas y patios de las aduanas.

Así lo indica el Artículo 14 del Reglamento del Artículo 124 de la ley de Vías Generales de Comunicación.

Debe tenerse en cuenta que corresponde a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público designar la ubicación de las aduanas según el Art. 22 Frac. II del Código Aduanario, y 6 de la Ley de Secretarías y Departamentos del Estado.

4).- Medidas de las Zonas Federales.

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

II.- Las que fijan la Secretaría de Comunicaciones-

y Transportes, la Secretaría de Marina para alguna de --  
ellas y la Secretaría de Hacienda y Crédito Público para --  
los recintos e instalaciones aduanales y Puertos. Libres.--  
De acuerdo con los preceptos anteriormente citados.

Las medidas de las zonas pueden modificarse.

I.- Por la variación exigida por su propia naturaleza, como es el caso previsto por el artículo 185 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

II.- Porque varía la extensión de la vía general de comunicación o la de sus partes integrantes, como lo pre--viene el artículo 2 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

III.- Por la determinación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes o de la Secretaría de Marina o de Hacienda y Crédito Público, en su caso, según las facultades antes mencionadas.

c).- Son un Servicio Reglamentado por el estado.

Debido a que las maniobras son actividades conexas--con las vías generales de comunicación requieren estar re--glamentadas por el estado. Ya que las vías generales de comunicación (en especial aquellas a través de las cuales se realizan las distintas actividades de transporte) revisten una primordial importancia para el interés Público, es im--posible que el estado se desatienda de reglamentar los servicios referentes a la explotación, aprovechamiento y uso--de las mencionadas vías. Por tanto, puesto que las manio--bras son actividades conexas con las vías generales de co--

municación deben hallarse reglamentadas por el estado. --- Sin embargo, debe hacerse notar que la reglamentación consistente en un determinado régimen jurídico especial, distinto del régimen jurídico general de los servicios privados, solamente es una exigencia, cuando las maniobras tienen el carácter de servicio Público, es decir, cuando se destinan a la satisfacción de una necesidad Pública. Mientras que las maniobras de servicio particular son aquellas que efectúa alguien con su propio personal y sus propios efectos o mercancías, si bien necesitan para realizarse -- una autorización especial, en atención a que así lo exige el interés público, no requieren un régimen jurídico especial que asegure que el servicio se preste con las características peculiares de un servicio público.

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

II.- Quienes Prestan el Servicio Público de Maniobras.

Es necesario hacer notar cual ha sido el carácter de las personas u organizaciones, que contempladas desde diversas disposiciones legales Mexicanas, han venido prestando - ordinariamente, no excepcionalmente, el servicio público de maniobras en los puertos.

a).- Empresas que pueden ser personas físicas o morales.

El artículo 140 de la Ley de Vías Generales de Comunicación de 29 de agosto de 1931, no distingue claramente entre si las agrupaciones que prestaban el referido servicio de maniobras eran también empresas o bien si debían identificarse las agrupaciones con las empresas; pero señalaba expresamente que las personas que prestaron el servicio de maniobras deberían quedar sujetas a la Secretaría de Comunicaciones por lo que tocaba a la explotación del servicio; (explotación que, tal como se considera en el presente caso, no consiste en un lucro que proporcione carácter mercantil a lo que se le ha llamado explotación, sino que es dicho término equivalente a operación)

Artículo 140 de la Ley de Vías Generales de Comunicación de 29 de agosto de 1931.

"Los servicios que presten las personas, agrupaciones o empresas en relación con los de vías generales de comunicación y medios de transporte, tales como maniobras de carga, descarga, almacenaje, transbordo, estiba, desestiba,

etc. deberán quedar sujetos a la jurisdicción de la Secretaría de Comunicaciones en lo que respecta a las tarifas, clasificación de efectos, responsabilidades por demora, -- pérdidas, mermas, averías, etc. y en general en todo lo -- que se refiere a dichos envíos, en los términos que fijan los reglamentos de esta ley".

La ley de Vías Generales de Comunicación publicada el 28 de septiembre de 1932, comprendió un artículo el 130, idéntico en su redacción al artículo anteriormente transcrito de la ley de 1931.

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

En el artículo 124 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, publicada en el diario oficial del 19 de febrero de 1940, se señalaba que para efectuar maniobras se requería permiso de la Secretaría de Comunicaciones, el cual sólo se otorgaba a sociedades mercantiles o cooperativas, si bien, adelante decía el propio artículo que las empresas de maniobras, cualquiera que fuera el tipo de organización legal que adoptaren quedarían sujetos a la Secretaría de Comunicaciones. Sin embargo, debe observarse que

el tipo de organizaciones a que se refiere dicho artículo, debe entenderse, sociedades cooperativas o mercantiles, -- puesto que no se habla de otra organización legal en dicho precepto. Se aclara que de hecho, las organizaciones de ma niobristas que prestaban el servicio continuaron conside-- rándose como trabajadores y que no se constituyeron en so-- ciedades cooperativas o mercantiles.

Texto de la reforma de 1940 publicada en el diario-- oficial del 19 de febrero de 1940, capítulo XI, Reglas Ge-- nerales.

Artículo 124.-

"Los servicios que se presten en relación con las vías generales de comunicación y medios de transporte, tales co mo maniobras de carga, descarga, alijo, almacenaje, trans-- bordo, estiba, desestiba etc. se considerarán como servi-- cios públicos conexos en dichas vías, por tanto, se necesi ta, permiso de la Secretaría de Comunicaciones para reali-- zarlos. El cual se otorgará a sociedades cooperativas o -- mercantiles organizados legalmente para desempeñar el ser-- vicio público de maniobras, debiendo preferirse en todo ca so a las sociedades cooperativas en los términos de la ley de la Materia.

Las empresas de maniobras, cualquiera que sea el ti po de organización que adopten, quedarán sujetas, asimismo, a la jurisdicción de la propia Secretaría en lo que respec ta a tarifas, clasificación de efectos, responsabilidades-- por demoras pérdidas, mermas, averías etc. y en general -- a todo lo que se refiera a sus relaciones con el público,--

Sus tarifas, reglamentos de servicio, etc., podrán ser revisados, modificados, adicionados o derogados de acuerdo con lo que sobre el particular determine la misma Secretaría y tendrán obligación de mandar un informe anual de acuerdo con lo prevenido con el artículo 120, quedando sujetas igualmente a la inspección a que se refiere el capítulo X del libro primero de esta ley.

En el reglamento respectivo se determinará la extensión de las maniobras que amparen las cuotas respectivas, la forma de mejorar los equipos o sistemas que se adopten, las horas en que deba realizarse los servicios y en general, todas las disposiciones que tiendan a la mejor realización de estos.

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

Por decreto de 31 de diciembre de 1945, publicado en el diario oficial del 14 de marzo de 1946, se reformó el artículo 124 de la ley de Vías Generales de Comunicación y se dispuso, que las agrupaciones que prestaren los servicios de maniobras cualquiera que fuera el tipo de organización que adoptaren, quedarían sujetas a la Secretaría de Comunicaciones, con el carácter de empresas permisionarias y en caso de celebrar contratos de trabajo, con-

signarían en ellos, bajo pena de nulidad, cuotas y condiciones iguales a las fijadas en las tarifas autorizadas -- por la Secretaría de Comunicaciones.

Texto del Artículo 124 reformado por Decreto de 31- de diciembre de 1945.

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

Las agrupaciones que presten estos servicios cualquiera que sea el tipo de organización que adopten, quedarán sujetas a la jurisdicción de la propia secretaria por lo que se refiere a tarifas y reglamentos de servicio, podrán ser revisados, modificados; adicionados o cancelados de acuerdo con lo que sobre el particular determine la secretaria y previos los estudios que para el efecto se lleven a cabo.

Las empresas permisionarias tendrán obligación de -- mandar un informe anual de acuerdo con lo que prevenido en el artículo 120, quedando sujetas igualmente a la inspec-- ción a que se refiere el artículo X del libro primero de -- esta ley.

La suspensión ilegal de estos servicios de manio---

bras y la resistencia de los maniobristas a reanudarlos -- cuando así lo ordene la Secretaría de Comunicaciones, previa investigación, serán causa para que se cancele el permiso otorgado a las organizaciones para prestar los servicios de maniobras en el lugar en que opera la agrupación-- mencionada.

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

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

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

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

Finalmente por decreto del 30 de diciembre de 1950, publicado el 5 de enero de 1951, entrando en vigor al día siguiente, se concedió un término de 90 días a las organizaciones de maniobristas para que se constituyeran en empresas de maniobras. Pero previno que si a la expiración de dicho término no se hubiesen constituido las empresas mencionadas, las organizaciones de trabajadores maniobristas titulares de los permisos deberían continuar prestando el servicio. (Artículo 2o. Transitorio del artículo 124).

Así mismo en su párrafo segundo y sigts. de dicho artículo, nos dice. Los titulares de los permisos para la ejecución de maniobras de servicio público, quedarán sujetos a la jurisdicción de la propia Secretaría en lo que se refiere a clasificación de efectos, responsabilidad por demora, pérdidas, mermas, avería y en general para todo lo relativo a sus relaciones con el público. Quedarán sujetos, asimismo, a las disposiciones sobre tarifas y demás aplicables del libro primero de esta ley.

La Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas expedirá los permisos a que se refiere el párrafo anterior, preferentemente a empresas individuales o colectivas cons-

tituidas por agentes aduanales, comisionistas, agentes con signatorios, armadores, agentes navieros o grupos de trabajadores, cualquiera que sea el tipo de organización legal que adopten.

Como consecuencia de lo anteriormente expuesto cabe afirmar que las maniobras de Servicio Público, efectuadas en zonas federales, pueden realizarse tanto por personas físicas como por personas morales. De entre estas últimas puede citarse algunas.

Transportes Cajeme, S.A. en Cd. Obregón, Son.

Transportes de Carga Mexicali, S.A. en Mexicali, B. C.

Transportes Urbanos de Mexicali, S.A. en Mexicali, B.C.

Fletes Urbanos de Sonora, S.A. en Hermosillo, Son.

Sociedad Mercantil de Transportación de carga Tracmafen S.de R.L., en Veracruz, Ver.

Unión de Estibadores y Jornaleros, en Veracruz, Ver.

Como ejemplo de personas físicas autorizadas para prestar el servicio público de maniobras pueden señalarse entre otras.

Pedro Gómez Ochoa y Manuel Estrada, en Tapachula, Chis.

Ignacio Orozco, en Tampico, Tamps.

No obstante en la mayoría de los casos el servicio público de maniobras se presta por organizaciones de trabajadores maniobristas que revisten forma sindical, a ellos nos referiremos en el siguiente inciso.

b).- Agrupaciones de trabajadores que revisten forma Sindical.

La mayor parte de los casos en que se presta el servicio público de maniobras, éste es proporcionado por grupos de personas organizadas en forma de sindicatos que obtienen de las autoridades federales del trabajo el registro de sus respectivas organizaciones precisamente con el carácter sindical.

Estas agrupaciones deben contar con el correspondiente permiso para efectuar maniobras, a que alude el artículo 124 de la ley de Vías Generales de Comunicación.

El artículo 124 de la ley de Vías Generales de Comunicación, en su tercer párrafo indica que la Secretaría de Comunicaciones está facultada para expedir permisos de Servicio Público de maniobras, entre otras personas a grupos de trabajadores, cualquiera que sea el tipo de organización legal que adopten.

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

Los preceptos referidos, muestran que las agrupaciones que prestan el servicio público de maniobras pueden te

ner el carácter de grupos de trabajadores organizados en forma sindical.

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

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

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

Como ejemplo podemos referirnos al Sindicato Nacional de Estibadores de Alijo, cargadura, marinos y similares de la República Mexicana, que comprende a un grande número de sindicatos de toda la República; la mayor parte de los cuales, llevan el mismo nombre del sindicato mencionado, pero añaden la palabra "sección" con el número respectivo Vgr. Sindicato Nacional de Estibadores, alijo etc. -- "sección 21" San Luis Potosí.

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

Ahora bien debemos también hacer notar que frecuentemente se ha confundido a los sindicatos de maniobristas -- con empresas de maniobras, no obstante que aquellos son organizaciones formadas para la defensa y mejoramiento de -- sus intereses comunes.

Expondremos en forma breve alguna de las razones -- por lo cual se ha dado a confusión las organizaciones sindicales de maniobristas con empresas de maniobras, las resoluciones de la Suprema Corte de Justicia, y un breve comentario al respecto.

La Ley de Vías Generales de Comunicación en su artículo 124 párrafo tercero nos dice la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas expedirá los permisos para la -- ejecución de maniobras de servicio público, preferentemente a empresas individuales o colectivas, cualquiera que -- sea el tipo de organización legal que adopten.

El artículo segundo transitorio del decreto que reformó el artículo 124 de la citada ley nos dice "Las organizaciones de trabajadores maniobristas que actualmente están prestando el servicio público de maniobras, continuarán desempeñando ese servicio en las mismas condiciones en que han venido haciéndolo, hasta en tanto se constituyan en sus respectivas localidades las empresas de maniobras con arreglo a este decreto.....Si a la expiración de este término no se hubieran constituido las empresas mencionadas, las organizaciones de trabajadores maniobristas titulares de los permisos.....etc.

El reglamento del artículo 124 de la Ley de Vías -- Generales de Comunicación, en sus diversos artículos utiliza el término empresas de maniobras sin diferenciar en ningún caso si son sindicatos de maniobristas o en verdad empresas de maniobras.

Ahora bien podemos deducir que tanto el artículo -- 124, como los artículos transitorios del Decreto que reformó dicho artículo, como el Reglamento respectivo del mismo inducen a la confusión de empresas de maniobras, con los -- sindicatos maniobristas sin tomar en cuenta que estos son organizaciones formadas para la defensa y mejoramiento de sus intereses comunes.

Entre otras razones debe también hacerse notar que, algunas agrupaciones de trabajadores maniobristas prestan el servicio únicamente con su trabajo personal y otros sindicatos de maniobras cuentan con maquinaria y equipos propios, que varían desde un conjunto de camiones, hasta ma--

quinaria costosa, que vale varios cientos de miles de pesos. Ese equipo y maquinaria son de propiedad de los manio  
bristas. Este último hecho ha engendrado, en ocasiones, --  
la opinión de que tales sindicatos sean más bien empresas  
de maniobras.

Pero este asunto ha quedado dilucidado por la Suprema Corte de Justicia de la Nación en diversas ejecutorias que constituyen ya, jurisprudencia. Ha resuelto que estas agrupaciones no son empresas mercantiles, ya que por tener el carácter de sindicatos no, pueden perseguir un fin lucrati  
vo, no obstante están sujetos a permisos, radio de acción y tarifas fijados por la Secretaría de Comunicaciones. A continuación se indican algunas de las ejecutorias de la suprema corte y la parte conducente de las mismas.

Carga, Estiba y Alijo, contratos de Trabajo en Mate  
ria de:

Si un grupo de trabajadores se organiza en sindica  
to y obtiene permiso de la Secretaría de Comunicaciones pa  
ra llevar a cabo algunas de las maniobras a que se contrae el Artículo 124 de la Ley de Vías Generales de Comunicacio  
nes, no por ese hecho se convierte en empresas de manio  
bras de carácter mercantil cuya única finalidad sea la de lucrar, sino que continúa siendo un sindicato de trabajado  
res asalariados, que a cambio de su trabajo, perciben jor  
nal y prestan sus servicios a un patrón, independientemente de que las maniobras que realicen constituyan un servi  
cio público, pues esto sólo significa que deben ajustar --  
sus actividades a la ley respectiva.

Quinta época Tomo CXXVI pág.557. Amparo directo --  
156/54, Francisco J. Bravo y Coags -----Unanimidad 4 votos.

Tomo CXXVI Pág.558 A. D. 154/54 Sindicato de Carga-  
dores y Abridores del Comercio y de la Zona Marítima de --  
Puerto de Veracruz. Unanimidad 4 votos.

Tomo CXXVI pág.558 A. D. 132/54, Comisionistas o -  
Reexpedidores de Carga, José Rodríguez Malpica S. de R.L.-  
y Coags. Unanimidad 4 votos.

Tomo CXXVI pág.558 A. D. 1438/54. Unión de Estibado-  
res y Jornaleros del Puerto de Veracruz. Unanimidad 4 vo--  
tos.

Sexta época.- Quinta parte, Volúmen LXII pág.35 A.-  
D. 6 585/60 Petróleos Mexicanos 5 votos.

#### TESIS RELACIONADAS

Carga y Descarga, maniobras de los Sindicatos que -  
tienen concesiones federales para realizarla, no son patro-  
nes.

El hecho de que para las maniobras de carga y des-  
carga se dé concesión Federal a un Sindicato de Trabajado-  
res, no les hace perder a éstos su carácter de trabajado-  
res, ni al que utiliza sus servicios, el carácter de pa-  
trón; sólo quiere decir que el trabajo se contrata por el-  
intermedio de un sindicato gremial de trabajadores que tie-  
nen facultad de designar a las personas que deben prestar-  
el servicio que es siempre en beneficio de un patrón y me-  
diante el pago de una cuota que representa el salario, aun

que determinado en su cuantía en forma de una tarifa.

Sexta época, Quinta parte. Vol. LXIV, pág.4 Sabino-Rojas Camacho.-- Unanimidad 4 votos.

Estiba, Alijo, etc. Maniobras de los permisos otorgados por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas a trabajadores, no las convierte en Mercantiles.

El artículo 124 de la ley de Vías Generales de Comunicación, aunque ordena que la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas expida los permisos para las maniobras de carga, descarga, preferentemente a empresas constituidas por las personas que señala, sin embargo también -- comprende a grupos de trabajadores cualquiera que sea el tipo de organización legal que adopten; luego si el grupo de trabajadores se organiza en sindicato y obtiene permiso de la Secretaría de Comunicaciones para llevar a cabo algunas de las maniobras a que se contrae el artículo 124 de la ley de Vías Generales de Comunicación, mpor ese hecho se convierte en empresa de maniobras de carácter mercantil, -- cuya única finalidad sea la de lucrar sino que continúa -- siendo un sindicato de trabajadores asalariados, que a cambio de su trabajo, perciben jornal y prestan sus servicios a un patrón, independientemente de que las maniobras que -- realicen constituyan un servicio público pues esto sólo -- significa que deben ajustar sus actividades a la ley respectiva.

El que sean y deban considerarse servicios públicos los transportes hechos en relación con las vías generales de comunicación, significa que pueden establecerse con reg

pecto a ellos normas de policía o vigilancia, cuando se desarrollan por particulares; la regulación del poder público reclama que los servicios de transporte, también públicos deben ser constantes, continuos y uniformes; y en cambio los servicios de transporte privados que no están sujetos a las necesidades del público, pueden ser irregulares, discontinuos y esporádicos".

Tesis sexta época Vol. LII y LXII, Quinta parte --  
pág.14 (Dos asuntos) pág.35.

Carga y descarga, Servicio de Artículo 124, Reforma  
do de la ley de Vías de Comunicaciones. Interpretación del.

La Interpretación Genérica del artículo 124, reformado, de la ley de Vías Generales de Comunicación en el sentido de que el mismo, aunque obligue a grupos de trabajadores para organizarse en unión, a fin de obtener el permiso necesario para llevar a cabo algunas de las maniobras a que se contrae el artículo, en cita, no por ese sólo hecho los convierte en empresas de maniobras de carácter mercantil sino que continúan siendo Sindicatos de Trabajadores asalariados que a cambio de su trabajo, perciben jornal y prestan sus servicios conforme a la autorización concedida a un patrón independientemente de que las maniobras que se realicen constituyan un servicio público, sujeto por ende a las modalidades establecidas sobre el particular por la Ley citada.

Amparo directo 5497/59 Servicios Marítimos de México, S.A. 6 de Octubre de 1961 5 votos.

Sostiene así mismo la siguiente tesis.

Amparo directo 1705/60 Unión Nacional de Productores de Azúcar, S.A. de C.V. " de Octubre de 1961.

Ahora bien, si bien es cierto lo expuesto por la Suprema Corte de Justicia en diversas ejecutorias que ya -- constituyen jurisprudencia; en el sentido de que "estas -- agrupaciones no son empresas mercantiles, ya que por tener el carácter de sindicatos no pueden perseguir un fin lucrativo"; y que tienen como finalidad y están formados para -- la defensa y mejoramiento de sus intereses comunes; "La -- realidad en nuestro medio es otra ya que la inmensa mayoría de los sindicatos de la zona marítima no representan el interés de los trabajadores. Mediante un largo proceso de corrupción, estas organizaciones, se han transformado en empresas de maniobras o mercantiles que explotan el trabajo ajeno, y lo explotan en la forma mas despiadada, como para demostrar que no hay peor tiranía que la impuesta por el obrero sobre el obrero.

Las víctimas de esta explotación son los obreros -- llamados "cuijes" (o sea quienes trabajan por otros sin -- percibir el salario íntegro), que trabajan al servicio de los sindicatos sin gozar de ninguna de las garantías que -- consagra el artículo 123 de la Constitución. Son obreros -- que irónicamente se consideran libres y que forman un sector completamente desamparado de la clase trabajadora"(23).

---

(23).- Artículo publicado por Excelsior día Jueves 28 de Mayo de 1970, Reto de Explotadores, por Alfonso Trueba Urbina.

Para la mejor comprensión de éste problema describiremos a grandes rasgos las condiciones de trabajo que rigen en la zona marítima del puerto de Veracruz.

Las maniobras de carga, descarga, estiba, desestiba, alijo, atraque, amarre, acarreo y almacenamiento de mercancía en los muelles está a cargo de los sindicatos que celebran contratos colectivos con las agencias navieras o aduanales.

Los contratos se celebran con arreglo a tarifas --- aprobadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes que son objeto de revisión anual y cuyos precios aumentan periódicamente, en beneficio de los sindicatos.

Las organizaciones de trabajadores tienen cerrada --- la inscripción de nuevos socios desde hace muchos años; si un socio muere es substituido por un deudo o allegado delmuerto; por consiguiente el número de socios no puede aumentar.

Pero es el caso que el reducido número de socios --- que tiene cada sindicato no es bastante para desempeñar el trabajo en los muelles; entonces los sindicatos emplean --- trabajadores no agremiados para que lo ejecuten materialmente. Estos trabajadores no agremiados o libres son los --- "cuijes", que reciben un salario del sindicato, pero no --- tienen derecho a ninguna de las garantías que la ley establece en favor de los trabajadores. Ni siquiera tienen asegurado el pan al día siguiente, pues sólo que reciban una --- "ficha" de los sindicatos pueden penetrar en los muelles a trabajar, y esa ficha depende de la voluntad de los lide---

res, de ésta manera que se la dan o se la niegan a quien quieren.

