



300609
63
2ej

UNIVERSIDAD LA SALLE

ESCUELA DE DERECHO
INCORPORADA A LA U. N. A. M.

FIDEICOMISO PARA PENSIONES DE TRABAJADORES PORTUARIOS

T E S I S P R O F E S I O N A L
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
LICENCIADO EN DERECHO
P R E S E N T A
MARIA GUADALUPE RODRIGUEZ HERNANDEZ

REVISOR DE TESIS
DR. IGNACIO L. MELO RUIZ

FALLA DE ORIGEN

MEXICO, D. F. A 8 DE MAYO DE 1989



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.

I N D I C E

Página No.

INTRODUCCION

CAPITULO 1

"HISTORIA DEL TRABAJO PORTUARIO"

1.	LOS PUERTOS Y SU IMPORTANCIA EN EL PASADO	1
1.1	PUERTOS MEXICANOS	7
	a) EN LA COLONIA	7
	b) EN EL MEXICO INDEPENDIENTE	10
	c) PERIODO PRE-REVOLUCIONARIO	14
	d) PERIODO POST-REVOLUCIONARIO	16
	e) EPOCA MODERNA	17

CAPITULO 2

"EL TRABAJADOR PORTUARIO MEXICANO EN EL SIGLO XX"

2.	SITUACION DEL TRABAJADOR	20
2.1	MARCO JURIDICO	22
2.2	LOS SINDICATOS PORTUARIOS Y LAS EMPRESAS DE SERVICIOS PORTUARIOS	28
2.3	NECESIDAD DE LA CREACION DEL FIDEICOMISO "FONDO PARA PENSIONES DE TRABAJADORES -- PORTUARIOS"	45

CAPITULO 3

"ESTRUCTURA DEL FIDEICOMISO"

3.	ORGANIZACION	49
3.1	FINANCIAMIENTO Y RECURSOS	55

CAPITULO 4

"PROPUESTAS"

4.	FUNCIONES Y ATRIBUCIONES	58
4.1	ADECUACION ADMINISTRATIVA	63
4.2	DIVERSOS BENEFICIOS	66
4.3	ACTUALIZACION RESPECTO AL COSTO DE LA VIDA	75

CAPITULO 5

"TERMINACION DEL FIDEICOMISO FONDO PARA PENSIONES DE TRABAJADORES PORTUARIOS"

5.	ENTREGAR EL PATRIMONIO FIDEICOMITIDO EN PAGO ANTICIPADO DE LAS PENSIONES A:	83
	a) LOS FIDEICOMISARIOS O SUS FAMILIARES	84
	b) LOS SINDICATOS PORTUARIOS PARA QUE ELLOS LOS MANEJEN	85
5.1	ENTREGAR EL PATRIMONIO AL INSTITUTO MEXICANO DEL SEGURO SOCIAL PARA SU ADMINISTRACION	86
5.2	EXTINCION NATURAL DEL FIDEICOMISO POR LA DESAPARICION DEL ULTIMO FIDEICOMISARIO	88

CONCLUSIONES

BIBLIOGRAFIA

I N T R O D U C C I O N

El objeto de este trabajo, es hacer un breve estudio acerca de los trabajadores portuarios, que hasta hace relativamente poco tiempo carecieron de toda protección social institucional y de prestaciones a las que todo trabajador tiene derecho.

Como consecuencia de tan crítica situación se analizará el Fideicomiso denominado "Fondo para Pensiones de Trabajadores Portuarios".

Para tal caso, iniciaré el presente con el capítulo llamado "Historia del Trabajador Portuario", en el cual se menciona cada una de las etapas por las que ha pasado éste; en el segundo capítulo que lleva por nombre "El Trabajador Portuario Mexicano en el Siglo XX", se habla de la protección legal que al paso del tiempo se le fue otorgando; en el tercero, cuarto y quinto capítulos titulados, "Estructura del Fideicomiso", "Propuestas y Terminación del Fideicomiso" se presenta un análisis dando a conocer las causas que dieron origen a su creación, su desarrollo y consecuencias al mismo tiempo aportando soluciones que permitan ayudar al mejoramiento de sus funciones.