El resultado de todo ésto es que el "cuije" viene a desempeñar el trabajo que deberían prestar los socios del sindicato. Estos socios, que lo son verdaderamente de "EMPRESAS" patronales y no de sindicatos de trabajadores, no trabajan, o de hecho sólo trabajan unos pocos. Los dirigentes reciben el importe de los contratos y lo reparten entre los agremiados, obteniendo muy buenas ganancias, mientras los "cuijes", esclavos modernos, desempeñan las rudas maniobras de carga y descarga de los buques.

La nueva ley del trabajo atinadamente para impedir esta explotación, en el capítulo VII del título sexto regula el que llama "Trabajo de maniobras de servicios públicos en zonas bajo jurisdicción federal. En el artículo 271, establece el arma para liquidar la explotación del cuije. Dispone "El salario se pagará directamente al trabajador, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 100.

El pago hecho a organizaciones, cualquiera que sea su naturaleza, o a intermediarios para que a su vez hagan pago a los trabajadores, no libera de responsabilidad a los patrones".

(Analizaremos posteriormente mas detalladamente las disposiciones de la nueva ley, relativas al tema del presente trabajo; ahora solo se enuncian para efectos de la mejor comprensión del presente inciso).

### CAPITULO TERCERO

#### I.- Sindicatos de Maniobristas.

A).- Como permisionarios del Servicio Público -  
de Maniobras.

B).- Como sindicatos sujetos al Derecho del Traba  
bajo.

1).- Sindicatos de maniobristas al servicio de-  
un permiso del Servicio Público de Maniobras.

2).- Sindicato de maniobristas titulares del --  
permiso de Servicio Público de Maniobras.

II.- Radios de Acción.- 1).- Clases de Maniobras. -  
2).- Tipo de Vehículo en que se efectúa el Transporte.- --  
3).- Clases de Mercancías.- 4).- Usuarios.- 5).- Lugares.

### SINDICATOS DE MANIOBRISTAS

Los Sindicatos de Maniobristas, podemos analizarlos desde dos puntos de vista diferentes, debido a que en unas ocasiones operan con el carácter de permisionarios del Servicio Público de Maniobras, y otras veces como Sindicatos de Trabajadores Maniobristas, sujetos al Derecho del Trabajo, independientemente de que sean permisionarios del Servicio Público de Maniobras o Sindicatos de Maniobristas al servicio de un permisionario del Servicio Público de Maniobristas.

Así mismo considerándolos como Sindicatos sujetos al Derecho del Trabajo, presentan a su vez dos situaciones distintas, según los analicemos como Sindicatos de Maniobristas Permisionarios o como Sindicato de Maniobristas al Servicio de un permisionario del Servicio Público de Maniobras.

Trataremos de analizar las situaciones antes descri-  
tas:

A).- Considerándolos como Sindicatos de Maniobris-  
tas, permisionarios del servicio público de maniobras.

Los Sindicatos de Maniobristas, operan con el cará-  
cter de permisionarios del Servicio Público de Maniobras en los casos en que es proporcionado este servicio, por gru-  
pos de personas organizadas en forma de sindicatos, que ob-  
tienen de las autoridades federales del trabajo el regis-  
tro de sus respectivas organizaciones, precisamente con el carácter sindical y obtienen además el correspondiente per-

miso para efectuar las maniobras, a que alude el artículo 124 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, en su tercer párrafo que a la letra dice. "La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, expedirá los permisos a que se refieren el párrafo anterior, preferentemente.....o grupos de trabajadores, cualquiera que sea el tipo de organización legal que adopten", es decir las agrupaciones sindicales de maniobristas para prestar el servicio público correspondiente, requieren contar con un permiso otorgado al efecto por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

B).- Sindicatos de Maniobristas, sujetos al derecho del Trabajo.

El artículo 124 de la Ley de Vías Generales de Comunicación en sus párrafos V y VI nos dicen que las relaciones entre permisionarios del servicio público y de servicio particular, con los trabajadores que utilicen para las referidas maniobras se regirán por la Ley Federal del Trabajo. Así mismo la Ley Federal del Trabajo en vigor, en su artículo 265, a su letra nos dice: "Las disposiciones de éste capítulo se aplican al trabajo de maniobras de servicio público de carga, descarga, estiba, desestiba, alijo, chequeo, atraque, amarre, acarreo, almacenaje y transbordo de carga y equipaje que se efectúe a bordo de buques o en tierra, en los puertos mas navegables, estaciones de ferrocarril y demás zonas bajo jurisdicción federal, al que se desarrolle en lanchas para prácticas y a los trabajos complementarios o conexos.

De lo anterior podemos deducir que las relaciones -

entre los permisionarios del Servicio Público de Maniobras con los trabajadores que utilicen se deberán regir por el capítulo VII del título quinto de la Ley Federal del Trabajo en vigor.

Ahora bien debemos hacer notar que los sindicatos - de maniobristas pueden revestir dos aspectos:

1.- Como sindicatos de maniobristas al servicio de un permisionario del servicio público de maniobras y;

2.- Como sindicato de maniobristas, titulares del - permiso de servicio público de maniobras respectivo otorgado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

1.- Como Sindicatos de Maniobristas al servicio de un permisionario del Servicio Público de Maniobras.

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

Debemos hacer notar que el artículo antes citado -- precisa dos tipos de permisionario; permisionario para la ejecución del servicio particular de maniobras y permisionario para la ejecución del servicio público de maniobras.

I.- En el primer tipo, el permisionario lo es para efectuar maniobras de servicio particular para mover en zo na federal sus propias mercancías o efectos. Es claro que-

entonces no se está realizando un servicio público por el permisionario, sino la ejecución de servicio de carácter público con efectos directos a un particular y los trabajadores de que se vale para la ejecución de servicio particular, tampoco están efectuando un servicio público.

II.- El segundo caso consiste en que un titular de un permiso del servicio público de maniobras (podría ser una empresa mercantil como Frac. Mafen S. de R.L., en Veracruz) es quien presta el servicio público aludido aunque para ello se vale de trabajadores contratados para tal efecto, ya estén constituidos en sindicatos o no. En éste caso el sindicato al servicio de su patrón que es quien presta el servicio público, no tiene el carácter de permisionario del servicio público aludido, y por tanto también están reguladas las relaciones laborales, por la Ley Federal del Trabajo.

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

En consecuencia, en los casos antes expuestos los sindicatos pueden celebrar contratos colectivos de trabajo con los permisionarios que son sus patrones, con arreglo a lo que disponen los artículos 386 y 387 (43 y 47 de la Ley Federal del Trabajo de 1931) y demás relativos de la Ley Federal del Trabajo en vigor.

2.- Como Sindicatos de Maniobristas titulares del permiso de servicio público de maniobras o Sindicato permisionario.

El artículo 124 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, en sus párrafos IV y V, como ya se ha apuntado, establece que las relaciones entre un permisionario y sus trabajadores se regirán por la Ley Federal del Trabajo. Pero no dispone que las relaciones entre un Sindicato titular de un permiso de Servicio Público de Maniobras y los diferentes usuarios a quienes les preste el servicio se rijan por la Ley Laboral mencionada. Antes bien, expresamente señala al segundo párrafo del artículo 124, que "Los titulares de los permisos quedarán sujetos a la jurisdicción de efectos, responsabilidades por demora, pérdidas, mermas y averías, y en general para todo lo relativo a sus relaciones con el público. Quedarán sujetos así mismo a las disposiciones sobre tarifas y demás aplicables del libro primero de ésta Ley" (La Ley de Vías Generales de Comunicación).

Teniendo en cuenta el carácter peculiar de estos servicios que son regulados por el Estado, la Suprema Corte de Justicia de la nación en ejecutoria de 4 de agosto de 1945, pronunciada por la cuarta sala en el amparo en revisión Núm.9225/45, la., promovido por el sindicato gremial de Cargadores de Saltillo, dice lo siguiente:

"Los servicios de maniobras de carga y descarga, estiba y desestiba, son públicos, y como tales no están sujetos a la actividad de los particulares, sino que su ejerci

cio tiene que ser regulado por el Gobierno, por conducto del órgano correspondiente, porque se consideran indispensables para el desenvolvimiento de la interdependencia social, y por lo tanto, esa regulación tiende a proteger los intereses colectivos a los que deben subordinarse los patrimoniales de toda persona física o moral".

Sentado lo anterior, es manifiesto que el artículo 124 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, en cuanto regula un servicio público, al ordenar que para cualquier agrupación o personas lo desempeñen tiene que obtener el permiso respectivo de la Secretaría del ramo y la aprobación de las tarifas consiguientes, no pugna con el artículo 123 constitucional, puesto que en esta clase de servicios no existe relación de trabajadores a patronos, sino de contratantes, que operan en una rama de servicio públicos sometidos a la jurisdicción de la Secretaría de Comunicaciones. Los mencionados servicios en zona federal que utilizan empresas particulares, como no son prestados bajo la dirección y dependencia de tales empresas, hace que éstas no adquieran el carácter de patronos al utilizar dichos servicios que son públicos, y por lo mismo, no puede sostenerse que entre los que lo reciben y quienes lo prestan, celebren un contrato de trabajo, pues no existe ellas ningún nexo directo que pudiera engendrar esa figura contractual."(Páginas 29 y 30 del informe del presidente de esta H. sala al terminar el año de 1945)".

Exactamente transcribe la misma tesis la ejecutoria dictada por la cuarta sala de la Suprema Corte el día 25 -

de Octubre de 1946, en el amparo en revisión 3305/46.

Si bien ambas ejecutorias no se refieren al artículo 124 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, en su redacción actualmente en vigor, los argumentos esgrimidos en las mismas son valederos también con la actual redacción de dicho precepto. No obstante, con posterioridad a las dos ejecutorias mencionadas, la propia Cuarta Sala de la Suprema Corte ha sustentado la tesis de que un sindicato titular de un permiso de la Secretaría de Comunicaciones, no se convierte por ese sólo hecho en una empresa de carácter mercantil, sino que continúa siendo un sindicato de trabajadores asalariados que prestan sus servicios a un patrón independientemente de que las maniobras que realizan, constituyan un servicio público.

Esta tesis constituye jurisprudencia, como ya se -- anotó al referirnos a las agrupaciones de trabajadores que revisten el carácter sindical. (Ejecutorias dictadas en -- los juicios de Amparo 132/54, 156/54, 154/54 y 1438/58, -- ejecutorias que forman parte de la jurisprudencia aludida).

Así mismo la actual Ley Federal del Trabajo en vi-- gor en el título sexto, capítulo séptimo, referente al tra-- bajo de maniobras de servicio público en zonas bajo jurisdicción federal, en su artículo 268, establece que "Son pa-- trones las empresas navieras y las de maniobras, los arma-- dores y fletadores, los consignatarios, los agentes aduana-- les, y demás personas que ordenen los trabajos".

Es necesario e imperioso que se determinará con pre-- cisión quienes son patronos en las maniobras que se reali-- zan en los puertos y zonas de jurisdicción federal. Confor-- me a la nueva Ley, no sólo son patronos las mencionadas em-- presas, sino cualquier persona que utilice los servicios -- de los trabajadores.

De cualquier manera la propia jurisprudencia a que-- se hace mención establece que las maniobras que ejecute un sindicato titular de un permiso de la Secretaría de Comuni-- caciones constituyen un servicio público que debe quedar -- ajustado a las disposiciones de la Ley de Vías Generales -- de Comunicación y, por tanto, se trata de un servicio regu-- lado por el estado, en el que éste, a través de la Secreta-- ría de Comunicaciones sujeta a tarifas, reglas de aplica-- ción de las mismas, condiciones de operación del servicio, horarios y todo lo relativo a sus relaciones con el públi-- co usuario, tal como lo indican el artículo 124 de la Ley de

Vías Generales de Comunicación al establecer en su párrafo segundo que "Los titulares de los permisos para la ejecución de maniobras de servicio público quedarán sujetos a la jurisdicción de la propia secretaría, entre otras cosas, para todo lo relativo a sus relaciones con el público, -- (usuarios) y 48, 49, 50, 51 y relativos del libro primero de la propia ley.

De lo anterior podemos deducir que; aunque en algunos casos un sindicato titular de un permiso del servicio público de maniobras, hubiera obtenido y obtenga actualmente la celebración de un contrato colectivo de trabajo con las personas que ordenen los trabajos, a quienes la ley Federal del Trabajo considera como patronos en su artículo 268, así -- mismo con algunos usuarios a quienes la Suprema Corte de -- Justicia ha considerado en cada caso concreto como patronos, y por tanto proceda la celebración del contrato colectivo de trabajo conforme a lo dispuesto por el artículo -- 387 de la Ley Federal del Trabajo en vigor (correspondiente al artículo 43 de la Ley Federal del Trabajo de 1931) -- dichos contratos no solamente (habían estado y) están expuestos a quedarse sin contenido alguno, sino a carecer de validez en tanto no (fueron y) sean aprobados por la Secretaría de Comunicaciones.

Efectivamente el artículo 47 de la Ley Federal del Trabajo de 1931, establecía que: En el contrato colectivo se fijarían el monto de los salarios, las horas de trabajo, la intensidad y calidad del trabajo; los descansos y vacaciones y las demás estipulaciones que convenieran las partes.

El artículo 291 de la Ley Federal del Trabajo en vigor, correlativo al 47 de la ley de 1931 establece que: El contrato colectivo contendrá:

- I .- Los nombres y domicilios de los contratantes;
- II.- Las empresas y establecimiento que abarque;
- III.-Su duración o la expresión de ser por tiempo - indeterminado o por obra determinada;
- IV.- La jornada de trabajo;
- V .- Los días de descanso y vacaciones;
- VI.- El monto de los salarios; y
- VII.-Las demás estipulaciones que convengan las partes.

Ahora bien el artículo 124 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, en su párrafo segundo, sujeta a tarifas a los sindicatos de maniobristas titulares del permiso respectivo, por lo cual no cabe fijar por convenio entre - el sindicato permisionario y los usuarios, el monto de los salarios, dado que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes debe aprobar previamente las tarifas como lo dispone el artículo 50 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, si bien cabe que el convenio sea aprobado por la propia Secretaría de Comunicaciones, caso en el cual no surtiría efectos hasta llenar el requisito de la aprobación, el cual debe sujetarse a la ley y reglamentos reguladores del servicio público respectivo. Los horarios también deben -- ser previamente autorizados por la Secretaría de Comunicaciones, como lo dice el artículo 50 mencionado. (En el servicio público de maniobras están sujetas a todas las modalidades que dicte el interés del servicio público, estando facultada la Secretaría de Comuni- - - - -

caciones para introducir las condiciones conforme a las -  
cuales se preste dicho servicio público, tal como lo dispo-  
ne el artículo 51 de la propia Ley de Vías) Los descansos-  
y vacaciones y las demás estipulaciones que convengan las-  
partes, están sujetas a lo que dispone el segundo párrafo-  
del artículo 124 de la Ley de Vías Generales de Comunica-  
ción, que sujeta a los titulares de los permisos para el -  
servicio público de maniobras a la Secretaría de Comunica-  
ciones, en todo lo relativo a sus relaciones con el públi-  
co usuario y al remitir al libro primero de dicha ley, en-  
vía al artículo 52 fracción I que exige la previa aproba-  
ción de los contratos relacionados con los objetos bajo la  
pena de no surtir efectos mientras no se llene el requisi-  
to de aprobación.

De esta manera un contrato colectivo de trabajo que  
no se ajuste a los principios que regulan el servicio pú-  
blico de maniobras queda, por ello mismo, vacío del conte-  
nido previsto en el artículo 391 de la Ley Federal en vi-  
gor.

Más todavía, el artículo 386 de la Ley Federal en -  
vigor. (42 de la Ley de 1931) al definir el contrato colec-  
tivo lo define como un convenio que se celebra con el obje-  
to de establecer las condiciones según las cuales debe --  
prestarse el trabajo; pero cuando dichas condiciones están  
ya precisadas por la ley, reglamentos y actos administrati-  
vos, reguladores del servicio público de maniobras, en de-  
terminado caso, es claro que falta materia para la celebra-  
ción de un contrato colectivo ya que no pueden convenirse-

con las condiciones de prestación del trabajo de modo distinto a como están regulados por el estado.

En todo caso y como solución, puede un sindicato maniobrista discutir con los usuarios o quienes lo representen, los proyectos de tarifas y las distintas disposiciones o modificaciones para sujetarlos a la aprobación de la Secretaría de Comunicaciones, aunque tales proyectos revistan la forma de convenios todavía no aprobados.

De modo complementario con relación a lo ya expuesto, se anota que las ejecutorias de la Cuarta Sala de la Suprema Corte dictadas en los amparos directos 2807/58 y 5304/58, afirman que las agrupaciones de trabajadores pueden celebrar contratos de trabajo consignando en ellas cuotas y condiciones iguales a las que fijen las tarifas autorizadas por la Secretaría de Comunicaciones, bajo la pena de nulidad de cualquier clausura en contrario; pero para ello se basó la cuarta Sala en el artículo 124 de la Ley de Vías Generales de Comunicación en su redacción anterior a la reforma última publicada en el Diario Oficial de 5 de enero de 1951 y dicho precepto contenía un párrafo expreso que aceptaba la celebración de contratos colectivos condicionados a que el clausulado se ajustara a las tarifas -- aprobadas por la Secretaría.

Hasta ahora se ha venido tratando acerca de los sindicatos titulares del servicio público de maniobras ligados a ciertos patrones por medio de contratos colectivos.

En realidad, un sindicato titular dé un permiso de éste género en el caso de contar con algunos contratos co-

lectivos de trabajo solamente los tiene respecto de algunos usuarios que requieren con frecuencia o en gran volumen, el manejo de mercancías o efectos, tales como algunos agentes aduanales, navieros e industriales; pero el sindicato sigue prestando el servicio público de maniobras, en la localidad respectiva a todos los que ordenen los trabajos, sin medir entre ellos ningún contrato colectivo.

### RADIOS DE ACCION

El concepto de Radios de Acción es, de acuerdo con la doctrina jurídica, un concepto complejo, en dicho concepto debemos comprender no solamente a las maniobras circunscriptas a un lugar, sino deben separarse cuidadosamente los tipos de maniobras; según quienes las proporcionen, así como deben tenerse en cuenta a otros conceptos indispensables, para evitar fricciones entre los integrantes de las personas morales que presten tal servicio.

Un mérito de nuestra legislación vigente, consiste en que el artículo 124 de la Ley de Vías Generales de Comunicación en su actual redacción, responde lo mas ajustadamente posible a la realidad de nuestro medio. Este ajuste se ha logrado a través de las modificaciones que ha sufrido este precepto y que ya se ha transcrito en su oportunidad. Por otra parte el Reglamento del Artículo 124 mencionado ha sido fruto de una experiencia lograda a través del tiempo que ha sido necesario para captar en la forma más aproximada esa realidad.

Trataremos de examinar, metódicamente lo que son Radios de Acción.

Encontramos cinco elementos que aunque se distinguen perfectamente uno de otro, se entrelazan para constituir en forma precisa el radio de acción de determinada empresa o agrupación del servicio público de maniobras. Dichos elementos son los siguientes:

I.- Clase de Maniobras.

Toda empresa o agrupación que solicite permiso para cierto tipo de maniobras conforme a lo dispuesto por el artículo 124 de la Ley de Vías Generales de Comunicación y atendiendo a lo dispuesto por el Artículo 5 inciso C de la Frac. II del reglamento respectivo deberá especificar cuales serán las maniobras a que se dedicará, para que no coincida con el tipo de maniobras para las que tiene permiso otra empresa o agrupación de maniobras en el mismo radio de acción.

Las maniobras, si se atiende a que consisten en operaciones que complementan de manera indispensable el transporte, pueden denominarse por ello principales, y son:

Cargaduría, que consiste en sacar o bajar las mercancías o efectos de la bordo de un vehículo para colocarlo en tierra y la operación inversa.

Alijo, mediante el cual se elijera la carga de una embarcación, normalmente valiéndose de otra embarcación de menor calado.

Almacenaje, consiste en introducir, guardar y custodiar las mercancías en bodegas, cobertizos u otros lugares apropiados hasta que se trasladen a otra parte.

Acarreo, consiste en llevar la carga desde un punto de la zona federal hasta otro lugar fijado al permisionario o viceversa.

A este respecto cabe hacer notar que el artículo de referencia no distingue entre el acarreo que totalmente se ejecuta en una zona federal y el que parcialmente se reali

ce en ella. En consecuencia, conforme al principio jurídico de que donde la ley no distingue, no debemos distinguir, debe entenderse que dicho artículo considera como actividad conexas con la vía mencionada tanto el acarreo ejecutado en parte dentro de la zona federal, como el realizado totalmente dentro de ella.

Aquellas maniobras que complementan la cargadura, alijo, almacenaje o acarreo, se denominan secundarias y son numerosas, tales como:

Aquilatar, arnear, arpillar, barrer, contar, coser, cribar, checar, descoser, desinfectar, encostalar, estibar, flejar, halar, mercar, mover, palear, pesar, reconocer (que comprenda: abrir puertas de furgones, levantar carga, abrir bultos, desempacar, empacar, cerrar), sellar, seleccionar, transbordar, trasegar, transpalar, triturar, raiar, zarandear y otras. (24)

2.- Tipo de Vehículo en que se efectúa el Transporte.

Otro elemento determinante de el radio de acción de una empresa o agrupación de servicio público de maniobras consiste en el tipo de vehículo en que se realiza el transporte, puesto que habiéndose determinado el tipo de maniobras que corresponde ejecutar a una empresa o agrupación, es preciso determinar si las maniobras que tienen autorizadas son complementarias para un tipo u otro de transporte: Por ejemplo; cierta agrupación podrá efectuar carga y des-

carga de chalanes, pangas y otras embarcaciones. Es frecuente en la práctica que, en la misma localidad se encuentren "maniobristas terrestres" y otros "maniobristas marítimos", pero mas todavía: cierta agrupación puede estar autorizada para cargaduría con respecto a furgones y, alguna otra para cargaduría con respecto a camiones. El propio artículo 5 inciso "c" de la Fracc. II del reglamento del artículo 124 proporciona el fundamento para efectuar esta división del tipo de maniobras según la clase de vehículo -- que se emplee para el transporte, entendido dicho precepto a la luz del principio de que las maniobras son complementarias del transporte.

Deben tenerse en cuenta, a manera de aclaración, -- que en todo servicio público debe protegerse el interés colectivo, y por tanto importa mucho evitar duplicidad de maniobras no efectuadas que pretendan hacerse con el pretexto de que se tiene el derecho a realizarlas, según el radio de acción correspondiente. El caso de los llamados movimientos directos, que se refiere a que una maniobra se efectúa omitiendo otra intermedia, por ejemplo: cierta carga llega en camión y no se baja a tierra, sino que es conducida a bordo de un buque mediante la maquinaria llamada "pluma" o alguna similar. Si alguna agrupación tiene derecho a descargar el camión, puesto que a tal maniobra se -- contrae su autorización expedida por la Secretaría de Comunicaciones, en tanto que otra organización está autorizada para cargar el buque, puede darse el caso de que le embarcación tenga dispositivos para tomar la carga de abordo -- del camión directamente, y depositarla abordo del mismo --

barco. En estos casos es frecuente que la agrupación autorizada para bajar a tierra la carga que viene en el camión, quiera cobrar el importe de la maniobra aún a pesar de no haberla efectuado. Pero teniendo en cuenta la protección del interés colectivo, se ha resuelto que estos movimientos directos pueden efectuarse sin que se cobre por ello una doble maniobra, y con mayor razón sin que se cobre una maniobra no efectuada. Tal cosa se ha resuelto en el amparo 1197/58 revisión No.579/59 promovido por el sindicato de cargadores de autotransportes de carga en almacenes y zona federal del puerto de Mazatlán, Sin.

### 3.- Clases de Mercancía .

Un tercer elemento integrante de los Radios de Acción consiste en las clases de mercancía, pues de acuerdo con el artículo 5 inciso "f" de la Frac. II del reglamento del artículo 124 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, el permiso de maniobras de servicio público, se otorga según el volumen de mercancías manejadas por el permisionario. Estas mercancías pueden ser objeto de la manipulación por parte de una empresa de maniobras de otra. Por ejemplo: alguna empresa o agrupación puede manejar las mercancías o carga de importación y exportación mientras que otra empresa o agrupación puede manejar las mercancías que no revisten tal carácter; en tanto que otras solamente manejarán algodón y carga mixta, mientras que otra solamente manejará las mercancías y efectos que no revistan dichas características.

#### 4.- Usuarios.

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

#### 5.- Lugares.

El elemento principal, aunque no el único, determinante de los radios de acción, es el geográfico o territorial consistente en el lugar o lugares para los cuales la Secretaría de Comunicaciones y Transportes autoriza a alguna empresa o agrupación del servicio público de maniobras para efectuarlas. Estos lugares llegan a precisarse en ocasiones, de una manera sumamente estricta, como puede ser: la base de los muelles fiscales, el muelle No.3 de tal lugar etc. pero independientemente de este señalamiento es--

tricto existe una determinación fundamental que consiste en que las maniobras se efectúan en las zonas federales -- (total o parcialmente) tal cosa lo dispone el artículo 124 de la Ley de Vías Generales de Comunicación y el Reglamento de ese precepto.

Debemos aclarar que los radios de acción competen -- exclusivamente a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes tal como aparece en la Jurisprudencia ya mencionada que, cualquier convenio (inclusive llevado a la categoría de contrato) requiere para surtir efectos de la previa -- aprobación de la propia Secretaría de Comunicaciones, tal como lo dispone el artículo 52 Fracción I de la mencionada ley de Vías Generales de Comunicación.

## CAPITULO CUARTO

Organismos Internacionales y la Legislación de los Principales Países con Litoral Marítimo.

I.- La Organización Internacional del Trabajo.- Convenios de la O. I. T. - Tratados Internacionales vigentes-aplicables a las relaciones Laborales de los Trabajadores-Portuarios.- Comisión de Transportes Interiores.

II.- El Contrato de Trabajo de los Obreros Portuarios en Diversos Países.- Inglaterra.- Francia.- Italia.- Países Bajos.- Estados Unidos de Norteamérica.- Brasil.

## ORGANISMOS INTERNACIONALES Y LA LEGISLACION DE LOS PRINCIPALES PAISES CON LITORAL MARITIMO.

Podría definirse como "Trabajador Portuario" aquel operario que se ocupa en los puertos de la carga, descarga de mercaderías destinadas o transportadas por embarcaciones surtas en los mismos, así como también de todas aquellas otras operaciones vinculadas a dichas tareas, como: estiba, desestiba de toda clase de artículos y productos en los buques, lanchas depósitos, almacenes, elevadores, silos y plazoleas sitios en la zona portuaria, vigilancia y guarda los mismos, alije de embarcaciones etc. (25)

La Conferencia General de la oficina Internacional del Trabajo, en su 16a. reunión celebrada en Ginebra en 1932, estableció que en ésta materia (de que tratamos).

a).- El término operaciones comprende todo o parte del trabajo efectuado en tierra ó a bordo, para la carga o descarga de todo buque dedicado a la navegación marítima o interior, con exclusión de los buques de guerra, en cualquier puerto marítimo o interior y en cualquier muelle, o embarcadero o lugar análogo, donde se efectúe este trabajo.

b).- El término trabajador comprende cualquier persona empleada en dichas operaciones.

La definición que precede abarca todo un complejo de diversas actividades comunes en los puertos.

---

(25).- Oficina Internacional del Trabajo. Serie Legislativa, 1945.

De todas estas categorías de actividades laborales la que agrupa un número mayor de operarios es, la de los estivadores y alijadores portuarios y por tal razón, en ella centraremos nuestro estudio, sin descuidar por supuesto las otras actividades profesionales arriba citadas.

Los organismos internacionales, los gobiernos de cada país y las entidades obreras y patronales se han ocupado de mejorar los medios de vida de estos operarios y de tratar de ordenar el trabajo portuario, no sólo por razones de justicia social sino también porque es evidente que un interés público de primera magnitud preside todas aquellas actividades que tienen como escenario los puertos. (Sin embargo es hasta ahora cuando realmente se le ha puesto un poco de mayor interés en la reglamentación adecuada de éste tipo de trabajadores que resisten en forma especial, sin que con ello podamos decir que se ha logrado el éxito, es el comienzo).

Por otra parte, el Tráfico Internacional Marítimo está también interesado en que las labores de carga y descarga en los diversos puertos se efectúe con eficiencia y celeridad y ello constituye otra razón mas que justifica plenamente la reglamentación adecuada.

Dice sobre este particular el tratadista Italiano Luigi de Litala "El interés público anexo al regular desenvolvimiento del trabajo portuario, ha inducido a los legisladores a atribuir a la relación de trabajo portuario, una estructura especial y es notable como la intervención del estado en la reglamentación de dicha relación se a intensi

ficado progresivamente. (26)

En este capítulo veremos los organismos Internacionales y la legislación de los principales países con litoral.

---

(26) Tratado de Derecho de Trabajo. Humberto Borsi y Luigi de Litala Padua 1953 Pág.466.

## LA ORGANIZACION INTERNACIONAL DEL TRABAJO

El organismo denominado Organización Internacional del Trabajo fué uno de los resultados de la conferencia de paz, reunida a la terminación de primera guerra mundial, - creado con el propósito de proteger y organizar universalmente el trabajo y cuya preocupación consistente sería elaborar apoyada en los principios de justicia social. Un derecho del trabajo que sirviera de base a todas las legislaciones nacionales..

La estructura jurídica de la organización (sólo lo veremos de modo general debido a que no es materia de la presente tesis sólo para efectos de comprensión de la importancia que reviste este organismo) está previsto en el artículo 390 del pacto, en donde se establece que sería -- tripartita, pues trabajarán conjuntamente obreros, patronos y gobierno de cada entidad; es así que la organización ha logrado su equilibrio y acrecentado su prestigio, pues el apoyo de las organizaciones de trabajadores y empresarios ha hecho que este organismo, sea la única institución que ha logrado sobre-vivir a las crisis mundiales que se han sucedido a partir de 1919.

Actualmente la Organización cuenta con ochocientos-funcionarios permanentes en Ginebra y un total de ochenta-y dos países miembros.

La conferencia Internacional, constituye propiamente el órgano legislativo de la Organización Internacional del Trabajo, que generalmente secciona cada año participando en las discusiones los representantes nacionales de to-

dos los países miembros.

Las resoluciones sancionadas por la Conferencia pueden revestir la forma de "Convenios o Recomendaciones", ya sea que se trate de normas internacionales mínimas, o que se refieran a sugerencias dirigidas a los gobiernos para que empleen tal o cual medida. (27)

Ahora bien respecto del tema que nos ocupa podemos decir que la Organización Internacional del Trabajo, en la primera Conferencia Internacional del Trabajo, celebrado en Washington en 1919, que limitó la jornada máxima de labor en las "Empresas Industriales" estableció que "a los efectos de ésta sección se consideran "Empresas Industriales", principalmente:

a).- El transporte de personas o mercancías por carretera o ferrocarril, comprendida la manipulación de mercancías en los muelles, embarcaderos y almacenes, con excepción del transporte a mano. "Convención No.1).

Esta definición de "Empresas Industriales" reaparece (idéntica o con algunas variantes) en las siguientes convenciones. No.3, sobre protección de la maternidad (Washington 1919); No.5, sobre edad mínima de admisión en la industria (Washington) 1919 No.6 sobre trabajo nocturno de los menores (Washington 1919); No.14 sobre descanso semanal (Ginebra 1925); No.77, sobre examen médico de apti--

---

(27).- Fernando Mondragón. "El derecho Internacional del Trabajo" y la Legislación Mexicana, Tesis, 1958 -- págs.36 y 39.

tud para el empleo de los menores en la Industria (Monreal 1946); No.90, sobre trabajo nocturno de los menores (revisada) (San Francisco 1948); No.103, sobre protección de la maternidad (revisada) (Ginebra 1952) y en la recomendación No.31, sobre la prevención de los accidentes del trabajo (Ginebra 1929).

De lo anteriormente expuesto podemos deducir que desde que inició sus labores la Organización Internacional del Trabajo se ha ocupado (en convenios y recomendaciones destinadas a mas bastos sectores laborales) de los trabajadores de los puertos al decir "Se consideran empresas Industriales principalmente, comprendida la manipulación de mercancías en los muelles, embarcaderos y almacenes", etc.

A mas de esas normas aplicables al trabajo portuario contenidas en resoluciones o recomendaciones destinadas a mas bastos sectores laborales, la Organización Internacional del Trabajo ha dictado otras que han tenido en vista directamente, las tareas de que nos estamos ocupando.

Al respecto, el citado Organismo ha aprobado los convenios y recomendaciones siguientes:

### C O N V E N I O S

No. 27.- Sobre la indicación del peso de los fardos transportados por barco, aprobado en la Décima Segunda Sesión celebrada en Ginebra en 1929; entró en vigor el 9 de marzo de 1932.

No. 28.- Sobre la protección de los cargadores de muelle contra accidentes, aprobada en la décima segunda sesión celebrada en Ginebra en 1929; entró en vigor el 10. de Abril de 1932, este convenio fué revisado en 1932, por el Convenio No.32.

No.32.- También sobre la protección de los cargadores y estibadores de muelles, contra los accidentes, aprobada en la décimo sexta sesión celebrada en Ginebra en 1932; entró en vigor el 30 de octubre de 1934.

#### R E C O M E N D A C I O N E S

No.33.- Referente a la reciprocidad en la protección de los estibadores de los muelles contra accidentes.

No.34.- Relativo a la consulta a las organizaciones profesionales para establecer reglamentos sobre la seguridad de los estibadores estas recomendaciones fueron adaptadas por la conferencia Internacional del trabajo, en su décima primera sesión celebrada en Ginebra en 1929.

No.40.- Recomendación que tiende a activar la reciprocidad prevista por el convenio adoptado en 1932, relativo a la protección contra accidentes de los estibadores de los muelles, esta recomendación fué adoptada en la décimo sexta sesión celebrada en Ginebra en 1932.

TRATADOS INTERNACIONALES VIGENTES APLICABLES A LAS RELACIONES LABORALES DE LOS TRABAJADORES PORTUARIOS.

Los tratados internacionales vigentes, aplicables a las relaciones laborales de los trabajadores portuarios, - son aplicables (en forma genérica a toda clase de trabajador) en todo lo que beneficie al trabajador por disposición del artículo sexto de la nueva ley federal del trabajo, que a la letra dice:

Artículo 6.- "Las leyes respectivas y los tratados celebrados y aprobados en los términos del artículo 133 de la Constitución serán aplicables a las relaciones de trabajo en todo lo que beneficien al trabajador, a partir de la fecha de vigencia", como nos dice el maestro Alberto Trueba Urbina.

Este precepto hace dinámica la teoría del Derecho Internacional del Trabajo, que es aquel que crea normas laborables a través de la Organización Internacional del Trabajo en las convenciones y reuniones que se celebran entre empleadores y trabajadores y representantes de los Gobiernos y entraña su renovación de todo el Derecho Internacional del Trabajo aprobado por nuestro país. Las Normas Internacionales del Trabajo al ser aprobadas por el Senado de la República de acuerdo con el artículo 133 constitucional, forman partes de las leyes de la unión. La aplicación de estas normas es independiente del orden jerárquico establecido por dicho precepto, ya que en todo caso debe aplicarse el estatuto mas favorable al trabajador. No cabe otra interpretación, por lo que las autoridades encargadas

de aplicar las leyes del trabajo, nacionales o internacionales, deberán entender su espíritu y su letra eminentemente sociales para la protección de la clase obrera.

Los tratados internacionales ratificados por México, consecuentemente aplicables y vigentes a las relaciones laborales respecto a los trabajadores de los puertos son:

Convenio No.32.- Respecto a la protección contra accidentes a los trabajadores empleados, en la carga y descarga de buques. Publicado en el diario oficial del 14 de agosto de 1935.

Breve análisis de su contenido:

El presente acuerdo Internacional establece una serie de medidas de protección encaminadas a proteger a los trabajadores empleados en la carga y descarga de los buques, con el fin de disminuir el número de accidentes de trabajo, en estas maniobras; tales medidas de carácter obligatorio se refieren a condiciones del alumbrado, dimensión de los pasillos de tránsito, señalar y demás modalidades que deben tener las vías de acceso que utilicen los trabajadores para las maniobras; medidas de seguridad que deben observarse en los pasajes, peligrosos, dispositivos que es obligatorio emplear en la carga y descarga, medidas y lugares donde deben colocarse; reglas que deben seguirse para el manejo de gruas, cabrias y elevadores de carga.

Las medidas de seguridad que reglamenta el convenio minuciosamente, deben aplicarse cada vez que sea necesario interpretar la fracción XVI, XVII, XVIII, del artículo 132

del título cuarto capítulo I, "Obligaciones de los patrones" cuando éstos se refieran a los trabajadores que hacen maniobras de carga y descarga de buques. (28)

#### COMISION DE TRANSPORTES INTERIORES:

El consejo de administración de la Oficina Internacional del Trabajo, en su reunión 94a., celebrada en Londres en enero de 1945, creó la comisión de transportes interiores, la cual, en las sesiones que ha realizado hasta la fecha, ha dictado una serie de resoluciones que revisten particular importancia por lo que se refiere a los trabajos de los estibadores de los puertos.

Así es como en la primera reunión, celebrada en Londres en 1945, la comisión resolvió que convendría tomar diversas medidas relacionadas con el carácter intermitente del trabajo en los muelles. Para ello recomendó que las organizaciones de empleadores y de trabajadores interesados (si ellos lo deseaban) la participación de la utilidad pública, estudiaran la supresión del carácter intermitente de la labor portuaria con miras a adoptar medidas tendientes a garantizar a esos trabajadores la estabilidad del empleo, aumentar su rendimiento y asegurarles una remuneración razonable.

La segunda reunión de la comisión de transportes interiores se llevó a cabo en Ginebra en 1947, durante esta reunión fué aprobado el (16-5-47) proyecto de resolu---

---

(28).- Fernando Mondragón ob. citada págs.60. y 61.

ción preparado por la Oficina Internacional del Trabajo, - conforme al cual se encomendó al consejo de administrativo de la O.I.T. invitar a esa oficina a que estudiase el problema contemplado por la Conferencia General del Trabajo - celebrada en Filadelfia en 1944 referente al empleo (Transición de la Guerra, a la Paz). En esa recomendación se dijo que "en Industrias tales como la construcción y el -- trabajo en los puertos, donde la labor es irregular, los - sistemas que han sido adoptados y extendidos por los esta- dos miembros durante la guerra para regularizar el empleo, deberían ser mantenidos y adaptados a las condiciones del- tiempo de paz en consulta con las organizaciones de emplea- dores y de trabajadores interesados." Considerando que la- solución de éste problema se imponía con urgencia, la Comi- sión de Transportes Interiores solicitó al Consejo Adminis- trativo de la O.I.T. que invitara a la Oficina Internacio- nal de Trabajo para que sometieran su informe sobre este - tópico a una próxima reunión de la Comisión.

La tercera reunión se celebró en Bruselas en el año de 1949, en ésta reunión se aprobó una importante resolu- ción referente a la regularización del empleo de los traba- jadores portuarios (27-Mayo-1949). Por la misma se aconse- jó establecer registros para la inscripción de los opera- rios regulares y que no se contratase a nadie que no estu- viere inscrito. Preconizó la adopción de sistemas de con- tratación, que asegurasen oportunidades equitativas de ocu- pación a los inscritos.

Para ello se aconsejó que fuesen organizadas en los

puertos una o varias oficinas de contratación. Señaló también la conveniencia de examinar la oportunidad de adoptar disposiciones para centralizar el pago de los salarios en los puertos en que tales disposiciones fuesen posibles y convenientes. Resolvió asimismo que deberían ofrecerse medios de formación apropiados para categorías especializadas de trabajadores portuarios y aplicarse programas de conjunto con el fin de elevar el nivel de bienestar de dichos trabajadores. Estos programas deberían comprender el establecimiento de salas de espera y de cantinas en condiciones satisfactorias. Al mismo tiempo la comisión resolvió que sería conveniente tener en cuenta la necesidad de asegurar, donde fuere posible, un ingreso mínimo garantizado a los trabajadores portuarios estables matriculados y disponibles, ya sea mediante los convenios colectivos, la legislación o por cualquier otro medio. Para ello se aconsejó se tomaran en cuenta las experiencias de los diferentes países, sobre la materia, por ejemplo; en lo que respecta al pago de indemnizaciones o primas de presencia, de un salario semanal mínimo garantizado o de ambos sistemas. Finalmente se aconsejó para todo esto, que deberían adoptarse disposiciones a fin de que exista colaboración estrecha entre los empleadores y trabajadores interesados.

En la cuarta reunión que se celebró en Nervi, Génova, en el año de 1951, fueron aprobadas varias resoluciones relacionadas con ésta materia. Ellas son las que lle-

van el número 44 (29) por la que se llama la atención sobre la necesidad de asegurar la protección de los trabajadores en los transportes y manipulación de las mercaderías peligrosas; la número 47 ..... que habla sobre la limitación de peso que puede transportar un solo hombre; la núm. 48 por la que se dispuso que se hiciera una encuesta sobre las condiciones de empleo en los puertos continentales del Mar del Norte y del Canal de la Mancha; la núm. 49, fué llamado de atención a los gobiernos interesados sobre el problema de la protección de los obreros portuarios contra el polvo que se produce durante la manipulación de cereales y sobre el interés de que se emprendieran estudios acerca del reconocimiento médico de obreros portuarios expuestos al polvo, para reunir suficiente documentación médica.

Durante esta reunión hizo notar la Comisión de Transportes Interiores que convendría que los estudios aludidos versasen sobre;"a).- Las medidas prácticas para eliminar el polvo en cada punto del tránsito y la designación de los organismos que deberían fiscalizar su aplicación; b).- La conveniencia de imponer el reconocimiento médico a, de los obreros portuarios que manipulan corrientemente cereales; c).- Toda otra medida de protección de los obreros portuarios contra el polvo de los cereales".

---

(29).--Recién a partir de la cuarta reunión (Nervi, Génova-1951) empezó a utilizarse la numeración correlativa de las resoluciones de la Comisión de Transportes Interiores. Como en las tres primeras reuniones se habían aprobado 36 de éstas, la primera de la cuarta reunión lleva el No.37.

En esa cuarta reunión de Nervi, Génova, se aprobó también la resolución que lleva el No.50 relativa a la formación profesional del trabajador portuario.

La quinta reunión tuvo lugar en Ginebra en el año de 1954, y se aprobó la resolución No.52, referente a las medidas de bienestar para los trabajadores portuarios, por lo cual se invitó al Consejo de Administración de la Organización Internacional del Trabajo, a comunicar a los estados miembros de la misma las conclusiones y declaraciones concernientes a diversas medidas, las cuales se consignaron en un anexo, para que fuesen transmitidas a las organizaciones de empleadores y trabajadores interesadas. En el mencionado anexo se sugirieron las siguientes medidas; salas de espera cómodas en las oficinas de contratación; re-  
fectorios; agua potable en la proximidad de los muelles; lavabos, duchas y guardarropas; instalaciones sanitarias; primeros auxilios, dispensarios y centros de asistencia médica; centros de rehabilitación profesional de los trabajadores portuarios inválidos; medios de transporte adecuados; indumentaria y equipos de protección, como ser, mascarillas y gafas; organización de actividades educativas, sociales y recreativas.

Por medio de la resolución No.62, la quinta reunión de la Comisión de Transportes Interiores invitó al Consejo de Administración de la Organización Internacional del Trabajo, a surgerir a los gobiernos de los países, que vigilar atentamente el riesgo existente para la salud de los trabajadores en la manipulación de cereales, por el polvo

llo resultante del mismo, por medio de la autoridad, de -- aplicación de las leyes del trabajo y de las autoridades -- médicas de los puertos, señalando la necesidad de adoptar medidas adecuadas. Fueron dictadas también dentro de ésta misma reunión; la resolución No.63 relativa a la limita--- ción de peso que puede ser transportado por un solo hombre; la No.64 referente a la indicación del peso sobre los far-- dos; y la No.65 mediante la cual se invitó al Consejo de -- Administración a que adoptase medidas para convocar en mo-- mento oportuno, una conferencia regional tripartita en los puertos continentales del Mar del Norte, con el fin de lle-- gar a un acuerdo regional estableciendo condiciones de em-- pleo mínimas para los trabajadores portuarios.