C A P I T U L O 1

"HISTORIA DEL TRABAJO PORTUARIO"

1. LOS PUERTOS Y SU IMPORTANCIA EN EL PASADO

1.1 PUERTOS MEXICANOS

- a) EN LA COLONIA
- b) EN EL MEXICO INDEPENDIENTE
- c) PERIODO PRE-REVOLUCIONARIO
- d) PERIODO POST-REVOLUCIONARIO
- e) EPOCA MODERNA

CAPITULO PRIMERO

"HISTORIA DEL TRABAJO PORTUARIO"

1. LOS PUERTOS Y SU IMPORTANCIA EN EL PASADO

La palabra puerto viene del Latín Portus, que significa vfa de en-
trada y de ella proviene el término inglés Port. Por lo tanto, un puar-
to puede definirse como: un lugar del mar rodeado de tierra casi por -
todas partes, defendido contra los vientos y marejadas, donde pueden -
amarrarse con seguridad las embarcaciones que escalan ya sea por con-
clusión del viaje o bien por causa forzosa. (1)

Los puertos marítimos constituyen una parte esencial dentro de la
economía general de un país; pues hacen posible al dar continuidad al
servicio de transporte al brindar las facilidades necesarias para la -
transferencia de carga entre los distintos modos de transportación.

Como una industria de servicio, el puerto ocupa una posición muy-
importante en su área, ya que un bajo nivel de servicio proporcionado-
puede incrementar los costos del transporte al surgir congestionamien-
tos, mayores primas de seguros, y en general todos los fletes y servi-
cios auxiliares.

Por ello se requiere que la industria portuaria tenga una adecua-
da administración para poder planear los servicios, instalaciones, --

(1) Diccionario Marítimo, Ed. Litorales, S. de R. L. México, 1945.

equipamientos, fuerza laboral, eficiencia operacional, etc., llevándose a cabo con inteligencia, habilidad política, honestidad y creatividad, además de una preparación adecuada y actualización constante del conocimiento de la administración y operación portuaria.

"La Historia del Desarrollo Portuario" data aproximadamente del año 300 A.C., desde la caída del Imperio Romano, donde algunos de ellos fueron localizados en el Mediterráneo, Mar Rojo y en el Golfo Pérsico (2) pudiéndose afirmar que en el mar se basa el progreso de nuestra civilización y que es una fuente infinita de riqueza para aquellos pueblos - que han sabido aprovecharlo.

Se dice que 2,800 A.C., los Egipcios se lanzaron a la conquista - del mar, en su afán de adquirir productos de la India, obligándose a - emprender obras titánicas por la extensión y esfuerzos requeridos, se - comunicaron valiéndose de un complejo sistema de canales del extremo - boreal del Mar Rojo con el del Río Sagrado del Nilo, obra que fue aban - donada 700 años después de su terminación ante el temor de una inva - sión. Mas tarde, los Fenicios intervinieron en estas actividades, sien - do éstos los creadores del comercio marítimo, quienes impusieron res - tricciones y dieron facilidades para el comercio entre las metrópolis - y sus colonias.

Los Griegos iniciaron la ingeniería de obras marítimas construyen

(2) Bosch García, Carlos. México frente al mar. UNAM. México, 1981

do un muelle y un rompeolas. Perfeccionaron su política tarifaria y establecieron un sistema de tasas de mercancías de exportación e importación, inclusive llegaron a señalar zonas específicas de los puertos para ciertos tráficos.

Los Romanos en cambio, no favorecieron esta política de libertad de los puertos, debido al control preferente y rígido de su territorio. Solo algunos casos de puertos situados en los límites del Imperio, tenían ciertos privilegios de impuestos para el comercio con los pueblos exteriores, o algunos centros conocidos como Alejandría, Antioquia y - Marsella, gozaban cierta libertad respecto a otros pueblos. (3)

En la Edad Media, cambia el carácter del comercio con el florecimiento de las ciudades "libres" que se basaban en una burguesía de mercaderes que ofrecían garantías para no imponer o tasar impuestos sobre las mercancías llegadas a sus ferias o almacenes; las Cruzadas contribuyeron decisivamente al desarrollo de un activo comercio entre Este y Oeste y en el norte de Europa crecen multitud de ciudades que no conceden en cambio ningún privilegio de franquicia.

En la Europa Moderna empieza a desarrollarse en el Mediterráneo - el concepto de puerto franco (4), para el comercio de exportación e importación y Leriome es la primera ciudad que en 1675 se declara ciudad libre a efectos de impuestos por tráfico en los puertos. Posterior-

(3) Diccionario Marítimo, op. cit.

(4) Puerto franco, es aquel que disfruta de una serie de franquicias - aduaneras que puede ir desde la libertad total y absoluta, hasta - unas sencillas reducciones de aranceles a limitaciones de trámites.

mente otras ciudades del Mediterráneo Ancona, Mesia, Génova, Marsella, Fiurne, se declaran libres total o parcialmente. En el norte de Europa otras ciudades como Bayonne, Lorient, Dunquerque, Altona, logran algunos de los privilegios e Inglaterra los crea fuera de su territorio en sus colonias. (5)

El concepto y definición del tráfico a través del puerto, varía a lo largo del mundo y su importancia y crecimiento van unidos a la libertad y restricción del comercio internacional.