La sexta reunión, tuvo como sede la ciudad de Ham--- burgo, en el año de 1957. Durante la misma se aprobó la re-- solución No.66 referente a los métodos para mejorar la or-- ganización del trabajo y el rendimiento en los puertos. -- Por dicha resolución se invitó al Consejo de Administra--- ción a comunicar a todos los gobiernos de los estados de -- la Organización Internacional del Trabajo, las sugerencias contenidas en el apéndice de aquélla, solicitándoles que -- dichas sugerencias fuesen transmitidas a las autoridades -- portuarias, a las organizaciones de empleadores y trabaja-- dores, así como a todos los interesados en la manipulación de las mercaderías.

Fueron aprobadas una serie de "sugerencias" relati-- vas a las buenas relaciones que debe existir entre los em-- pleadores y los trabajadores, a los sistemas de regulariza

ción del empleo, horas extraordinarias, reducción al mínimo del tiempo improductivo, remuneración por rendimiento, formación profesional, seguridad, bienestar y coordinación en los puertos. Otras resoluciones aprobadas en la misma reunión de Hamburgo, fueron las que llevan el No.70 referente a la regularización del empleo de trabajadores portuarios y la No.71 relativa a la competencia en los puertos.

La séptima reunión tuvo por sede la ciudad de Ginebra y se llevó a cabo durante el año de 1961 en esta reunión fueron aprobadas las resoluciones No.80, sobre limitación del peso de las cargas que pueden ser transportadas por un solo hombre; la que lleva el No.81, referente a la seguridad e higiene del trabajo en los puertos por medio de la cual se invitó nuevamente al Consejo de Administración a encargar al Director General de la O.I.T. a que hiciese conocer las informaciones reunidas acerca de la medida en que las disposiciones aconsejadas sobre el tópico han contribuido al mejoramiento de las condiciones de trabajo de los obreros portuarios.

Finalmente también cabe hacer notar, que a raíz de una sugestión de la Federación Internacional de Obreros del transporte, en el sentido de que se procediera a modificar la convención sobre la protección de los cargadores de muelles, contra los accidentes (revisada) adoptada por la Conferencia Internacional del Trabajo en el año de 1932, reunida en Ginebra, teniendo en cuenta unas proposiciones de la mencionada Federación Internacional suscritas por el

Congreso Bienal de la misma celebrado en la ciudad de Oslo en el mes de julio de 1948, el Consejo de Administración de la Organización Internacional del Trabajo, decidió en Mayo de 1953, encargar a un pequeño grupo de expertos el estudio de tales proposiciones con miras a la revisión del convenio precitado.

Los expertos se reunieron en el mes de abril y mayo de 1954 en la Oficina Internacional del Trabajo, y llegaron a la conclusión de que no era necesario revisar la con vención, sino que sería más indicado completarla mediante recomendaciones prácticas que elaboraría la Oficina con el concurso de expertos.

Aprobada esta proposición por el Congreso de Administración se autorizó al Director General, a preparar, en consulta con expertos el proyecto pertinente.

La reunión de expertos se celebró en la Oficina Internacional del Trabajo del 3 al 21 de diciembre de 1956 y en ellas participaron Técnicos de diversos países. De allí surgieron una serie de recomendaciones que no revisten la forma de reglamento, sino más bien de manual de indicaciones prácticas. Sus disposiciones no tienen carácter obligatorio.

Los expertos trataron de conceder toda la atención que merece, al hecho de que los problemas de la seguridad y de la higiene de los trabajadores, difieren en ciertos aspectos esenciales de los que se plantean en la mayoría de las industrias. En los puertos, el empleador no es, general, propietario de los lugares en que trabaja el perso-

nal que contrata (el muelle o el barco) ni del material -  
utilizado (puntales de carga, gruesa, etc.). Por consi-  
guiente, los referidos expertos llegaron a la conclusión -  
de que una de las condiciones fundamentales del progreso, -  
de la seguridad y de la higiene en los trabajos de carga -  
y descarga en los puertos, depende de la colaboración sin-  
reservas de todos los empleadores interesados (armadores, -  
autoridades portuarias, empresas de estibaje, etc.) y de -  
todos los asalariados interesados (personal de la adminis-  
tración portuaria, estibadores, etc.). Esta serie de reco-  
mendaciones han sido publicadas por la O.I.T., en un peque-  
ño libro, titulado seguridad e higiene en los trabajos por-  
tuarios. (30).

---

(30).- Repertorio de recomendaciones prácticas de la O.I.T.  
Seguridad e higiene en los trabajos portuarios, Ofi-  
cina Internacional del Trabajo, Ginebra 1958.

EL CONTRATO DE TRABAJO DE LOS OBREROS PORTUARIOS EN DIVERSOS PAISES

- |                                    |                   |
|------------------------------------|-------------------|
| I.- Inglaterra                     | II.- Francia      |
| III.- Italia                       | IV.- Países Bajos |
| V.- Estados Unidos de Norteamérica | VI.- Brasil       |

Puede decirse que sólo en una época relativamente reciente los países de gran tráfico marítimo empezaron a tomar disposiciones referentes al trabajo de carga y descarga en los muelles y a los trabajadores que las llevaban a cabo.

Fué en Alemania, y más precisamente en el puerto de Hamburgo, donde en el año de 1906 se implantó por primera vez el sistema de la inscripción en un registro especial de los trabajadores portuarios. (31)

Ese sistema es el que actualmente predomina en los países de legislación mas avanzada en esta materia y ha sido también preconizado por la Organización Internacional del Trabajo.

El 22 de Mayo de 1906, a iniciativa del presidente de la compañía Hamburg Ameriha Linie, las diferentes organizaciones patronales del puerto de Hamburgo constituyeron una asociación única denominada Hafengeb - Triebs - Verein.

---

(31) Max Gottschalk.- Reve Internacionale du Travail, ed.- 1938 Pág.542 y sigls.

La misma tenía por objeto organizar la distribución de la mano de obra empleada en el puerto de esa ciudad, su primir la contratación de los operarios en los cafés y can<sup>u</sup>tin<sup>u</sup>as, y reglamentar las relaciones entre la oferta y la demanda de aquella.

La organización que así se constituía era obra completamente patronal.

Se debía a la iniciativa de los empleadores y era reglamentada por ellos mismos. Los gastos los soportaba exclusivamente la Hafembe Triebs Verein. Los obreros fueron divididos en tres categorías: Los trabajadores permanentes (Feste - Ar Berter); los de reserva (Hifsarbeiter) y los ocasionales (Gelegen hei Tsar beiter). Los primeros eran inscritos de oficio en la Hafembe Triebs Verein. Para ser admitidos en la segunda categoría el trabajador debía solicitarlo por escrito a una comisión especial de la asociación patronal citada, la que si lo admitía, le entregaba -- una tarjeta cuyo color variaba según la especialidad del -- trabajo. En regla general sólo podían obtener la tarjeta -- los obreros que habían trabajado por lo menos trece sema--nas en el puerto, y no se admitían a operarios de menos de 21 años, Cada empresa elegía entre los porteadores de tarjeta a los obreros que quería contratar de manera permanente. Las tarjetas quedaban en posesión del empresario por -- el tiempo que aquellos permanecía bajo sus órdenes. Cuando el obrero perdía su calidad de permanente, entraba automá--ticamente en la segunda categoría.

Los otros obreros que constituían la reserva del --

puerto eran contratados según las necesidades del momento y cesaba su vinculación con la empresa que los habían tomado una vez que el trabajo concluía. El trabajador de la reserva estaba inscrito, a elección suya, en una de las catorce oficinas de contratación de la Hafembe Triebs Verein.

Los empleadores, por su parte se comprometían a no contratar obreros como no fuese por intermedio de las oficinas citadas. En cuanto a los trabajadores poseedores de las referidas tarjetas no podían buscar ni aceptar trabajo fuera de esas oficinas. La contratación de un trabajador significaba la celebración de un contrato de trabajo y el empleador estaba obligado a pagar el salario aún en el caso de que no lo ocupase durante todo el tiempo por el cual lo había contratado.

La Hafembe Triebs Verein cumplía también otras funciones pues era algo así como el cajero de los empleadores que lo deseaban. El salario se pagaba cotidianamente y el obrero recibía, al concluir su tarea, un bono del empleador que cambiaba en la caja respectiva por dinero.

El sistema de Hamburgo tuvo buen éxito y pronto fué adoptado por otros puertos europeos.

Seguidamente veremos las principales características que reviste en las naciones de comercio marítimo más importante de Europa y América la contratación de los operarios de que venimos tratando.

#### INGLATERRA

Como ha dicho A.A.P. Dawson, "El Sistema Británico-

puede ser estudiado en primer lugar, porque es uno de los mas completos, sino el mas completo, porque funciona en -- una economía en la que la actividad de los puertos tiene -- una importancia que corresponde a la gran proporción de -- los ingresos del país que procede del comercio marítimo y -- por último, porque es el resultado de prolongados esfuer-- zos en favor de la estabilización de los ingresos de los -- obreros portuarios". (32)

Ya hemos dicho que fue en Liverpool donde, en 1912, a imitación de lo hecho en Hamburgo seis años antes, se im plantó por primera vez en Inglaterra la Inscripción de los Trabajadores portuarios en registros especiales, lo que -- luego fue adoptado por otros puertos de ese reino.

Para aquel entonces más de 35,000.00 obreros se pre sentaban normalmente para trabajar en el puerto de Liver-- pool, mientras que un censo efectuado en esa misma época -- demostró que para llevar a cabo todas las operaciones de-- carga y descarga portuaria, aún en periodos de excepción,-- bastaba con 25,000 trabajadores.

Existía, pues, un interés conjunto de los empleado-- res (que deseaban obtener rápidamente mano de obra especia-- lizada), de los obreros (a quienes interesaba asegurar un-- ingreso de dinero que pudiera subvenir a sus necesidades)-- y del Estado (por su función tutelar de los intereses de --

---

(32).- A.A.P. Dawson, La estabilización de las garantías -- de los obreros portuarios, Art. publicado en la re-- vista. "Revista Internacional del Trabajo". T.43 -- Núm.3 y 4, Marzo, Abril de 1951.

la comunidad y de ordenar el trabajo en los puertos) de -  
llegar a un acuerdo para introducir una reglamentación en-  
la materia, Para ello sirvió de modelo lo efectuado en Ham-  
burgo en 1906.

Se decidió registrar un número de 25,000 trabajado-  
res. Calculando en 16,000 ó 17,000 el término medio de ope-  
rarios ocupados con regularidad, quedaba así una reserva -  
de 7,000 a 8,000 personas para las demandas excepcionales  
de mano de obra.

La gran mayoría de los empresarios se adherieron a-  
la organización y se comprometieron a contratar toda la ma-  
no de obra que les era necesaria entre los trabajadores --  
inscritos. La inscripción fué confiada a seis oficinas de-  
contratación que fueron establecidas en las proximidades -  
de las más importantes empresas. Esas oficinas, instaladas  
a lo largo de los muelles, contaban con grandes espacios -  
libres para poder ubicar a los operarios. Cada oficina de-  
contratación tenía una comisión compuesta de cinco repre--  
sentantes de los empleadores y cinco de los obreros. El --  
presidente se elegía por acuerdo entre las dos partes, y -  
no tenía voz preponderante. En caso de desacuerdo, el pro-  
blema se llevaba ante la comisión paritaria del puerto com-  
puesta de doce representantes de los sindicatos de trans--  
portes.

Los operarios debían inscribirse en las citadas ofi-  
cinas de contratación presentando una solicitud que debia-  
ser avalada por el sindicato de transportes, al cual se en-  
contraban afiliados todos los trabajadores portuarios y --

por un empleador. El obrero cuya solicitud era aceptada - recibía una chapa metálica numerada que lo habilitaba para ser contratado en alguna de las oficinas aludidas y la conservaba en su poder mientras no abandonara, el trabajo en el puerto. El obrero que no se presentaba a trabajar durante más de seis semanas quedaba eliminado el registro.

Las empresas que deseaban tener a su disposición un plantel permanente de trabajadores, podían elegir los hombres que constituirían dicho plantel.

Para la contratación, los obreros se presentaban en un lugar determinado en los muelles de la compañía. Ahí el capataz llamaba en primer término a los operarios registra--dos por la empresa. Cuando su número era insuficiente, se--contrataba a los otros operarios de chapa que estuviesen - presentes. Cada operario contratado en esta forma recibía--una chapa de la compañía, que restituía a la oficina de --contratación cuando cobraba su salario a fin de semana.

Si el operario no había conseguido su ocupación, se presentaba en la oficina de contratación en la que estaba--inscrito y recibía de ésta, una tarjeta hebdomadaria que--debía hacer estampillar. Esta tarjeta tenía en el adverso--dos casilleros para cada uno de los días de la semana. En el reverso existían unas columnas que permitían calcular - la indemnización debida al trabajador desocupado. El estam--pillado de las tarjetas tenía lugar dos veces por día, una inmediatamente después del conchabo matutino y la otra con posterioridad al de mediodía. No existía medida especial - contra las faltas, pero la opinión general era que no ha--

bía desocupados profesionales. A más de la inscripción de los obreros en sus registros y el control de los días de desocupación, las oficinas de contratación se encargaban del pago de los salarios, el cual se efectuaba semanalmente. Se estimaba que esta modalidad era una simplificación para los patronos y una garantía para los trabajadores, que no estaban expuestos a la tentación cotidiana de la concurrencia a la cantina.

Merced a una organización muy bien estudiada, el pago de los jornales a 20,000 operarios se hacía en menos de una hora y media.

Durante la segunda guerra mundial, los empleadores debieron recurrir a una serie de incentivos para atraer a los puertos la mano de obra que había disminuido en los mismos de modo extraordinario.

Terminada la guerra, la conferencia general del trabajo reunida en 1944 en Filadelfia adoptó una recomendación que lleva el No.71 referente al Servicio de empleo y sus problemas en la transición de la guerra a la paz, en cuyo parágrafo 45 se aconseja a los países integrantes de la Organización Internacional que "en las industrias, tales como la construcción y el manipuleo en los puertos, donde el trabajo es irregular, los sistemas que han sido adoptados o extendidos por los estados miembros durante la guerra mundial para regularizar el empleo deberían ser mantenidos y adaptados a las condiciones del tiempo de paz, en consulta con las organizaciones de empleadores y de tra

bajadores interesados" (33)

Estos antecedentes llevaron al pueblo Inglés a promulgar en 1947 el "Plan concerniente a los trabajadores -- Portuarios (reglamentación del empleo)" (34) para lo cual se creó la Comisión Nacional de Trabajo portuario (National Dock Labour Board), a cuyo cargo está la misión de dar cumplimiento a las finalidades del plan que son "asegurar una mayor regularidad en el empleo de los trabajadores de los mismos en miras a la realización eficaz de las labores del puerto".

Dos características del sistema Británico, muy significativas y dignas de estudio señala A.A.P. Dawson (35)" La primera es que, si bien la estructura del sistema están sujetos a negociaciones y acuerdos entre representantes patronales y obreros en el consejo parietario nacional de esa profesión, independientemente del gobierno o de cualquier otra tercera parte. Esto concuerda, con el uso establecido en Inglaterra, donde varias industrias importantes tienen consejos parietarios similares, siendo la política del gobierno dejar toda la amplitud posible a las negociaciones colectivas para resolver esas cuestiones. En segundo lugar el régimen actual ha conservado ciertos elementos de sistemas procedentes, aun cuando no estén en total concordancia, con los objetivos y los principios generales -- del nuevo régimen".

---

(33) La Oficina Internacional del Trabajo. serie legislativa, 1945.

(34) La Oficina Internacional del Trabajo. serie legislativa, 1947.

(35) A.A.P. Dawson, ob. citada anteriormente.

Así por ejemplo, los registros de matrícula de los sistemas anteriores se han conservado en el régimen actual con pocas alteraciones. También hace notar que, a pesar de los amplios e importantes poderes conferidos al Consejo Nacional del Trabajo Portuario, encargado de la Administración General del actual sistema, sobre la base de los convenios colectivos celebrados en el Seno del Consejo Portuarios Nacional de Transportes Portuarios, sus intervenciones se reducen a un mínimo indispensable en los usos y costumbres locales de cada uno de los 83 puertos principales del país, dejando muchísima libertad de acción a los 24 consejos locales, que controlan la mayoría de estos puertos.

De acuerdo con el sistema Inglés sólo pueden ser empleados en tareas portuarias los trabajadores inscritos en los registros permanentes o de reserva de la mano de obra en los puertos.

Así mismo sólo se admite como empleadores para esta clase de actividades a los matriculados en registros especiales.

Corresponde al Consejo Nacional de Trabajo Portuario, entre otras atribuciones, la de llevar los mencionados registros; reglamentar lo referente al reclutamiento de los trabajadores portuarios y su admisión y exclusión en el régimen del plan así como la atribución de los mismos a los empleadores inscritos; determinar y revisar de tanto en tanto, en consulta con el consejo local de trabajo portuario, el volumen de los registros y los aumentos o

disminuciones de trabajadores a efectuarse en los mismos; fijar y percibir de los empleadores las contribuciones destinadas a sufragar los gastos del plan; adoptar disposiciones satisfactorias para la formación y el bienestar de los trabajadores, inclusive, servicios médicos de puerto, etc.

El consejo se compone de un presidente, de un vicepresidente y de 8 a 10 vocales. El presidente y el vicepresidente son nombrados por el ministro de trabajo en consulta con el consejo Portuario Nacional de Transportes Portuarios. Entre los vocales, la mitad representa a los empleadores y la otra mitad a los trabajadores y son nombrados también por el ministro a propuesta del mencionado Consejo Paritario Nacional. Duran en sus cargos el tiempo que determine el referido ministro el que no puede sobrepasar de dos años, pudiendo ser reelectos.

Existe también en cada puerto una comisión local, compuesta por igual número de representantes de los empleadores y de los trabajadores portuarios.

Cada obrero posee una libreta de trabajo que consta de una página por semana con 11 casilleros en la misma, uno por cada jornada de trabajo, en la que se puede pegar una estampilla de tres clases diferentes. Una de ellas sirve para consignar el trabajo ofrecido o aceptado (Un trabajo ofrecido tiene que ser aceptado); la segunda hace constar que el interesado hizo acto de presencia pero no pudo obtener trabajo. Cada una de estas estampillas da derecho a una determinada suma al fin de la semana. La tercera estampilla, llamada de "excusa", puede ser fijada, en su ca-

so, para indicar que el trabajador ha justificado debidamente (enfermedad, por ejemplo) su ausencia a la llamada de turno, en cuyo caso sólo pierde la primera de asistencia correspondiente. Según acota en su artículo Dawson, "no se exige certificado médico en caso de enfermedad, mientras no exista motivo para dudar de la palabra del trabajador", esto demuestra la idiosincracia del pueblo inglés. Si queda en blanco una de las casillas de la libreta ello significa que el titular de la misma ha infringido alguna de las obligaciones de su contrato que le impone la concurrencia, siempre que sea posible a los turnos de trabajo que le corresponden.

A mas de esas obligaciones, el obrero portuario matriculado debe estar dispuesto a ir a trabajar a cualquier otro puerto y lugar, al que pueda trasladarse y volver a su hogar dentro del mismo día, en cualquier tarea que le sea signada por el consejo y remunerado por las tarifas vigentes en dicho puerto o lugar. Salvo casos de emergencia, el aviso de traslado se comunica a los trabajadores con un día de anticipación y éstos tienen la seguridad de ser ocupados, desde su llegada, por todo el día o todo un turno, o bien de cobrar el salario equivalente a esas horas de trabajo en casos de demoras o interrupciones del mismo. Además del viaje gratuito se les concede un viático por el tiempo que demande el traslado, fuera de las horas normales de su trabajo. Todos los gastos ocasionados por este traslado de un día salvo los salarios que pagan los empleadores por el trabajo realmente efectuado, son costeados por el Consejo Nacional de Trabajo Portuario.

También puede presentarse el caso de traslados que duren más de un día. El obrero no está obligado a aceptarlos, pero en la práctica siempre están de acuerdo con ello. Los traslados por un día o por más tiempo aumentan considerablemente las posibilidades de estabilización de los ingresos, pues es así mucho más fácil proporcionar la mano de obra necesaria cualesquiera que sean las exigencias, inclusive cuando el volumen de trabajo alcanza el nivel máximo, sin tener que matricular a un gran número de trabajadores.

Al iniciarse cada jornada según el horario establecido, un funcionario informa por teléfono al Consejo Nacional de trabajo Portuario sobre el número de obreros requeridos, contratados, comprobados, presente, enfermos o ausentes, la mano de obra que falta o sobra y la índole y la causa de las demoras ocurridas con las diversas cargas, así como las condiciones atmosféricas en cada puerto de su jurisdicción. Estos informes son coordinados y clasificados en las oficinas sitas en Londres, del Consejo Nacional Portuario y el mismo día se envían copias de los estudios analíticos al Ministerio de Transportes y al Board of Trade. Con estos datos el Consejo Nacional de Trabajo Portuario puede disponer inmediatamente todos los traslados, por el día o por más tiempo que se requieran para atender las necesidades locales de mano de obra.

Todos los gastos del sistema de estabilización incluyendo los de administración, son costeados por los empleadores, que pagan un impuesto de un cierto porcentaje sobre los salarios abonados.

Las obligaciones de los trabajadores y de los em---pleadores matriculados han sido definidas sin ninguna ambi-  
güedad, y la ley estipula que la inscripción significa --  
aceptación expresa de dichas obligaciones. Asimismo esta---  
blece cuales son las sanciones a aplicar a unos y a otros--  
en caso de incumplimiento de las mismas.

F R A N C I A

La ley del 28 de junio de 1941 fue la primera reglamentación en Francia de la contratación de los obreros portuarios a fin de regularizar el trabajo en los puertos. Antes de su sanción, dicha contratación era libre y solo se exigía el carnet Profesional.

Luego, la ley de 6 de septiembre de 1947 sobre la organización de mano de obra portuaria fue la primera que en ese país creó un sistema de "indemnizaciones de garantía". Las disposiciones fueron modificadas posteriormente por el decreto del 27 de mayo de 1956, sobre el régimen de trabajo en los puertos. (36) Conforme al mismo, los trabajadores portuarios denominados "dockers" (37) deben poseer un documento habilitante en aquellos puertos que fijen los ministros de Obras Públicas y de trabajo. En tales puertos, dichos trabajadores se dividen en dos categorías:

a).- Los profesionales y b).- Los ocasionales. Los primeros tiene prioridad sobre los segundos a fin de ser contratados cuando se encuentren inactivos. Los dos ministros nombrados fijan el número máximo de dockers profesionales,

---

(36).- Código de trabajo (Code du travail) Paris 1959, -- Pág.551 y Sigts.

(37).- Emplearemos este término al referirnos a la legislación Francesa pues su traducción (trabajadores de los diques) induce a confusión al incluir a otros gremios o profesiones que también efectúan sus labores en esos lugares.

"Dockers" son en realidad, el estivar y el capataz portuarios.

En cada puerto de los que fijan los referidos ministros hay una oficina central de mano de obra portuaria -- constituida por representantes de los empleadores y de los trabajadores, presidida por el director del puerto (o, en su defecto, por el Ingeniero Jefe del servicio marítimo o del servicio de navegación). Cuando los representantes --- obreros son tres, uno representará a los capataces y dos a los estibadores. Los representantes de los empleadores y de los trabajadores duran dos años en sus funciones, y son elegidos de una lista preparada por el director del puerto a propuesta de las organizaciones obreras y patronales. -- Las decisiones se toman por mayoría, decidiendo el presidente en caso de empate.

La oficina mencionada se encarga de:

1o.- La identificación y clasificación de todos los "dockers" y trabajadores asimilados a los mismos.

2o.- La organización general del control de la contratación de la mano de obra en el puerto.

3o.- La repartición numérica del trabajo entre los "dockers" profesionales.

4o.- Todo aquello que sea necesario para la concesión a los "dockers" de locación de servicios resulta del acuerdo entre el empleador y el operario.

Ya nos hemos referido a que la legislación francesa los "dockers" son de dos categorías: profesionales y ocasionales. Los primeros están obligados a presentarse con regularidad a fin de ser contratados. Deben aceptar el tra

bajo que se les propone, salvo motivo reconocido como vale dero por la oficina central, bajo pena de las sanciones le gales, las cuales pueden llegar al retiro temporal o defi- nitivo del documento habilitante para trabajar en el puer- to, dispuesto por el director del puerto.

En cuanto a los "dockers" ocasionales constituyen una mano de obra suplementaria a la cual se recurre en caso de resultar insuficiente el número de profesionales, y son lo bastante numerosos como para poder aumentar el total de la mano de obra portuaria en un 25 por ciento. Por lo tanto no están obligados a presentarse a la oficina central y pueden trabajar fuera del puerto sin autorización especial.

La "indemnización de garantía", de la cual sólo disfrutaban los "dockers" profesionales, funciona de la siguiente manera: cuando un trabajador de esta categoría no ha sido contratado después de haberse presentado con regularidad a tal fin donde corresponda, recibe para cada día que haya estado sin trabajo, una suma cuyo monto se fija por resolución de los ministros de Obras Públicas de trabajo y de asuntos económicos. Esa "indemnización de garantía" no se adiciona a los salarios por accidente de trabajo ni a los de enfermedad de los seguros sociales ni a los subsidios por desocupación. Asimismo el "dockers" profesional pierde su derecho a percibirla cuando ejerce otra actividad remunerada durante la jornada o rechaza el trabajo que se propone. La ley limita el derecho a las indemnizaciones de garantía de los "dockers" profesionales a un to-

tal de 100 días de desempleo por semestre y por "dockers", pero admite derogaciones a esta regla para un puerto determinado y por un período de otros seis meses según resolución de los ministros de Obras Públicas y de trabajo.

Aclara, además, que tales indemnizaciones de garantía no revisten el carácter de salario y por lo tanto, no son susceptibles de cargos sociales.

Para administrar el sistema, la legislación francesa ha creado una Caja Nacional de Garantía de los "dockers", cuyas atribuciones son las siguientes:

a).- Matricular a los "dockers" profesionales y llevar un registro, por el puerto, de esos trabajadores.

b).- Llevar al día la lista, por puerto, de los empleadores que utilizan la mano de obra de los "dockers".

c).- Proponer las modificaciones a la contribución-impuesta a los empleadores y adoptar medidas para la percepción de esa contribución.

d).- Adoptar las medidas necesarias que sean pagadas en cada puerto las indemnizaciones de garantía a los dockers profesionales.

e).- Administrar los fondos disponibles y proponer toda clase de medidas que permitan asegurar el equilibrio-financiero de la ley.

f).- Fijar las condiciones generales conforme a las cuales realizarán las modificaciones de efectivos, debiendo para ello requerir la opinión de las oficinas centrales

de mano de obra interesadas.

g).- Resolver en grado de apelación en las sanciones impuestas por los directores de puerto por contravenciones a las disposiciones de la ley.

El director de la Caja de Garantía está establecido sobre una base tripartita: Tres representantes del Estado, tres representantes de los empleadores y tres de los trabajadores. Duran dos años en sus funciones y son reelegibles los tres representantes del Estado, desempeñan los siguientes cargos: el presidente (designado por el Ministerio de Obras Públicas) el vicepresidente (designado por el ministro encargado de los asuntos de trabajo) y el director financiero (nombrado por el Ministro de Finanzas). Las decisiones se adoptan por mayoría, con desempate por parte del Presidente.

Los fondos de la Caja se forman.

1o.- Con una contribución a cargo de los empleados de mano de obra portuaria calculada en un porcentaje sobre las remuneraciones brutas pagadas a los "dockers" profesionales y ocasionales.

2o.- Con el producido de los bienes que constituyen el fondo de reserva.

3o.- Con el producido de los empréstitos autorizados.

4o.- (Con el producido de los bienes que constituyen el fondo de reserva) Por donaciones y Legados.

La tasa de la contribución patronal se fija mediante una resolución conjunta de los ministros de Obras Públicas, trabajo y Economía.

Cada seis meses la caja efectúa un balance y se proponen las modificaciones a que hubiere lugar, sea con respecto al número de "dockers" inscritos sea con relación al monto de la indemnización a el porcentaje de la contribución patronal. El total de días de desempleo de los trabajadores de los puertos profesionales no debe sobrepasar nunca, según la ley, del 25 por ciento de las horas de trabajo por cada periodo de seis meses. De este modo se limita el número de obreros a quienes se puede expedir documentos habilitantes. Es indispensable fijar de alguna manera esta limitación, pues, de lo contrario, ningún régimen de "indemnización de garantía" sería posible financieramente.

La ley prevee una serie de sanciones, impuestas en cada puerto por su director, en caso de incumplimiento, ya sea por parte de los patrones o de los trabajadores y que van, para estos últimos, desde la imposición de una multa hasta el retiro temporaneo o definitivo del documento habilitante. A los empleadores puede imponérseles multas o la supresión temporánea del uso de las instalaciones portuarias.

Ya hemos visto que hay apelación ante la Caja Nacional de Garantía. El producido de las multas se destina a una Caja de Socorro de los Trabajadores de los puertos y a obras sociales en el puerto.

I T A L I A

La forma en que la Legislación Italiana ha encarado el problema del contrato de trabajo del obrero portuario - reviste características especialísimas, que la distinguen de lo que hasta aquí hemos visto.

El real Decreto 2,476 del 15 de octubre de 1923 fue la primera norma dictada en la materia e imprimió un carácter público a la disciplina de la relación de trabajo portuario. Mediante sus disposiciones se autorizó al Comisario para los Servicios de la Marina Mercante: a).- Limitar el número de las personas dedicadas al servicio de carga, descarga y transporte de mercaderías en los puertos. b).-- A ordenar para ello la inscripción de tales personas en registros limitados especiales (lo que permite reducir la masa de trabajadores a fin de mejorar la situación de cada uno, tanto por el aumento del número de jornadas como por el de los salarios). c).-- A limitar el número de los empleadores de mano de obra portuaria. d).-- A regular la distribución de los trabajadores entre los distintos empleadores. y e).-- A fijar las tarifas que debían aplicarse por los servicios del puerto como también los horarios de trabajo.

El real decreto del 30 de abril de 1924, núm.596, - suprimió el Comisario para los Servicios de la Marina Mercante e instituyó el Ministerio de las Comunicaciones, el cual, por el real decreto del 10. de febrero de 1925, núm. 232, fue autorizado para establecer la oficina de trabajo-Portuario, entre cuyas funciones estaban las de llevar el-

registro de los trabajadores, autorizar a las asociaciones de los mismos para el ejercicio del trabajo en los puertos, vigilando su administración y funcionamiento; autorizar a los empleadores para el ejercicio de las labores portuarias; resolver, sin formalidades de juicio, las controversias individuales surgidas entre los trabajadores o entre ellos y los dadores de trabajo, referentes a la ejecución del trabajo o la aplicación de las tarifas; determinar los horarios de trabajo, de acuerdo con las disposiciones legales etc. Los empleadores sólo podían tomar, bajo pena de multa, a los trabajadores inscritos, pero la facultad de elección quedaba limitada por cuanto correspondía a la oficina distribuir a estos últimos entre los distintos empleadores o empresarios. Las partes, en cambio, podían ponerse de acuerdo sobre las tarifas de salarios.

Particular importancia reviste el real decreto del 24 de enero de 1929, número 166, por el cual se dispuso que los trabajadores que se dedican en los puertos a las operaciones de carga, descarga, trasbordo y movimiento general de las mercaderías, debían agruparse en "compañías en relación" a las diversas especialidades de trabajo que atendían, con autorización estatal.

Como dice Barassi, (38) varias categorías pueden agruparse en una compañía única. Las compañías tienen capa

---

(38).-- Tratado de Derecho del Trabajo, ed. Castellano, Ed. Alfa, 1953, versión Castellana del doctor Miguel Sussini.

idad Jurídica (art.2) y son dirigidas y representadas -- por un cónsul. El sindicato de trabajadores competente tiene facultad de vigilancia (art.8), pero la "compañía" está sometida a la autoridad portuaria encargada del régimen de trabajo y especialmente al control de la oficina del trabajo, la que, en lo que concierne a las listas, debe sertenida al tanto de las modificaciones sobrevenidas entre -- los trabajadores así como de las infracciones al régimen -- del trabajo portuario cometidas por los trabajadores, conmiras a la aplicación de las sanciones.

Como explica el tratadista Italiano "La naturaleza Jurídica de esta "compañías" no es comparable a la de ningún otro grupo colectivo (debido a que las "compañías" -- creadas por el real decreto del año 1926, número 166, tienen como antecedente las sociedades cooperativas del libre constitución, formadas por los trabajadores que tomaban asu cargo las operaciones portuarias de carga, descarga y -- transbordo. Tales organizaciones estaban naturalmente dominadas por los socios trabajadores, fuera por lo tanto de -- todo contacto con las asociaciones sindicales reconocidas y dotadas de amplia autonomía frente al comando del puerto). Son personas Jurídicas (artículo 14 del decreto ministerial del 19 de abril de 1929( prevalentemente de derecho -- Privado , como que se proponen un fin de lucro, esto es, la empresa de las operaciones portuarias arriba recordadas -- que se lleva a cabo mediante la explotación del trabajo de los miembros, lo mismo que sucedía en las cooperativas del trabajo preexistentes. Pero su estructura asociativa tiene caracteres propios, pues está formalmente limitada en su --

base autonómica dada por la voluntad de los miembros que la forman. No son sociedades comerciales. Las Leyes y decretos ministeriales correspondientes nunca se remiten al Código de Comercio entonces existente. No hay asambleas en que domine la voluntad soberana de los socios.

El presidente (el cónsul y los vicecónsules que eventualmente lo asisten) es nombrado por la autoridad encargada del régimen de trabajo, entre las personas designadas por la asociación sindical de trabajadores portuarios-competente; lo mismo sucede respecto del colegio de fiduciarios ("consiglieri") presidido por el cónsul a quienes corresponde la dirección técnica de los trabajadores y que son elegidos entre los miembros de la "compañía" que gozan de mayor estima entre sus compañeros de labor por su experiencia, capacidad profesional, instrucción, etc.

La formación y dirección de tales "compañías" no son voluntarias "Vemos pues - sigue diciendo Barassi, que el derecho Público plasma ampliamente a estas colectividades operantes, jurídicamente reconocidas. Deben compilar su balance anual (art.23 y sigts.), el cual si bien se somete a la condición de los miembros (art.26), debe ser controlado por los revisores (art.22) y aprobado por la autoridad portuaria encargada del régimen de trabajo (Art.24).

Como el empresario sólo puede estipular con la "compañía" un contrato de suministro de trabajo (mano de obra) bajo la forma de locación de obra, surge que los sujetos - del contrato Individual de trabajo Portuario son, por una parte, la "compañía" y, por la otra, el trabajador portuario que presta su fuerza de trabajo, que forma parte de la misma "compañía" y que realiza en el puerto las operaciones relativas a la carga, descarga, transbordo y movimiento general de mercaderías. Por lo tanto, entre el empresario (armador, agente de estibajes, etc.) y cada uno de los trabajadores no hay relación jurídica directa, afirma Barassi, "Características de este contrato es que el prestador de trabajo pertenece al grupo asociativo que es el empresario, de ahí que pueda encontrarse una analogía con las cooperativas de trabajo".

En cuanto al objeto de dicho contrato, según el mismo tratadista, consiste en la presentación retribuida del trabajo por parte del personal para la clase de actividad referida.

La presentación puede, en Italia, tener excepcionalmente carácter intelectual, de modo a dar lugar, con el concurso de otros requisitos, a una relación de empleo, -- por ejemplo en el caso del cónsul de la "compañía." Pero -- normalmente se trata de una relación de trabajo material, -- (por ejemplo, trabajo de los estibadores).

El contrato de trabajo portuario en el país que comentamos no está supeditado en su formación a ninguna formalidad especial, pero la prestación de trabajo está condi

cionada a la inscripción del trabajador portuario en el re  
gistro.

El trabajo se desarrolla de la siguiente manera: a-  
pedido del interesado, se forma el equipo por el cónsul se  
gún las directivas que le son impuestos por la legisla-  
ción y la Oficina del trabajo, rotando, por ejemplo, los -  
trabajadores inscritos y teniendo en cuenta la capacidad -  
física y profesional de los hombres. El equipo es puesto -  
luego a disposición del solicitante cuyas órdenes cumple -  
pero está en relación de subordinación únicamente con el -  
cónsul, y más directamente con los fiduciarios que los sus-  
tituyen.

La retribución es abonada a la "compañía" y reparti-  
da entre sus miembros con las retenciones permitidas por -  
el decreto ministerial que instituyó la Oficina de Trabajo.  
Dado el interés público existente en ésta organización, -  
los cónsules, a su vez, responden directamente ante la Ofi-  
cina de Trabajo de la regularidad del servicio. "Esta es -  
una respuesta de derecho público frente a la autoridad ad-  
ministrativa de la que derivan sus poderes" (39) y agrega:  
"La relación de derecho privado entre empresarios y "com-  
pañías", está encerrada dentro de un régimen férreo de de-  
rechos público".

El artículo 110 del Código de la Navegación, que es  
la disposición legal que da forma jurídica a las "compa-  
ñías portuarias otorga el monopolio de los trabajos en los

---

(39).- Barassi, obra citada.

puertos a las citadas "compañías, "salvo casos especiales- establecidos por el ministro de comunicaciones". En uso de esta atribución el ministro ha concedido, en diversas ocasiones, excepciones al monopolio aludido fundado en el principio de la "autonomía funcional". Según artículo publicado en el "Notiziario de lla Confederazione Generale dell Industria Italiana" número 8, del 20 de abril de 1964, bajo el título ll nuevo sciopero nei porti, "es un hecho que el monopolio de que disfrutaban las "compañías" portuarias - y el sistema de participación de las tarifas han conducido, aunque también como consecuencia de la reconocida deficiencia de las instalaciones existentes en los puertos y de sus implementos, con respecto a las crecientes exigencias del tráfico, a un costo de las operaciones portuarias, de tal modo oneroso que ha llevado a los puertos Italianos al más alto nivel del costo del manipuleo de las mercaderías. "El resultado de las excepciones a ese monopolio autorizadas - por el Ministerio de la Marina Mercante Italiano, fundado en el principio de la autonomía funcional, ha sido según la autorizada publicación que se gloza, que las industrias usufructuarias de tales excepciones han podido reducir los gastos inherentes a las operaciones portuarias que comentamos en una proporción de 10 a 1. Contra esas excepciones - y a fin de obtener la revocación de las mismas los trabajadores portuarios de Italia, agrupados en las referidas compañías, declararon una huelga en los primeros días del mes de abril de 1964, que paralizó la actividad total en los puertos de ese país.

En cuanto a la cancelación de la relación de trabajo portuario puede sobrevenir, de la misma manera que en cualquier otro contrato de trabajo; por mútuo consentimiento, por renuncia del trabajador, muerte del mismo, eliminación del registro dispuesta por la autoridad competente a fin de disminuir el número de trabajadores por considerarlo excesivo en ese momento. En este último caso puede corresponder al operario eliminado, además de la cuota individual que le pertenece según la ley, una compensación en dinero proporcional a la duración del servicio prestado. Esto último no ocurre en caso de eliminación del registro por motivos disciplinarios según resolución de la autoridad portuaria.

En cuanto a la competencia en las controversias derivadas del trabajo portuario, la misma corresponde al comandante del puerto o al tribunal, según el monto del diferendo.

PAISES BAJOS

En los países Bajos, la vieja ley sobre carga y descarga de buques del 16 de octubre de 1914, fue modificada el 27 de julio de 1931, oportunidad en que se ordenó su -- texto (40). Posteriormente en 1959, se introdujo también -- un agregado a la misma al que después nos referiremos.

Conforme al texto ordenado en 1931, las empresas de trabajos protuarios debían inscribirse en un registro especial y los jefes o directores de aquellas estaban obligados a velar a fin de que no fueran contratadas personas menores de 18 años o mujeres en los trabajos de carga y descarga.

(Normalmente estos trabajos en la mayoría de los -- países no lo efectúan las mujeres. Sin embargo hacemos notar que en Finlandia una encuesta que se realizó en el año de 1927 arrojó las siguientes cifras: 71 empresas empleaban 3,664 trabajadores permanentes de los cuales 3,183 -- eran hombres (el 86.9%) y 481 mujeres el 13.1%, y 7.373 -- ocasionales, de los cuales 6,020 eran hombres (81.7%) y 7.1.353 mujeres (18.3%). En Bélgica, el convenio colectivo -- de trabajo del puerto de Amberes contempla entre las profesiones especializadas a las "ceelvrowen", vale decir, mujeres capataces que dirigen, sea lo llamado equipo, o cuadrilla, etc. constituida por personas de su mismo sexo. Naturalmente los trabajos que efectúan estas "cuadrillas o --

---

(40).- OIT. Serie Legislativa.

equipos" son los más livianos existentes en las tareas de carga y descarga como son el de costuras de bolsas, etc. - El hecho extraño para nosotros, de la ejecución de estas labores por personal femenino es una consecuencia de la desaparición de la mano de obra masculina en los puertos durante la guerra. Actualmente el fenómeno tiende a disminuir.

Así mismo no podían ocupar a los obreros portuarios en contravención a las disposiciones existentes respecto - de las horas de trabajo y descanso.

La misma ley previó el establecimiento en cada distrito de una o varias comisiones consultivas del trabajo - portuario, las cuales tenían por misión asesorar a las autoridades nacionales, provinciales y comunales, en esa materia. Cada comisión se componía de un presidente y un vicepresidente nombrados por la autoridad y de un número par de vocales elegidos entre los empleadores y los trabajadores portuarios a cuyo fin el ministro del ramo debía consultar a las asociaciones patronales y obreras más representativas. También la ley previó el establecimiento de comisiones de seguridad de los trabajadores portuarios. -- (stuwadors veiligheidscommissies), cuyas funciones, de orden consultivo, consistían en velar por la seguridad y la prevención de accidentes en los puertos.

El agregado que se introdujo al texto de 1931 por - Ley del 19 de febrero de 1959 (41) obligó a los empleados a tener un servicio médico permanente en las empresas-

portuarias que ocupaban el mínimo de obreros que estableciera la reglamentación. Se permitió que varias empresas organicen en común el servicio médico o bien se afilien a otro ya existente. Dicho servicio, entre otras obligaciones, tiene la de examinar al obrero en el momento de ingresar al trabajo.

En cuanto a la regularización de tareas y estabilización de ganancias de los trabajadores portuarios, cabe decir que en el puerto de Rotterdam se produjo progresivamente durante el curso de la primera guerra mundial y en los años que le siguieron. Con anterioridad a ello reinaba la anarquía, como ocurría por otra parte en casi todos los puertos del mundo, En 1915 el conflicto bélico había reducido considerablemente la actividad del puerto y ello obligó al gobierno holandés a crear una Caja Nacional de Socorro para ayudar a los obreros portuarios desocupados. Poco después de ello, la Scheepvaartvereniging Zuid, asociación de los empleadores del puerto nombrado, decidió intervenir en los subsidios por paro y crear al mismo tiempo una organización para la contratación de los obreros.

Así fue como surgió la oficina de Contratación llamada Haven Reserve. Los obreros fueron divididos en varias categorías según sus obligaciones y derechos.

Con referencia al puerto de Rotterdam resulta interesante señalar que en él se lleva a la práctica, desde 1949, todo un programa de formación profesional de los trabajado

res portuarios (42). Se han organizado tres cursos: a) Deformación básica, tanto teórica, como práctica; b).- De formación especial (apuntadores, conductores de aparatos para izar los fardos, operarios de cabrestantes y escotilleros); y c).- De formación de capataces. La iniciativa, que se debió a la Federación Marítima de Rotterdam-Sur (asociación patronal), ha contado con la ayuda financiera del gobierno holandés y de la Municipalidad de Rotterdam.

En el otro gran puerto Neerlandés, Amsterdam, también corresponde destacar la obra de las entidades patronales lleva a cabo después de la destrucción de las instalaciones portuarias y paralización de actividades como consecuencia de la segunda guerra mundial.

En dicho puerto los empleadores reunidos en la Asociación de Navegación del Norte (scheepvaartvereniging Noord) crearon el 8 de mayo de 1945, la "Stichting - Samenwer Kende Havenbedrijven" (fundación de las empresas portuarias cooperativas) designada con las iniciales S.H.B. cuyo objetivo es, según reza el art.3o. de sus estatutos, "defender los intereses portuarios generales en el plano de los salarios y de las relaciones entre los trabajadores y los patronos, particularmente contratando y teniendo a su servicio y eventualmente formando mano de obra para las

---

(42).- Formación Profesional de Trabajadores del Puerto de Rotterdam, en "Revista Internacional del Trabajo" - T.49 núm.1 (enero 1954) pág.67.

empresas portuarias y conexas; organizando entre los participantes intercambio de la mano de obra; pagando los salarios y llevando al día la administración de la retribución de la mano de obra al servicio de la fundación.