A continuación se presenta una breve clasificación general de los puertos:

1) Por función y destino

A. Por función

- | | |
|--------------------------|---|
| a) Función marítima | a1) Al servicio general de la navegación. |
| | a2) En servicios específicos. |
| b) Función del tráfico | b1) Tránsito |
| | b2) Distribución |
| | b3) Comercio |
| c) Función industrial | c1) Industrias zonas portuarias |
| | c2) Puertos industriales |
| d) Funciones específicas | d1) Guerra |
| | d2) Pesca |

(5) Bosch García, Carlos. op. cit.

d3) Recreo

d4) Pasaje

d5) Varios

B. Por las áreas de servicio

- a) Función local
- b) Función comercial o regional
- c) Función nacional
- d) Función internacional o multinacionales

C. Por el destino

Constituye una subdivisión de la función del tráfico, dentro de ellas pueden distinguirse ciertos aspectos que la diferencian.

- a) Por tipo de tráfico
 - a1) Mercancía general ordinaria.
 - a2) Tráficos combinados y especiales
 - a3) Graneles sólidos
 - a4) Minerales
 - a5) Petróleos
 - a6) Abastecimientos
 - a7) Específicos
- b) Por su papel en la zona
 - b1) Independientes

b2) A su servicio

b3) Mixtos

2) Por condiciones de localización

Se refiere a las diversas condiciones que pueden existir, tales como naturales, físicas, marítimas, espacios, etc.

A. Por la situación de su localización

1A) Puerto de costa

1a) Ganados al mar

2a) Entrando a tierra

3a) Bahías

4a) Mixto

2A) Puertos interiores

1a) Fluviales

2a) De canales

3a) Varios

B. Por sus condiciones naturales

1b) Puertos naturales

2b) Puertos protegidos

3b) Puertos artificiales

4b) Cargadores libres

C. Por sus condiciones físicas

1C) Por la marea

1c) Con marea

2c) Sin marea

- 2C) Por corrientes y avenidas
- 3C) Por atoramientos
- D. Por sus condiciones terrestres
 - 1D) Por posibilidad de zonas terrestres portuarias
 - 1d) Con ellas
 - 2D) Por los enlaces con la zona de influencia. (6)
 - 2d) Sin ellas

1.1 PUERTOS MEXICANOS

A) EN LA COLONIA

El desarrollo marítimo portuario del país durante esta época, se puede dividir en tres grandes períodos:

El primero comprende de 1519 a 1565. en el que se reglamentan las flotas hacia América, debido al constante pirataje que había.

El segundo período se extiende desde el arribo de la primera flota al mando de Pedro de Roelas en 1565, hasta el 12 de octubre de 1778, fecha en que Carlos III expidió las órdenes relativas a la libertad de comercio, que dieron fin al sistema de flotas. Durante este tiempo el comercio fue muy restringido debido a las reglamentaciones a los puertos, las embarcaciones y en especial a las mercancías. También en esta época se estableció la "Nao de China", o "Nao Acapulco" que operó la ruta a -

(6) Quinn Def. Alonso. Design and Construction of Ports and Marine Structures, U.S.A. 2nd Edition, 1972.

Filipinas de 1566 hasta 1816. (7)

El último periodo abarca de 1778 hasta 1821, en el que abrieron 7 puertos españoles para el comercio con América, ellos fueron: Málaga, - Cartagena, Alicante, Barcelona, Coruña, Gijón y Santander; en México se abrieron al comercio los puertos de: La Paz, San Blas, Campeche, Sisal, Altamira, Tampico, Matamoros, Soto La Marina, Tlacotalpan y Mazatlán. - Además en 1774 se permite, aunque restringido, el comercio entre sí de las colonias españolas. (8)

Las crónicas de la conquista comprueban que los Aztecas, a la llegada de los Españoles, ya conocían el uso de la canoa o paríagua o remo y a la vela, que utilizaban en actividades de pesca y en la transportación de personas y mercancías entre puertos ribereños.

Fue hasta la llegada de los conquistadores cuando se inició en los mares de lo que fuera la Nueva España, el transporte marítimo formal, - primeramente con los españoles y más tarde con los construídos en nuestro territorio.

Cortés, en su primer viaje a la Metrópoli, consiguió apoyo de la Corona para organizar nuevas expediciones y a su regreso a la Nueva España, trajo muchos marineros, operarios y soldados. Hizo construir en Acapulco dos navíos y reparar el San Miguel y el San Marcos, dando el -

(7) Bosch García, Carlos. Op. Cit.

(8) Cárdenas de la Peña, Enrique. Historia Marítima de México, Tomo I, México, 1976.

mando de la expedición, que fue la primera en aquella costa, a Don Diego Hurtado de Mendoza, que se hizo al mar el 30 de junio de 1532. (9)

Al quedar fundada la colonia, se desarrollaron unos cuantos puertos, utilizados principalmente para la salida de valiosos minerales.