En virtud de sus disposiciones los miembros de la S. H. B. se comprometen a contratar únicamente el personal técnico empleado en las mismas, de manera permanente o al que la S. H. B. ponga a su disposición. De ahí que el suministro de mano de obra sea, quizá, la misión principal de la fundación. La intención que se tuvo al formarla fué, en efecto, asegurar un empleo fijo al grupo de trabajadores portuarios y al mismo tiempo, crear las condiciones necesarias para que los empleadores puedan disponer en todo momento de una mano de obra suficiente. Como es lógico, para lograr tal finalidad, se estableció un sistema de garantía de salarios similar en sus rasgos generales a los que ya hemos comentado, costado en su mayor parte por los trabajadores, por más que también el estado contribuye a su financiación y cuya ejecución está a cargo de la S. H. B.

En términos generales puede decirse que el sistema holandés, tanto en Rotterdam como en Amsterdam, es fruto de la iniciativa patronal, en cuyas manos queda la administración del mismo, mientras que en Inglaterra es de carácter mixto obrero - patronal (comisiones locales en los puertos) bajo la vigilancia del estado que está al frente del Consejo Nacional de Trabajo portuario, y en Francia la intervención del Poder Público es aun mayor, ya que preside las oficinas centrales de mano de obra de cada puerto y la caja nacional de garantía.

ESTADOS UNIDOS DE NORTEAMERICA

Patente importancia para los intereses de la comunidad reviste el trabajo portuario y demostración palpable de ello es que el poder público no pudo permanecer indifere-  
nente ante los problemas que el mismo creó, un ejemplo claro nos lo da lo acontecido en el Puerto de Nueva York, evidentemente uno de los primeros del mundo, sino el primero, por su extensión y volumen de operaciones.

Si bien la solución a que se llegó, no agrega muchas variantes a lo que ya hemos estudiado en materia de estabilización de ganancias, narraremos someramente lo ocurrido en él, como dato ilustrativo de lo anterior.

A raíz de una huelga que a fines de 1951, paralizó durante casi un mes el puerto de Nueva York, con los perjuicios fáciles de imaginar, se nombró por parte del Comisario Industrial del Estado Mencionado, un comité de encuesta que llevó a cabo una investigación que duró varias semanas y que redactó un informe haciendo notar la existencia de prácticas abusivas en la contratación de obreros, como se el favoritismo, la cesión de una parte del salario por el privilegio de trabajar (Kickback), etc. (43)

Hacia la misma época la Comisión de Investigación Criminal del Estado de Nueva York quedó encargada por el gobierno de dicho Estado de la misión de investigar los as

---

(43).--Para mayores datos ver Vernon H. Jense, Contratación y empleo de los trabajadores portuarios en el puerto de Nueva York en "Revista Internacional del Trabajo" Tomo 57 Núm.4 (abr.1958) Página 397 a quien seguimos en esta exposición.

pectos delictivos que pudiera presentar la situación en los muelles del referido puerto. Sus trabajos que se extendieron por espacio de casi dos años, permitieron descubrir graves casos de corrupción entre los dirigentes obreros y por parte del sindicato una falta de protección de los núcleos de trabajadores ocupados en el puerto. Mediante componendas (colusorias) entre empleados de las empresas navieras o consignatorias y funcionarios de los sindicatos se mantenía el poder de los dirigentes sindicales corrompidos, y con el soborno y la corruptela se impedía la aplicación correcta de los convenios colectivos.

Los trabajadores y el público eran víctimas involuntarias o inconscientes de esas prácticas escandalosas.

El sistema de Contratación llamado "shape-up" con arreglo al cual los hombres se reúnen en el muelle en torno al agente de contratación para ser seleccionados por éste, fue criticado ya que atraía a un número excesivo de trabajadores para cubrir un número incierto de tareas. (44), poniendo de este modo al precitado agente, miembro de las organizaciones obreras, en situación privilegiada para explotar sin escrúpulos, a esos trabajadores, haciéndolos pagar dinero como precio para darles ocupación, o permitiéndole ejercer el favoritismo con respecto a parientes, amigos o incluso asociados en sus prácticas explotadoras (cri

---

(44).- Se calcula que 45,000 hombres se hacían competencia para obtener 20,000 puestos disponibles cada día -- ("Revista Internacional del Trabajo" T.65, núm.6 junio 1962, Condiciones de Trabajo de los Trabajadores del puerto de Nueva York, pág.722).

minales) según el autor a quien seguimos "El sistema en cuestión fué descrito como relacionado con agresiones y -- otras actividades delictivas, tales como el robo organizado, el pillaje, el juego o la aplicación de tasas usura--- rias de interés a los préstamos concedidos a los trabajadores necesitados".

Las revelaciones y recomendaciones de la Comisión - de Investigación Criminal causaron tal revuelo que, poco - después de publicado su informe, en junio de 1953, los Es- tados de Nueva York y de Nueva Jersey promulgaron las dis- posiciones legislativas conocidas con el nombre de "Acuer- do sobre la Comisión de Trabajo Portuario", o más comunmente, "acuerdo biestatal".

Por el referido acuerdo se creó una Comisión de Tra- bajo Portuario compuesta de dos miembros, uno por cada es- tado signatario, nombrado por los respectivos gobernadores y aprobados por las correspondientes legislaturas. Sus de- cisiones se toman de común acuerdo y cuentan con personal- auxiliar, bajo sus órdenes. Además, a partir del 1o. de di- ciembre de 1953, ninguna persona puede actuar como trabajador portuario en el puerto de Nueva York, sin hallarse pre- viamente inscrita en el registro abierto a tal objeto.

Así mismo deben inscribirse los agentes de contrata- ción, los superintendentes de muelles y los contratistas - de carga y descarga. La comisión puede denegar la inscrip- ción a toda persona culpable de actos delictivos, tales co- mo propugnar deliberadamente el cambio o derrocamiento del gobierno por la fuerza o la violencia, o a toda persona cu

ya presencia en el muelle u otros lugares del puerto pueda constituir "un peligro para la paz o la seguridad pública".

Fuera de estas causales no puede negar la inscripción en el registro a quien lo solicite, es decir, que el número de inscriptos es abierto. Pero está facultada para amonestar o dar de baja a todo trabajador que haya sido declarado culpable de un acto criminal o asimilable a los -- que son causa de descalificación al solicitar su primera -- inscripción, o haya cometido algún otro delito o falta.

A mas de ello, la comisión nombrada debe fomentar, -- en cuanto sea posible, la regularización del empleo de los trabajadores portuarios, eliminar las prácticas de contratación abusivas, reemplazándolas por otros sistemas que -- permitan poner término a la reglamentación y a la intervención del Estado en la primera oportunidad.

Por otra parte, la comisión quedó encargada, a partir del lo. de diciembre de 1954, de dar de baja en el registro de trabajadores a intervalos regulares a toda persona inscrita desde nueve meses antes, por lo menos que no -- haya trabajado durante los seis meses precedentes como trabajador portuario en el distrito de Nueva York o no haya -- solicitado empleo como tal en un centro de información sobre el empleo por el número mínimo de días que fije la comisión.

De gran importancia para todo el plan creado por la comisión aludida fué la disposición relativa a los centros de información sobre el empleo, en virtud de la cual " a -- partir del lo. de diciembre de 1953, ninguna persona podrá

partir del 1o. de diciembre de 1953, ninguna persona podrá contratar a otra, directa o indirectamente, para trabajar como trabajador portuario dentro del distrito del puerto de Nueva York, sino es por mediación de los centros de información. Ninguna persona podrá aceptar empleo como trabajador portuario dentro del distrito del puerto de Nueva York si no es por mediación de uno de dichos centros de información sobre empleo".

Para ello se han creado dentro del mencionado distrito, trece de los aludidos centros, en puntos convenientemente escogidos, que cuentan con locales modernos, amplios y confortables.

Los trabajadores han sido divididos en cuatro grupos principales: permanentes, regulares, cuadrillas encargadas específicamente de la carga y descarga de barcos y ocasionales. Como es lógico, el sistema de contratación varía según el grupo de que se trate. (45)

Todo trabajador que se presenta personalmente en un centro de información, a la hora que se acostumbra a hacer la contratación y no obtiene empleo pasado un tiempo prudencial, tiene derecho a recibir del referido centro una tarjeta en que consta el hecho de haberse presentado y no haber conseguido empleo en ese día. El sistema creado por la comisión de trabajo portuario se limitó a eso (no hay que olvidar que, como ya dijimos, la circunstancia de-

---

(45).- Para mayores datos ver Vernon H. Jensen, art. citado pág.408 y sigts.

no haber trabajado o no haber solicitado empleo en el puerto durante seis meses, trae como consecuencia la eliminación del registro.) No estableció un sistema de garantía como los que, hemos visto, funcionan en otros países. Por último, el 10. de abril de 1955 entró en vigencia una nueva reglamentación de la contratación que, si bien mantuvo en sus líneas generales el sistema que hemos descrito, introdujo algunas reformas.

El autor a quien seguimos en esta breve reseña sobre el puerto de Nueva York termina su estudio con las siguientes palabras.

"La comisión de Trabajo Portuario ha instaurado un sistema de contratación bajo su inspección directa, aunque la asignación propiamente dicha del trabajo sea hecha por los agentes de los empleadores. En relación con este último punto precisamente se ha operado la más importante reforma concreta. Cuando antes se cometían abusos, se encontraba frecuentemente complicado en ello algún agente de contratación, que no era responsable ante el empleador.

En la actualidad los agentes de contratación no pueden ser miembros de un sindicato, y el sindicato no puede intervenir en su designación, como tampoco tiene función alguna en el proceso de contratación, aunque tanto el sindicato como los empleadores tienen la posibilidad o modalidad práctica de ampliación que no sea contrario a la ley.

Es evidente que la forma como los trabajadores portuarios son contratados ahora no es tan mala como quisiera hacerse creer a veces, claro está que podrá perfeccionarse

todavía, pero el nivel del empleo y de las ganancias de la mayoría de los trabajadores portuarios que sólo trabajan - ocasionalmente se ha reducido bastante en los últimos años, y el programa de regularización del empleo de la Comisión de Trabajo Portuario ha tenido ya efectos saludables.

B R A S I L

En la República del Brasil el contrato de trabajo de los obreros portuarios ha sido objeto de dos secciones especiales de la "Consolidacao das lei do trabalho", son las que llevan los números VIII y IX del Título III, capítulo I, y se denominan "Dos servicios de estiba" y "Dos servicios de capatazias nos portos", respectivamente.

Contrariamente a lo que podría creerse, el término "Capatazia" no designa en la Consolidación Brasileña al --oficio que entre nosotros desempeña el capataz, vale decir "el que gobierna y vigila a cierto número de trabajadores u operarios", como dice el Diccionario de la Real Academia Española, sino un trabajo parecido, aunque algo distinto, --al de estiba.

La diferencia existente entre ambas clases de ta---reas la explica Mozart Victor Russomano de la siguiente ma---nera: "El trabajo de estiba y los de capatazia tiene pun---tos de contacto y por ese motivo, la reglamentación de ---esos trabajos es casi la misma. Ambos remueven mercancías. Ello no obstante, el servicio de estiba es confiado a las entidades estibadoras expresamente mencionadas en el art.---255, párrafo 2o. mientras que el servicio de capatazia ---es ejecutado por el personal contratado por la Administra---ción del puerto (art.285, párrafo único). Por otro lado el servicio de estiba tiene por escenario propio la embar---cación mientras que el de capatazia se desarrolla en tie---

rra. (46) Así uno acaba donde el otro empieza guardando entre sí varios puntos de contacto, como ser:

1).- La naturaleza especial del trabajo realizado sin el vínculo de la relación de empleo, como verdaderos profesionales autónomos.

2).- La condición aleatoria de los servicios y de la remuneración que dependerá de la existencia, en los respectivos puertos de movimiento marítimo (art.255, parágrafo 2o, y 285, números 3 C.L.T.)

3).- Privilegio para el ejercicio de las actividades, salvo las excepciones expresamente previstas en la "ley" (47)

Se ha discutido en la doctrina brasileña acerca de la naturaleza del vínculo jurídico que rige esas formas de prestación de servicios, habiendo prevalecido el criterio de que no existe un verdadero contrato de trabajo subordinado entre los obreros y quienes toman sus servicios. Esta clase de operarios, constituye una categoría especial de trabajadores autónomos, de características propias en que, el interés común, exige la cooperación en el trabajo bajo la forma regulada por la ley. Por otra parte, esta última es muy detallista, en su articulado como que reglamenta, por ejemplo: quienes pueden ejecutar los servicios de estiba (art.255, parágrafo 2o, de la Ley de Trabajo); la forma

---

(46).-Mozart Victor Russomano, Comentari y Consideraciones de la Ley del trabajo, T.1 Rio de Janeiro pág.378.

(47).-Nelio Reis contratos especiales de trabajo, Rio Janeiro 1955 pág.170.

en que los armadores o sus agentes requerirán los servicios de las entidades estibadoras (art.261 de la misma); - lo referente al pago de las sumas a que son acreedores los operarios o sea, ocasión en que deben abonarse (art.262);- porcentajes que corresponden al obrero y al contramaestre (capataz) (Art.274; mínimo que debe percibir cada trabajador (art. 275); la duración de la jornada de trabajo, su división en turnos y los intervalos que deben existir entre cada uno de ellos (art. 278) etc.

Como dice el tratadista citado últimamente, encarga das las entidades de estibadores de la ejecución de esos servicios y recibiendo ellas de los interesados de paga de los mismos, a su vez les compete la remuneración debida a los operarios estibadores, lo que la ley determina se ha hecho dentro de veinticuatro horas después de la terminación del servicio de cada día, en el propio local de servicio o en la sede del respectivo sindicato. Como se ve, el armador, su agente o el cargador no abona directamente los salarios a los capataces y obreros portuarios, sino a las entidades estibadoras "del art.255, párrafo 2o. si bien esta misma disposición en su inciso c) admite que los servicios de estiba pueden ser ejecutados por los armadores directamente o por intermedio de sus agentes.

Además sigue diciendo Nelio Reis, "constituyendo privilegio, no quiso el legislador dejar la valoración de esos servicios al criterio peligroso de las entidades estibadoras.

El sistema adoptado fué el de la fijación de tareas

sobre la base del tonelaje, cubaje o unidad de mercaderias, variables en cada punto de acuerdo con el valor de las tareas de capatazias y otros criterios" (art.270).

Todo lo anteriormente dicho es aplicable, en líneas generales, a los trabajos de capatazias.

Para concluir, cabe señalar que, en virtud de otras disposiciones legales, los obreros portuarios deben matriculares en registros especiales, y que, en virtud del decreto ley 9,462 del 15 de julio de 1946, solo se admitió, a los trabajadores brasileños o asimilados.

CAPITULO QUINTO

ANALISIS GENERAL DE LA NUEVA LEY FEDERAL DEL TRABAJO  
ANALISIS DEL TRABAJO DE MANIOBRAS DE SERVICIO PUBLICO EN ZO  
NAS BAJO JURISDICCION FEDERAL

## CAPITULO V

### ANALISIS DE LA NUEVA LEY FEDERAL DEL TRABAJO.

En la historia de nuestro derecho del trabajo encontramos tres grandes momentos.

El primero se dió en la asamblea constituyente de Querétaro, cuando los diputados, al concluir profundos debates lanzaron al mundo la idea de los derechos sociales, como un conjunto de principios e instituciones que aseguran constitucionalmente, condiciones justas de prestación de servicios, a fin de que los trabajadores pudieran compartir los beneficios de las riquezas naturales de la civilización y de la cultura.

El segundo momento fué la consecuencia y la continuación del artículo 123 de la Constitución, se inició con la legislación de los estados y culminó con la Ley Federal del Trabajo de 1931.

El tercero de los momentos está constituido por los 39 años que cumplió la Ley Federal del Trabajo de 1931, y la Promulgación del Decreto del 10. de abril de 1970, de la Nueva Ley Federal del Trabajo, que entró en vigor el 10. de Mayo de 1970.

Los autores de la Ley Federal del Trabajo de 1931, pueden estar tranquilos, porque su obra cumplió brillantemente y eficazmente la función a la que fué destinada, ya que fué uno de los medios que apoyó el progreso de la economía nacional y en cierta forma la elevación de las condiciones de vida de los trabajadores; la armonía de sus prin

cipios e instituciones su regulación de los problemas de trabajo, la determinación de los beneficios mínimos que deberían corresponder a los trabajadores por la prestación de sus servicios, la fijación de las normas para el trabajo de las mujeres y de los menores, la consideración de algunos trabajos especiales, como la actividad ferrocarrilera o el trabajo de los marinos, la ordenación de los principios sobre los riesgos de trabajo, el reconocimiento y la afirmación de las libertades de coalición, la organización de las juntas de Conciliación y Arbitraje y la creación de un derecho procesal autónomo, hicieron posible que el trabajo principiara a ocupar el rango que le corresponde en el fenómeno de la producción.

A su vez las libertades de coalición sindical y de huelga, permitieron la organización, cada vez más fuerte, de los sindicatos y federaciones y confederaciones de trabajadores los que pudieron exigir, en ocasiones recurriendo al procedimiento de huelga, la celebración de contratos colectivos, en la mayoría de los cuales se obtuvo beneficios superiores a los previstos por el legislador de 1931. Por su parte las Autoridades del Trabajo, crearon una basta jurisprudencia, inspirada en los principios de justicia social que derivan del artículo 123 lo que sirvió para precisar las disposiciones de la ley de 1931 y para llenar algunas de sus lagunas.

Pero nuestra realidad social y económica es muy distinta en la actualidad de la que contempló la ley de 1931; en aquel año y subsiguientes se esbozaba apenas el princi-

pio de una era de crecimiento y progreso, en tanto que en nuestros días el desarrollo industrial y la amplitud existente de las relaciones comerciales nacionales e institucionales, determinaron una problemática nueva que exigía una legislación que, al igual que su antecesora, constituyera un paso más para ayudar al progreso y para asegurar a los trabajadores una participación justa en los beneficios de la economía.

Es cierto que la nueva Ley Federal del Trabajo tiene la tendencia a conceder a los trabajadores en general mejores beneficios que no se encontraban consignados anteriormente pero es conveniente hacer notar, que la legislación del trabajo no puede ser un Derecho Estático, sino -- por el contrario, para llevar a cabo sus fines de Justicia Social, tiene que ser un Derecho Dinámico, que procure mejorar las condiciones de vida de los trabajadores, que -- otorguen a los trabajadores beneficios nuevos en la medida que el desarrollo de la Industria lo permita. Solamente -- así se realizarán los ideales de Justicia Social, que quedaron consignados en nuestra constitución en su artículo -- 27 y 123.

Trabajo de Maniobras de Servicio Público en Zonas -- bajo Jurisdicción Federal.

En la Nueva Ley Federal del Trabajo, en el título -- sexto, capítulo VII, encontramos por primera vez en la historia del Derecho del Trabajo, la reglamentación de los -- trabajadores de maniobras de servicio público en zonas bajo jurisdicción federal.

Ahora bien debemos hacer notar que en la iniciativa de ley, enviada por el Presidente de la República, C. Lic. Gustavo Díaz Ordaz, para su discusión y aprobación a la H. Cámara de Diputados, en el capítulo designado al trabajo de maniobras, este se encontraba bajo el rubro de "Trabajo de Carga, Desoarga, Estiba, Desestiba, y Complementarios en los Puertos".

Este título fué modificado en el seno de la Cámara por el de "Trabajo de maniobras de Servicio Público en zonas bajo jurisdicción federal", debido a que el título utilizado en la Iniciativa, era limitativo en cuanto a los trabajos y los restringía exclusivamente al realizado en los puertos, por estas razones se optó, no restringir la clase de maniobras, haciendo alusión a todas aquellas maniobras de Servicio Público y es más no solo a las efectuadas en los puertos, sino a todas aquellas maniobras realizadas en zonas bajo jurisdicción federal.

Los trabajadores y los patronos que se ocupen de las maniobras de Servicio Público en zonas bajo jurisdicción federal, habían expresado al gobierno federal, así como al de los Estados, en diversas ocasiones la necesidad de una reglamentación que regulase las relaciones obrero patronales y que impidiera los daños que frecuentemente se originan a los trabajadores.

Asimismo la Ley de Vías Generales de Comunicación en su artículo 124, en sus párrafos cuarto y quinto, expresaba claramente que las relaciones entre los permisionarios de maniobras de Servicio Público, así como de servi---

cio particular con sus trabajadores se debían regir por -- las disposiciones de la Ley Federal del Trabajo.

Pero la Ley Federal del Trabajo de 1931 era omisa a éste respecto, no reglamentaba el trabajo de maniobras de Servicio Público; y dado el carácter especial que reviste este tipo de trabajo, era bastante difícil que se rigieran por las disposiciones generales de la ley.

La única fuente donde podían regular las formas de prestación, retribución y demás derechos de los trabajadores maniobristas, era mediante los contratos colectivos -- que celebraban, con los permisionarios, con los patrones.-- Esto traía en ciertas ocasiones, como apuntamos en los capítulos anteriores una serie de problemas, y en mas de una ocasión, explotación de los mismos trabajadores. Sin embargo, haciendo eco a los pedimentos de trabajadores y de algunos patronos, y disposiciones legales, la Nueva Ley Federal del Trabajo, reglamentó en forma específica a éste tipo de trabajadores, en el título sexto, capítulo VII, bajo el rubro de "El Trabajo de Maniobras de Servicio Público -- en Zonas bajo Jurisdicción Federal."

Ahora bien trataremos de analizar en forma breve,-- (en virtud de haberlo analizado en los capítulos anteriores), en que consiste el Trabajo de Maniobras de Servicio Público en Zonas bajo Jurisdicción Federal.

Las maniobras en los puertos revisten en México características especiales, que consisten en que "son actividades conexas con las Vías Generales de Comunicación, eje-

cutadas en Zonas Federales y que constituyen un servicio - reglamentado por el estado".

"Son actividades conexas con las Vías Generales de Comunicación".

El transporte sujeto a los poderes federales se realiza a través de las Vías Generales de Comunicación. Estas comprenden como partes integrantes los terrenos y aguas, - construcciones, instalaciones, accesorios requeridos, etc. Por tanto, las actividades conexas con el transporte que - se efectúa a través de las vías generales de comunicación - tienen el carácter de actividades conexas con las propias - vías, ya que la explotación de dichas vías no se efectúa - únicamente por medio del transporte sino también por las - actividades que le son complementarias.

"Son Ejecutadas en Zonas Federales"

Efectivamente, para que las maniobras tengan el carácter de actividades sujetas a los poderes federales deben llenar el requisito de ejecutarse en zonas federales, - ya sea dentro de ellos exclusivamente, ya sea partiendo de una zona federal hacia algún punto exterior a ella, o vice - versa. Este último caso se encuentra expresamente previsto en el artículo 124 de la Ley de Vías Generales de Comuni- - cación, así como en los artículos 14 y 16 del reglamento - del propio artículo 124.

Es necesario precisar que se entiende por Zonas -- Federales, cual es su ubicación y delimitación para los -- efectos de maniobras de Servicio Público.

Se entiende por Zonas Federales para los efectos de maniobras de Jurisdicción Federal "Las extensiones de tierra y agua de jurisdicción federal que tienen el carácter de vías generales de comunicación o de partes integrantes de las mismas y aptas para que en ellas se ejecuten las maniobras o actividades de las propias vías generales de comunicación.

Ubicación de las Zonas Federales para efectos de maniobras.

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

El artículo I de la ley de Vías Generales establece que se debe entender por Vías Generales de Comunicación, y así mismo las zonas federales se encuentran dentro de tales vías o en las partes integrantes de las mismas.

Delimitación de las Zonas Federales para los efectos de maniobras.

Diversos preceptos legales o reglamentos determinan que tienen el carácter de zonas federales para los efectos

de maniobras ciertas partes de las Vías Generales de Comunicación y sus partes integrantes, a continuación se enuncian los lugares de referencia en forma enunciativa y no limitativa.

- I.-- Las Playas Marítimas. (Art. 173 Ley de V.G. de C.)
- II.-- La Zona Marítima Terrestre (Art. 173 L. de V.G. de C)
- III.-- Las Riberas y Zonas Federales de las corrientes. Art. 2, Frac. V. y VII del Reglamento para la ocupación y construcción de obras en el Mar Territorial, vías navegables, playas y zonas federales.
- IV.-- Los puertos (Artículo 173 Ley de V.G. de C.)
- V.-- Los Muelles y otras instalaciones portuarias. -- (Art. 5 Frac.I, inciso 6 y 17 del Reglamento -- del Artículo 124 de la L. de V.G. de C.
- VI.-- Las Aguas de Propiedad Nacional. .  
El artículo 124 de la ley de Vías Generales de Comunicación se refiere no solamente a maniobras que se efectúan en tierra, sino también en el agua, como el alijo.
- VII.-- Los Aerodromos o aeropuertos autorizados para el tráfico comercial.
- VIII.-- Estaciones, andenes, bodegas, patios, escapes y espuelas de ferrocarril.
- IX.-- Patios, plazoletas y bodegas que se encuentran dentro de los límites de las zonas federales.

X.- Los Puentes.

XI.- La extensión necesaria para el derecho de vía.

XII.- Los caminos (en los casos enunciados por el Art. 1 de la Ley V.G. de C. Frac. VI).

"Son un Servicio Reglamentado por el Estado".

Debido a que las maniobras son actividades conexas con las vías generales de comunicación, requieren estar reglamentadas por el estado, ya que las vías generales de comunicación (en especial aquellas a través de las cuales se realizan las distintas actividades de transporte) revisten una primordial importancia para el interés público, es imposible que el estado se desatienda de reglamentar los servicios referentes a la explotación, aprovechamiento y uso de las mencionadas vías.

ANALISIS DE LOS ARTICULOS DE LA NUEVA LEY FEDERAL DEL TRABAJO REFERENTES AL TRABAJO DE MANIOBRAS DE SERVICIO PUBLICO EN ZONAS BAJO JURISDICCION FEDERAL.

Salvo el artículo 265 que sufrió modificaciones los demás artículos que reglamentan el trabajo de maniobras de servicio publico en zonas bajo jurisdicción federal, quedaron redactados en igual forma que en la iniciativa de la ley enviada por el C. Presidente de la República, Lic. Gustavo Díaz Ordaz, a la Cámara de Diputados.

Artículo 265.- (De la Iniciativa de ley)

"Las disposiciones de éste capítulo se aplican al trabajo, en los puertos, a bordo o en tierra.

Los trabajos a que se refiere el párrafo anterior son:

I.- Los de carga, descarga, estiba y desestiba, alijo, chequeo, atraque, amarre, acarreo almacenaje y transbordo de carga y equipaje de los buques a tierra firme o al local del destino en el puerto de embarque o desembarque o viceversa, así como a los trabajos en lanchas para prácticos y a los complementarios y conexos.

II.- Los trabajos, de los ennumerados, en la fracción anterior, que se desarrollen en tierra.

Dicho artículo de la iniciativa de ley, fué modificado por la H. Cámara de Diputados en la nueva ley, como sigue: Artículo 265, las disposiciones de éste capítulo se aplican al trabajo de maniobras de servicio público de-

carga, descarga, estiba, desestiba, alijo, chequeo, atraque, amarre, acarreo, almacenaje y transbordo de carga y equipaje que se efectúe a bordo de buques o en tierra en los puertos, vías navegables, estaciones de ferrocarril y demás zonas bajo jurisdicción federal, al que se desarrolle en lanchas para prácticos y a los trabajos complementarios conexos".

Comentario: Este artículo comprende los servicios públicos que se realizan en zonas de jurisdicción federal y no solo en los puertos, pues esto limitaría el alcance de estas disposiciones además en razón de que estos servicios se pueden aprovechar no sólo las empresas, sino el público en general.

Conforme a ésta disposición las relaciones laborales de los trabajadores portuarios se regirán por las disposiciones de la misma, así como todos los demás trabajadores que realicen las labores a que se refiere el precepto comentado en cualquier zona de jurisdicción federal. Las actividades de los pilotos de puerto que le dan entrada y salida a las embarcaciones también se rigen por éste capítulo.

#### Artículo 266.-

En los contratos colectivos se determinarán las maniobras objeto de los mismos, distinguiéndose de las que correspondan a otros trabajadores.

Este artículo fué producto de los hechos reales de la vida nacional pues las diversas organizaciones de traba

jadores, desde hace muchos años, han dividido las manio---  
bras de carga y descarga, de tal manera que cada organiza-  
ción se ocupa de alguna o de algunas; motivo por el cual -  
en dicho precepto se estipula que en los contratos colecti-  
vos se determinarán las maniobras objetos de los mismos, -  
distinguiendo de las que correspondan a otros trabajadores.

Artículo 267.-

"no podrá utilizarse el trabajo de los menores de -  
dieciseis años.

Las reformas del año de 1962 a la Ley Federal del -  
Trabajo de 1931, recogieron la experiencia nacional y las-  
recomendaciones sobre el trabajo de los menores más impor-  
tantes del Derecho Internacional del Trabajo, y como no --  
existía al modo de ver de los legisladores, ningún elemen-  
to nuevo que obligase a una nueva reforma a estas disposi-  
ciones respecto al trabajo de los menores, tanto la inicia-  
tiva, como la nueva ley se limitaron a reproducir las nor-  
mas de la legislación de 1931 reformadas en el año de 1962.

Artículo 268.-

En la Iniciativa de Ley.

"Son patronos las empresas navieras y las de manio-  
bras portuarias, los armadores navieros y fletadores, los-  
consignatarios de buques, los agentes aduanales y, en gene-  
ral, las personas que ordenen los trabajos".

Este artículo sólo sufrió pequeñas modificaciones -  
en la redacción de la nueva ley, y estas son comprensibles  
dado a que en la iniciativa se restrinja ésta reglamenta--

ción a los trabajos portuarios y la nueva ley la amplió a todas las zonas bajo jurisdicción federal.

Artículo 268.- Nueva Ley.

"Son patrones las empresas navieras y las de maniobras, los armadores y fletadores, los consignatarios, los agentes aduanales y demás personas que ordenen los trabajos."

Era necesario que se determinara en forma precisa - quienes son patrones en las maniobras que se realizan en los puertos y zonas de jurisdicción federal, por que como oportunamente analizamos en capítulos anteriores, existía por diversas razones, una confusión respecto a quienes se debía considerar como patrones y en mas de una ocasión se llegó a confundir a los sindicatos obreros con empresas de maniobras, no obstante que los sindicatos obreros son organizaciones creadas para la defensa y mejoramiento de sus intereses comunes.

Esta confusión entre otras razones, la encontramos en; la ley de Vías Generales de Comunicación en su Artículo 124 párrafo tercero que a su letra nos dice "La Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, expedirá los permisos para la ejecución de maniobras de servicio público, -- preferentemente a empresas individuales o colectivas, constituidas entre otras personas por grupos de trabajadores - cualquiera que sea el tipo de organización legal que adopten; el artículo segundo transitorio del decreto que reformó el artículo 124 de la citada ley nos dice que las orga-

nizaciones de trabajadores maniobristas que actualmente -- están prestando el servicio público de maniobras, continuarán desempeñándolo, hasta en tanto se constituyan en sus -- respectivas localidades las empresas de maniobras, con -- arreglo a este decreto y que si la expiración de ese término se hubieren constituido las empresas mencionadas las -- organizaciones de trabajadores maniobristas titulares de -- los permisos deberían seguir presentándolo: El reglamento del artículo 124 de la ley de Vías Generales de Comunicación, utiliza el término empresas de maniobras sin diferenciar en ningún caso si son sindicatos de maniobristas o de verdad empresas de maniobras.

Podemos concluir de lo anterior que tanto el artículo 124 de la ley de Vías Generales de Comunicación, como -- los artículos transitorios del decreto que reformó dicho -- artículo, como el reglamento respectivo del mismo inducen -- a la confusión de los sindicatos de maniobristas con empresas de maniobras.

Otra de las razones que creó esta confusión es la -- de que algunas agrupaciones de Trabajadores Maniobristas -- prestan el servicio únicamente con su trabajo personal y -- otros sindicatos de maniobristas cuentan con maquinaria y -- equipos propios.

Este hecho ha engendrado en ocasiones la opinión de que tales sindicatos sean más bien empresas de maniobras.

Esta confusión ha quedado dilucidada afortunadamente por la Suprema Corte de Justicia de la Nación, en diversas ejecutorias que constituyen jurisprudencia. Ha resuel-

to que "Si un grupo de Trabajadores se organiza en sindicato y obtiene permiso de la Secretaría de Comunicaciones para llevar a cabo alguna de las maniobras a que se contrae el artículo 124 de la ley y de vías generales de comunicación, no por ese hecho se convierte en empresas de maniobras de carácter mercantil cuya única finalidad sea la de lucrar, sino que continúa siendo un sindicato de trabajadodores asalariados; que a cambio de su trabajo perciben jornal y prestan sus servicio a un patrón independientemente de que las maniobras que realicen constituyan un serviciopúblico, pues esto sólo significa que deben ajustar sus actividades a la ley respectiva." (48)

Ahora bien, a manera de aclaración, debemos hacer - notar que si bien es cierto lo expuesto por nuestro Máximo Tribunal de Justicia, en diversas ejecutorias que constituyen jurisprudencia; en el sentido de que "éstas agrupaciones no son empresas mercantiles, ya que por tener el carácter de sindicatos no pueden perseguir un fin lucrativo"; y que tienen como finalidad y están formadas para la defensa y mejoramiento de sus interese comunes, "La realidad en - nuestro medio es otra ya que la inmensa mayoría de los sindicatos de la zona Marítima no representan el interés de - los Trabajadores. Mediante un largo proceso de corrupción, estas organizaciones se han transformado en empresas de maniobras o mercantiles que explotan el trabajo ajeno, y loexplotan en la forma mas despiadada. Las víctimas de éstaexplotación son los obreros llamados "cuijos". (o sea quie-

nes trabajan por otros sin percibir el salario íntegro) -- que trabajan al servicio de los sindicatos sin gozar de -- ninguna de las garantías que consagra el artículo 123 de -- la Constitución.

El resultado de ésta confusión existente y la falta de un ordenamiento que estipulase a quienes debían considerarse como patrones, había creado que los trabajadores -- quedaran desprotegidos por ambos lados, es decir, los sindicatos que en cierta forma eran empresas de maniobras, -- eludían la responsabilidad con los trabajadores llamados -- "cuijes" apoyándose en las ejecutorias de la Suprema Corte de Justicia, el respecto de que ellos no eran patrones, si no que continuaban siendo Sindicato de Trabajadores y que los que tenían que responder eran los patrones.

Por su lado los que ordenaban los trabajos trataban de eludir responsabilidades, aduciendo que ellos no los ha bían empleado, que ellos habían contratado, con una empresa de maniobras y que ésta era la que debía responder.

Afortunadamente este problema a quedado dilucidado; conforme a lo dispuesto en este precepto (Art.268), no sólo son patrones las mencionadas empresas de maniobras sino también las empresas navieras, los armadores y fletadores, los consignatarios, agentes aduanales y demás personas --- que ordenen los Trabajos", es decir, cualquier persona que utilice los servicios de los trabajadores, por cuyo motivo se ha considerado que estos servicios tienen el carácter -- de públicos y así mismo siempre habrá un patrón, que res-- ponda a los trabajadores.

Creo conveniente y necesario explicar en forma más o menos detallada el significado de; empresas navieras, armadores, fletadores, consignatarios y agentes aduanales.

Debido a que estos términos provocan ciertas confusiones respecto a su significado.

Naviero.- Propietario de uno o más buques mercantes o pesqueros. Empresas Navieras cuando se trata de una sociedad. (49)

Empresa Marítima.- Conjunto de trabajo, de elementos materiales y de valores incorporeos, coordinados para la explotación de uno o más buques en el tráfico marítimo (Ley de Navegación y Comercio Marítimo Art.1267).

Empresa Naviera.- Todas aquellas empresas que se dedican al tráfico marítimo y en general a la explotación del buque. (50)

Armador.- El que explota buques de su propiedad o alquilado. (51) Persona mercantil, individual o social, dedicada a la explotación de un buque mercante propio o arrendado (52). Antiguamente capitán de un buque armado en guerra, o el mismo navío armado para éste efecto.- El que armaba y habilitaba una embarcación para ejercer el corzo.

---

(49).-Diccionario Marítimo, Julián Amich, Ed. Juventud.

(50).-Diccionario Enciclopédico Abreviado, Ed. Espasa Argentina.

(51).-Diccionario Marítimo, Ed. Litorales México.

(52).-Diccionario de Derecho, Rafael de Pina, Ed. Porrúa.

En lo etimológico cabe decir que deriva ésta palabra del verbo armar; armar en el sentido extenso y usual, es equipar al buque con cuanto se precisa, para dejarlo en la situación de "Listo para hacerse a la mar", esto es, la suma de los efectos más eterogéneos, cuyo común destino es completar las instalaciones fijas del casco, de modo de -- que éstas puedan servir para los fines a que son destina-- das.

En rigurosa doctrina jurídica puede hablarse de armadores cuando existan empresas que se dediquen a equipar, pertrechar y habitullar buques que luego son cedidos a -- otras empresas en orden a su explotación mercantil. Si tal actividad es efectuada con los requisitos inherentes de to da actividad mercantil, existe en verdad la empresa armadora.

Dos conceptos distintos son el de armador y el de naviero, "Se entiende por armador a las empresas que efectivamente se dedican tan solo a equipar, armar y pertre--- char buques, para denominar navieras, a todas las que se -- dedican al tráfico marítimo y en general a la explotación del buque". (53) definición igual es la que nos dá el Diccionario Marítimo de la Editorial Juventud.

Fletador.- El que alquila una embarcación o parte -- de ella, para conducir mercancías u otro objeto (54).- La Parte que en el contrato de fletamiento entrega la carga --

---

(53).- Enciclopedia General del Mar Tomo II y I.

(54).- Diccionario Marítimo. Ed. Litorales.

que ha de ser transportada. (55).- El Fletador es, en el contrato de fletamiento, aquella parte a cuya disposición es puesto el buque o parte de él para realizar un transporte (56).- En virtud del contrato de fletamiento el naviero se obliga a realizar con su buque, un transporte marítimo en los términos que se pacten y el fletador se obliga a entregar oportunamente las mercancías o efectos que deban transportarse y a pagar el flete. (Ley de navegación y comercio marítimo art.157).

Consignatario.- El negociante a quien va encomendado el todo o parte del cargamento de un buque para que corra con su venta.- Persona que recibe un depósito de naturaleza judicial.- Aquella a la que va destinada una cosa que es objeto de contrato de transporte. (Estos dos conceptos anteriores no son aplicables en los medios marinos sino sólo y exclusivamente en un ámbito muy restringido jurídico, como explicaremos en líneas posteriores). (57)

Consignatario.- Aquel para quien va destinado un buque, un cargamento o una partida de mercancías.- Persona que en los puertos de mar representa al naviero de un buque, para atender los asuntos administrativos que se relacionan con la carga y pasaje. (58).- Negociante a quien se

---

(55).- Diccionario de Derecho. Rafael de Pina. Ed. Porrúa.

(56).- Diccionario Enciclopédico Abreviado. Ed. Espasa, Argentina.

(57).- Diccionario de Derecho. Rafael de Pina. Ed. Porrúa.

(58).- Diccionario Enciclopédico Abreviado Ed. Espasa, Argentina.

dirige o destina un buque para su venta o desarme o mercaderías para depositarlas o venderlas. Se ocupa regularmente de los asuntos que conciernen al buque (59). El representante del armador en un puerto y que con la retribución de un tanto por ciento sobre el flete y otras remuneraciones, gestiona la carga, descarga, y despacha la documentación oficial y todo cuanto referente al buque necesite el capitán. (60)

Basada en la pura acepción del verbo castellano consignar, que significa tanto como dirigir a un lugar, o -- bien expedir su derivado consignatario, significa en el -- campo del derecho marítimo la persona o quien es dirigido-- un buque, cuando ha de hacer escala u operación en el puer-- to de la residencia de aquel, para que se haga cargo de la totalidad de los trámites mercantiles y administrativos re-- lacionados con el mismo. En forma similar lo define el Dic-- cionario de la real academia española, al decir que es consignatario, la persona que en los puertos de mar representa al armador de un buque para entenderse de los asuntos -- administrativos que se relacionan con su carga y pasaje.

Es justo decir que en muchos países se entiende por consignatario, latu sensu, no al del buque sino al de la -- carga, esto es, a la persona a quien va destinada la carga embarcada en el buque, figura que en el Derecho Marítimo -- viene siendo conocida como receptor.

---

(59).-- Diccionario Marítimo. Ed. Litorales.

(60).-- Diccionario Marítimo. Julián Amich. Ed. Juventud.

Es tal confusión entre la persona del consignatario y receptor. Esta distinción se encuentra bien clara en los sectores marino, pero no en los puramente judiciales, los-  
cuales al no ser especialistas en la materia, se atienen -  
muy a la terminología de los textos. (61)

Agentes Aduanales.- Persona autorizada por la Secre-  
taria de Hacienda y Crédito Público, mediante el otorga-  
miento de la patente correspondiente, para realizar por --  
cuenta ajena, los trámites relativos a la importación y ex-  
portación de mercancías. (62).- Aquellos que están legal-  
mente capacitados para realizar operaciones de importación  
y exportación de mercancías por cuenta de otro. (63)

Con respecto al término "y demás personas que orde-  
nen los trabajos", debemos entender no a cualquier persona,  
sino solamente a aquella persona que ordene los trabajos -  
de maniobras de Servicio Público, independientemente del--  
nombre, término o vocablo que se utilice para denominarlo.

Artículo 269.-

"Las personas a que se refiere el artículo anterior,  
que en forma conjunta ordenen los trabajos comprendidos en  
este capítulo son solidariamente responsables por los sala-  
rios e indemnizaciones que corresponden a los trabajadores  
por los trabajos realizados".

Este artículo es resultado del artículo anteriormente

---

(61).- Enciclopedia General del Mar. Tomo II.

(62).- Diccionario de Derecho. Rafael de Pina. Ed. Porrúa.

(63).- Diccionario Enciclopédico Abreviado. Ed. Espasa, Ar-  
gentina.

te comentado, ya que no solo era suficiente establecer, -- quienes son patrones, sino además, quienes son solidaria-- mente responsables de los salarios e indemnizaciones de -- los trabajadores; podemos observar el espíritu protector -- de la Nueva Ley respecto de los trabajadores.

Artículo 270.-

"El salario puede fijarse por unidad de tiempo, por unidad de obra, por peso de los bultos o por cualquier -- otra manera.

Si intervienen varios trabajadores en una maniobra, el salario se distribuirá entre ellos de conformidad con -- sus categorías y en proporción en que participen".

Este precepto contiene las normas relativas a los -- salarios; se señalan las normas principales que se usan en la vida real en nuestros puertos para la fijación del mismo y en la misma forma expresa que existen diversos aspectos del trabajo de maniobras, al referirse a las diferen-- tes categorías de trabajadores. (Alijadores, estibadores, -- etc.) Y que cuando intervengan varios trabajadores el salario deberá ser distribuido de acuerdo a la categoría y en proporción a la participación en el trabajo realizado.

Artículo 271.-

"El salario se pagará directamente al trabajador de conformidad con lo dispuesto en el artículo 100.

El pago hecho a organizaciones cualquiera que sea -- su naturaleza, o a intermediarios para que a su vez hagan el pago a los trabajadores, no libera de responsabilidad a

los patrones".

Este artículo ratifica en su párrafo primero un -- principio general: Era necesario e imprescindible esa ratificación por que con mucha frecuencia o mejor dicho en la mayoría de los casos algunos organismos y aún los mismos - sindicatos obreros, reciben los salarios que corresponden por las maniobras realizadas y lo distribuyen a su entero-arbitrio, explotando así a los de su misma clase, prueba - real de ello lo encontramos en los "Cuijes" o sea quienes-trabajan por otros sin percibir el salario íntegro.

Para la mejor comprensión de éste problema describiremos a grandes rasgos (en capítulo anterior fue tratado - detenidamente) la forma en que se desarrolla.

Las maniobras de Servicio Público, en los muelles-- está a cargo de los sindicatos que celebran contratos co-- lectivos con las agencias navieras o aduanales.

Los contratos se celebran con arreglo a tarifas -- aprobadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transpor-- tes que son objeto de revisión anual y cuyas tarifas aumentan periódicamente en beneficio de los sindicatos. Algunos sindicatos de maniobristas tienen cerradas las inscripciones de nuevos socios desde hace muchos años: si un socio - muere, es sustituido por un deudo o allegado del muerto, - por consiguiente el número de socios no aumenta.

Pero es el caso que el reducido número de socios -- que tiene cada sindicato no es bastante para desempeñar el trabajo en los muelles; entonces los sindicatos emplean --

trabajadores no agremiados para que lo ejecuten materialmente. Estos trabajadores libres o no agremiados (cuijes), reciben un salario del sindicato, pero no tienen derecho a ninguna de las garantías que la ley establece en favor de los trabajadores. Ni siquiera tienen asegurado el pan al día siguiente, pues sólo que reciban una ficha de los sindicatos pueden penetrar en los muelles a trabajar, y esa ficha depende de la voluntad de los líderes, de esta manera que se lo dan o se lo niegan a quien ellos quieren.

El resultado de todo ésto es que el "cuije" viene a desempeñar el trabajo que deberían prestar los socios del sindicato. Estos socios, que lo son verdaderamente de empresas patronales y no de sindicato de trabajadores, no trabajan, o de hecho sólo trabajan unos pocos. Los dirigentes reciben el importe de los contratos y lo reparten a su entero arbitreo entre los agremiados, obteniendo muy buenas ganancias, mientras los "cuijes", esclavos modernos, desempeñan las rudas maniobras de carga y descarga de los buques.

El precepto que analizamos tiene el arma para liquidar ésta explotación, al ordenar que a los que a lo largo de la ejecución de los trabajos tendrán que pagárseles directamente el salario que devenguen con su trabajo; solo cuando el trabajador se encuentre imposibilitado para realizar el cobro del salario directamente, lo podrá hacer a través de carta poder suscrita por dos testigos conforme a lo dispuesto en el artículo 100 de la Ley.

Asimismo previene además que el pago hecho a un or-

ganismo, cualquiera que sea su naturaleza o intermediarios, para que a su vez hagan el pago a los trabajadores, no libera de responsabilidad a los patronos.

Esta prevención es fácilmente comprensible en la medida de que el patrón muchas veces para librarse de toda responsabilidad al respecto, aducian que ellos no los habían contratado, que ellos ya había pagado; con ésta disposición el patrón será responsable directamente en la medida de que quebrante lo dispuesto en el párrafo anterior del mismo artículo.

Para complementar estas medidas de protección a los trabajadores y en forma especial a los cuijes, la ley en su artículo 275, prohíbe esa práctica generalizada que permite a los trabajadores hacerse substituir por personas a las que les pagan un salario inferior.

#### Artículo 272.-

"Los trabajadores tienen derecho a que el salario diario se aumente en un dieciseis sesenta por ciento como salario del día de descanso.

Asimismo, se aumentará el salario diario, en proporción que corresponda, para el pago de vocaciones.

Este precepto tiene su fundamento principalmente en cuanto que las formas de fijación del salario en los trabajos de maniobras, se puede fijar en diversas formas, por unidad de obra, peso, de bulto etc. y sería imposible determinar que tiempo les llevaría y ésta sería la forma de poder darles el salario a que se hacen mererecedores por

días de descanso o vacaciones. Además de que muy pocas veces se le pagaban, ya que no existía ninguna disposición a este respecto, salvo lo que establecieran en los Contratos Colectivos de Trabajo. Para complementar este precepto el artículo 273 establece las formas para la determinación de la antigüedad de los trabajadores.

Artículo 273.-

"En la determinación de la antigüedad de los trabajadores, y del orden en que deben ser utilizados sus servicios, se observarán las normas siguientes:

I.- La Antigüedad se computará a partir de la fecha en que principió el trabajador a prestar sus servicios al patrón.

II.- En los contratos colectivos podrá establecerse la antigüedad de cada trabajador. El trabajador inconforme podrá solicitar de la Junta de Conciliación y Arbitraje -- que rectifique su Antigüedad. Si no existen contratos colectivos o falta en ellos la determinación, la antigüedad se fijará de conformidad con lo dispuesto en el artículo -- 158; y

III.- La distribución del trabajo se hará de conformidad con la antigüedad que corresponda a cada trabajador. En los contratos colectivos se determinarán las modalidades que se estime conveniente para la distribución del trabajo".

Este precepto contiene algunas normas especiales -- para la determinación de la antigüedad de los trabajadores

y del orden en que deberán ser utilizados.

Con respecto al inciso II de éste artículo respecto a, sino existen contratos colectivos o faltase en ellos determinación, la antigüedad se fijará de conformidad con -- lo dispuesto en el artículo 158, de la ley integrando comisiones con representantes de los trabajadores, distribuido por categorías de cada profesión u oficio.

Artículo 274.-

"Los sindicatos proporcionarán a los patronos una lista promenorizada que contenga el nombre y la categoría de los trabajadores que deben realizar las maniobras, en cada caso.

Este precepto viene hacer mas factible y realizable lo dispuesto por el Artículo 271, ya que en esa forma los patronos podrán hacer el pago de los salarios, en forma -- personal a los trabajadores que realicen las maniobras, y así mismo los patronos puedan vigilar, o en su caso, que -- los mismos trabajadores se hagan substituir por otras personas, a las que explotan.

Artículo 275.-

Los trabajadores no pueden hacerse substituir en la prestación del servicio, si se quebranta esta prohibición, el substituto tiene derecho a que se le pague la totalidad del salario que corresponda al trabajo desempeñado y a que el pago se haga de conformidad con lo dispuesto en el artículo 100.

Con la prohibición tajante que se establece en la --

primera parte el precepto, queda suprimida la institución de los "cuijes" (las personas que trabajan por otros sin recibir el salario íntegro), institución tan enraizada en nuestros puertos, como quedó expuesto ampliamente en el capítulo segundo inciso segundo.

Pero éste artículo no solo establece esta prohibición sino también el remedio para acabar con esa explotación, al disponer que en caso de violación el sustituto en el trabajo ("el cuije") tendrá el derecho a cobrar íntegramente el salario que corresponda al trabajo señalado y a que el pago se haga conforme a lo dispuesto en el artículo 100 que establece principios generales, respecto a las normas protectoras del salario.

Creo conveniente que en éste Artículo además de proponer el remedio, debiese estipularse la sanción en contra del sustituido; que consistiría en la pérdida de los derechos, beneficios y obligaciones que hubiese adquirido, en beneficio del sustituto.

Artículo 276.-

"Para el pago de indemnizaciones en los casos de riesgos de trabajo, se observarán las normas siguientes:

I.- Si el riesgo produce incapacidad, el pago se hará de conformidad con lo dispuesto en el artículo 483.

II.- El patrón bajo cuya autoridad se presentó el trabajo; y

III.- Si se trata de enfermedades de trabajo, cada patrón que hubiese utilizado los servicios del trabajador-

durante 90 días, por lo menos, en los tres años anteriores a la fecha en que se determine el grado de incapacidad para el trabajo contribuirá en la proporción en que hubiese utilizado los servicios.

El trabajador podrá ejercitar la acción de pago de la indemnización contra cualquiera de los patrones a que se refiere el párrafo anterior; pero el demandado podrá llamar a juicio a los demás o repetir contra ellos.

Contiene este precepto las normas especiales para el pago de indemnizaciones de los riesgos de trabajo; estas normas son indispensables porque los trabajadores prestan servicios a numerosos patrones, y si bien es posible determinar y precisar la responsabilidad en el caso de accidentes, no ocurre lo mismo cuando se trata de enfermedades de trabajo.

En su fracción I, establece las formas en que deberá hacerse el pago de la indemnización a que tengan derecho; éste deberá hacerse directamente al trabajador y en caso de que se haya producido incapacidad mental del trabajador deberá dársele a la persona o personas a cuyo cuidado quede, según lo predispuesto por los artículos 483 y 501, estas personas pueden ser el conyuge, los hijos, los ascendientes, la concubina, o personas que dependan económicamente del trabajador.

Se entiende que estas disposiciones deberán estar en vigor en tanto el Instituto Mexicano del Seguro Social no cubra los riesgos.

Artículo 277.-

"En los Contratos Colectivos podrá estipularse que los patronos cubran un porcentaje sobre los salarios, a fin de que se constituya un fondo de pensiones de jubilación o de invalidez que no sea consecuencia de un riesgo de trabajo. En los Estatutos del sindicato o en un reglamento especial aprobado por la samblea, se determinarán los requisitos para el otorgamiento de pensiones.

Las cantidades correspondientes se entregarán por los patronos al Instituto Mexicano del Seguro Social y en el caso de que éste no acepte, a la institución bancaria que se señale en el contrato colectivo. La Institución cubrirá las pensiones previa aprobación de la Junta de Consi liación y Arbitraje.

Es beneficioso para los trabajadores el hecho de que en los Contratos Colectivos se estipule el pago de un porcentaje sobre los salarios, para formar un fondo de pen siones de jubilación y de invalidez; pero a fin de lograr la eficacia de las mismas se preceptúa que las cantidades correspondientes deberán entregarse al Instituto Mexicano del Seguro Social y que solo en el caso de que este no acepte (caso muy poco fundado) deberá ser substituido por instituciones bancarias, es decir, no podrá ser entregada dicha cantidad a Instituciones bancarias sin previamente haber consultado con el Instituto Mexicano del Seguro So-- cial.

Artículo 278.-

"En los Contratos Colectivos podrá estipularse la -  
constitución de un fondo afecto al pago de responsabilida-  
des por concepto de pérdidas o averías. La cantidad corres-  
pondiente se entregará a la Institución Bancaria Nacional-  
que señale en el contrato colectivo, la que cubrirá los pa-  
gos correspondientes por convenio entre el sindicato y el-  
patrón, o mediante resolución de la Junta de Conciliación-  
y Arbitraje. Alcanzando el monto del fondo, no se harán --  
nuevas aportaciones, salvo para reponer las cantidades que  
se paguen.

En éste precepto se resuelve una cuestión que habia  
dado lugar a numerosas dificultades.

Se autoriza a los sindicatos y a los patrones a in-  
cluir una cláusula en los contratos colectivos en la que -  
se acuerde un descuento en los salarios para formar un fon-  
do afecto al pago de responsabilidades por concepto de pér-  
didas y averías.

Ahora bien con respecto a los contratos colectivos,  
debemos hacer notar, varias situaciones que se presentan -  
dependiendo del punto de vista que se estudie al Sindicato  
de Maniobristas.

Como sindicato de maniobristas al servicio de un --  
permisionario del servicio público o de servicio particu-  
lar, pueden celebrar, discutir contratos colectivos de tra-  
bajo con el objeto de fijar las condiciones según las cua-  
les deba prestarse el trabajo, con los permisionarios que-  
evidentemente son sus patrones, con arreglo a lo que dispo-  
nen los artículos 386 y 387 (43 y 47 de la Ley Federal --

del Trabajo de 1931) y demás relativos de la Ley Federal del Trabajo en vigor.

Como sindicato de maniobristas titulares del permiso respectivo para el servicio público de maniobras los sindicatos podrán celebrar contratos colectivos de trabajo, con las personas que ordenen los trabajos, a quienes la ley federal del trabajo considera como patrones en su artículo 268, así mismo con algunos usuarios a quienes la Suprema Corte de Justicia de la nación ha considerado en cada caso concreto como patrones o en forma general al expresar la tesis de que un sindicato titular de un permiso de la Secretaría de Comunicaciones, no se convierte por ese sólo hecho en una empresa de carácter mercantil sino que continúa siendo un sindicato de trabajadores asalariados que prestan sus servicios a un patrón etc. y por tanto proceda la celebración del contrato colectivo de trabajo conforme a lo dispuesto por el artículo 387 de la Ley Federal del Trabajo en vigor, dichos contratos no solamente están expuestos a quedar sin contenido alguno, sino a carecer de validez en tanto no sean aprobados por la Secretaría de Comunicaciones.

Efectivamente el artículo 391 de la Ley Federal del Trabajo en vigor, correlativo al 47 de la Ley de 1931 establece que: "el contrato colectivo contendrá".

- I.- Los nombres y domicilios de los contratantes.
- II.- Las empresas y establecimientos que abarque.
- III.- Su duración o la expresión de ser por tiempo indeterminado o por obra determinada.

IV.- La jornada de trabajo.

V .- Los días de descanso y vacaciones.

VI.- El monto de los salarios.

VII.-Las demás estipulaciones que convengan las partes.

Ahora bien el artículo 124 de la Ley de Vías Generales de Comunicación en su párrafo segundo, sujeta a tarifas a los sindicatos de maniobristas titulares del permiso respectivo, por lo cual no cabe fijar por convenio entre el sindicato permisionario y los usuarios, el monto de los salarios dado que la Secretaría de Comunicaciones debe aprobar previamente las tarifas, como lo dispone el artículo 50 de la Ley de Vías Generales de Comunicación. Los horarios también deben ser previamente autorizados por la Secretaría de Comunicaciones, como lo dispone el artículo 50 anteriormente citado. (En el servicio público de maniobras está facultada la Secretaría de Comunicaciones para introducir y fijar las condiciones conforme a las cuales se deba prestar dicho servicio público, tal como lo dispone el artículo 51 de la propia Ley de Vías). Los descansos y vacaciones y demás estipulaciones que convengan las partes están sujetas a lo que dispone el segundo párrafo del artículo 124 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, que sujeta a los titulares de los permisos para el servicio público de maniobras a la Secretaría de Comunicaciones, en todo lo relativo a sus relaciones con el público usuario y al remitir al libro primero de dicha ley, envía al artículo 52 fracción I que exige la previa aprobación de los contratos relacionados con los objetos bajo la pena de no-

surtir efectos mientras no se llene el requisito de aprobación.

De esta manera un contrato colectivo de trabajo que no se ajuste a los principios que regulan el servicio público de maniobras, queda por ello mismo, vacío del contenido previsto en el artículo 391 de la Ley Federal del Trabajo en vigor.

Mas todavía, el artículo 386 de la Ley Federal del Trabajo en vigor, (42 de la ley de 1931) al definir el contrato colectivo lo define como un convenio que se celebra con el objeto de establecer las condiciones según las cuales debe prestarse el trabajo; pero cuando dichas condiciones están ya precisadas por la ley, reglamentos y actos administrativos, reguladores del servicio público de maniobras, en determinado caso, es claro que falta materia para la celebración de un contrato colectivo ya que no pueden convenirse con las condiciones de prestación del trabajo de modo distinto a como están regulados por el estado.

En todo caso y como solución, puede un sindicato de Maniobristas titular del permiso respectivo, discutir con los usuarios o quienes los representan, los proyectos de tarifas y las distintas modificaciones o disposiciones para sujetarlas a la aprobación de la Secretaría de Comunicaciones.

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

CONCLUSIONES

1.- Los puertos además de prestar abrigo y servicios a la navegación, son asiento de industrias de toda clase y centros de distribución y consumo, son fuentes inagotables de trabajo.

2.- Se entiende por zonas federales para los efectos de maniobras de jurisdicción federal, las extensiones de tierra y agua de jurisdicción federal que tienen el carácter de vías generales de comunicación o de partes integrantes de las mismas y aptas para que en ellas se ejecuten maniobras o actividades complementarias del transporte que se realiza a través de las propias vías generales de comunicación. Por tanto es imprescindible conocer la ubicación de las vías generales de comunicación y la de sus partes integrantes para saber que se entiende por zonas federales para los efectos de maniobras.

3.- En la mayoría de los casos en que se presta el servicio público de maniobras, éste es proporcionado por grupos de trabajadores organizados en forma de sindicatos que obtienen de las autoridades federales del trabajo, el registro de sus respectivas organizaciones precisamente con el carácter sindical y además cuentan con el correspondiente permiso expedido por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a que alude el artículo 124 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

4.- Las relaciones entre permisionarios del servicio público de maniobras o para la ejecución de maniobras-

de servicio particular, con sus trabajadores se deben regir en su caso por las disposiciones de la Ley Federal del Trabajo en vigor.

Así mismo las relaciones entre los sindicatos de trabajadores maniobristas titulares del permiso respectivo para el servicio público de maniobras, con los armadores, consignatarios, agentes aduanales, empresas navieras, fletadores o cualquier persona que ordenen los trabajos, son regidos por la Ley Federal del Trabajo en vigor.

5.- No solamente los trabajadores al servicio de un permisionario pueden celebrar contratos colectivos de trabajo con dicho permisionario, que evidentemente es su patrón, sino que el amparo de la nueva ley Federal del Trabajo, los sindicatos permisionarios, pueden celebrar contratos colectivos de trabajo con las personas (físicas o morales) que ordenen los trabajos.

6.- Motivado por las disposiciones protectoras de la Nueva Ley Federal del Trabajo, respecto a los trabajadores maniobristas, se hace necesario y casi un hecho de que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes tendrá que hacer revisión de dichas tarifas y con ello un aumento de las mismas.

7.- La Nueva Ley Federal del Trabajo queriendo poner fin a los abusos y a la inicua explotación de los trabajadores de los puertos "cuijes". En el capítulo VII del título sexto regula el que se llama "Trabajo de Maniobras de Servicio Público en zonas bajo jurisdicción federal", en su artículo 271 establece un arma para liquidarla. Sin-

embargo los sindicatos que se han convertido en simples -- intermediarios entre el verdadero trabajador y el patrón -- (compañías navieras, o agencias aduanales o los que orde-- nen los trabajos), lo que les permite quedarse con el pro-- ducto de las prestaciones, dejando al obrero sin la menor-- protección, se opusieron a la aplicación de la nueva ley,-- en lo que respecta a éste tipo de trabajo.

8.- Con la prohibición tajante de que "los trabaja-- dores no pueden hacerse substituir en la prestación del -- servicio", que se establece en la Ley Federal del Trabajo-- en vigor en su artículo 275, suprime la explotación inicua a que eran objeto los cuijes (las personas que trabajan -- por otros sin recibir el salario íntegro) institución tan-- enraizada en nuestros puertos, y además no sólo establece-- la prohibición, sino también el remedio para acabar con -- esa explotación, al disponer que "en caso de violación el-- sustituto en el trabajo (el cuije) tendrá el derecho a co-- brar íntegramente el salario que corresponda al trabajo se-- ñalado y que el pago se haga conforme a lo dispuesto en el artículo 100".

Creo conveniente que éste artículo además de propo-- ner el remedio, debiese estipular además la sanción en con-- tra del substituido, que debería consistir además en la -- pérdida de los derechos y obligaciones que hubiese adquiri-- do en beneficio del substituto.

9.- Los sindicatos estibadores que han venido fun-- cionando en forma por demás ilegal como empresas (ya que -- los trabajadores con mas antigüedad son los que se llevan--

todos los beneficios y quienes trabajan realmente son los "cuijes" o sea los estibadores eventuales) o como intermediarios, con la nueva ley Federal del Trabajo en vigor y - si las autoridades del trabajo están dispuestas a emplear toda la energía necesaria para hacerla respetar, solo les quedan dos caminos; o se convierten en cooperativas o funciones como auténticos sindicatos en los que los "cuijes" no son explotados más.

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

José Athie Carrasco. "La Operación de los Puertos - en México" (tesis profesional) México 1958.

Javier Aguirre Prieto. "Puertos Libres Mexicanos" - México 1963.

Pablo Suárez Sánchez "Administración Portuaria" San José de Costa Rica 1956.

Federico Ramírez Baños, "Reseña de la evaluación de derecho Marítimo" Guatemala A.C. 1959.

Secretaría de Hacienda y Crédito Público "Los Puertos Libres" México.

Federico Ramírez Baños, "El Estado y la Marina Mercante" Rev. de la Fac. de Derecho México, Tomo XI Enero-Julio 1961.

Humberto Borsi y Luigi de Litala "Tratado de Derecho de Trabajo" Padua 1953.

Fernando Mondragón. "El Derecho Internacional del Trabajo" y "La Legislación Mexicana", Tesis, 1958.

Repertorio de recomendaciones prácticas de la C.I.T. "Seguridad e higiene en los trabajos portuarios", Oficina Internacional del Trabajo, Ginebra 1958.

Max Gottschalk, Revista Internacional del Trabajo - "El Contrato de Trabajo de los Obreros Portuarios" 1948.

A.A.P. Dawson, La estabilización de las ganancias - de los obreros portuarios, Art. publicado en la . . . --

"Revista Internacional del Trabajo". Tomo 43 Núm.3 y 4, -  
Marzo-Abril 1951.

Oficina Internacional del Trabajo. Serie legislativa,  
1945-1947.

Tratado de Derecho del Trabajo, ed. Castellano, ed.  
Alfa, 1953, versión castellana del doctor Miguel Sussini.

Formación Profesional de Trabajadores del Puerto --  
de Rotterdam, en "Revista Internacional del Trabajo" Tomo-  
49 Núm.1 Enero 1954.

Vernon H. Jensen, "Contratación y empleo de los tra-  
bajadores portuarios en el puerto de Nueva York", en "Re-  
vista Internacional del Trabajo", Tomo 57 Núm.4, abril 1958.

Nelio Reis "Contratos especiales de trabajo" Rio de  
Janeiro 1955.

Carlós Alberto Palomeque "Régimen de los Trabajado-  
res de los Puertos", Ed. Argentina 1958.

Tratado del Derecho de Trabajo de Devalii.

Enciclopedia General del Mar. Ed. Garriga, S.A. Ma-  
drid Barcelona 1957, Tomo V.

Diccionario Enciclopédico Abreviado, Espasa-calpe -  
Madrid 1935, 3a. ed. Tomo III.

Diccionario Marítimo, Julián Amich. Ed. Juventud.

Diccionario Enciclopédico Abreviado, Ed. Espasa Ar-  
gentina.

Diccionario Marítimo, Ed. Litorales México.

Diccionario de Derecho. Rafael de Pina, Ed. Porrúa.

Jurisprudencia de la Suprema Corte de Justicia, Tesis quinta época, Tomo CXXVI.

Tesis sexta época, volumen 52 y 62, quinta parte.

Ley de Vías Generales de Comunicación.

Reglamento de artículo 124 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

Ley General de Bienes Nacionales.

Iniciativa de la nueva Ley Federal del Trabajo, enviada por el C. Lic. Gustavo Díaz Ordaz, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos.

Minuta con Proyecto de Decreto, de Ley Federal del Trabajo.

Ley Federal del Trabajo de 1931.

Nueva Ley Federal del Trabajo de 1970 en vigor.