Campeche y Veracruz tuvieron una tradición marítima donde se iniciaron y desarrollaron las actividades portuarias y durante un largo período fueron los únicos del Golfo. Los puntos de partida de las naves en el Pacífico, los constituyeron: Acapulco (1532), San Blas (1765), y Salina Cruz, cuyos marinos descubrieron y conquistaron para España, las Filipinas y los Archipiélagos dispersos en el Océano, incluso llegando al norte hasta Alaska. (10)

En el año de 1796 fue instalado el faro de Veracruz, primero que se encendió en las costas de la Nueva España, quedando instalado en una torre especial de mampostería, inicialmente fue de luz fija y el 30 de mayo de 1804, se puso en operación uno giratorio. Para el sostenimiento del faro se creó un impuesto que se denominó: Derecho de Faro (25 céntimos de pesetas), que se cobraba a los buques que llegaban a Veracruz, siendo la cuota de un real por tonelada de carga de los buques procedentes de Europa; de tres cuartillos para los procedentes de América; y medio real para los de cabotaje. Estos derechos debían producir tres millones de pesos al año, en tiempo corriente de paz. (11)

(9) Cárdenas de la Peña, E. ob. cit.

(10) Ob. cit

(11) Ob. cit

La industria de la construcción naval alcanzó un importante grado de desarrollo durante el siglo XVII, aún cuando desde mucho antes se construyeron embarcaciones en ambos litorales, que se utilizaron en las expediciones.

Se construyeron fragatas, carabelas, bergantines, goletas⁽¹²⁾ y otros buques menores, bajo la dirección de los constructores españoles que impartieron sus conocimientos a los nativos, de donde salieron hábiles carpinteros que se distinguieron por su competencia haciéndose de fama, especialmente en Campeche.

Dicha industria fue decayendo a través de los años, hasta casi de desaparecer, pues posteriormente a la guerra de Independencia no se volvieron a construir embarcaciones de madera más que en Campeche, y eso esporádicamente. Con las construcciones de hierro que caracterizan a nuestros tiempos, ha desaparecido casi por completo aquella industria que dió nombre y distinción al México Colonial.

B) EN EL MEXICO INDEPENDIENTE

El origen e iniciación de la Marina de Guerra Mexicana, puede situarse alrededor de 1814, cuando los Insurgentes se apoderaron de algunas goletas españolas, que unieron a otros buques comprados en Estados Unidos para formar una pequeña escuadrilla que enarbolaba una bandera -

(12) Fragatas. Buque de vela de tres o más palos machos con mástiles y velas de cruz en todas ellas.
Carabelas. Embarcación larga y angosta con una sola cubierta de proa alta, tres palos sin cofas y velas latinas.
Bergantines. Buque de dos palos y rula cuadrada.
Goleta. Velero con aparejo de velas ábricas de tres o más mástiles de igual altura o de dos mástiles, siendo más pequeño el delantero

ajedrezada a cuadros azules y blancos, con el águila colocada en el centro.

Dichos buques operaban con patentes de corso,⁽¹³⁾ que les expedieron los libertadores mexicanos.

El primer combate naval que se efectuó arbolando la enseña nacional, tuvo lugar en Coatzacoalcos, en Septiembre de 1816, donde la goleta mexicana La Patriota, logró capturar a la de igual clase española La Numantina.⁽¹⁴⁾

El 7 de Noviembre de 1823 se rinde en el México Independiente el primer informe sobre la actividad marítima, por Don José Joaquín Herrera, quien refiere en su informe que siguen habilitados en las costas -- del mar del sur los puertos de: Tehuantepec, Acapulco, San Blas, Mazatlán y Guaymas, San Diego, Veracruz, Campeche y Alvarado.⁽¹⁵⁾

Se dispuso el establecimiento de una Escuela Náutica, tras diversos intentos frustrados desde 1711, sólo fructificaron hasta 1882 en la Escuela Náutica de Campeche, año en que también se fundó la Escuela Náutica de Mazatlán. En 1897 fue fundada en Veracruz la Escuela Naval Militar.⁽¹⁶⁾

En 1857 se decretó una reglamentación para la expedición de las Supremas Patentes de Navegación⁽¹⁷⁾, estableciéndose la cuota de treinta-

(13) Patentes de corso. Documento que concede un gobierno a alguno de sus buques en caso de guerra para perseguir o hundir buques enemigos.

(14) Bosch García, Carlos. ob. cit

(15) Ob.cit

(16) Cárdenas de la Peña, E. ob. cit

(17) Patente de navegación. Despacho expedido a favor de un buque para autorizar su bandera y su navegación y acreditar su nacionalidad.

y dos pesos por cada una, con duración de dos años, cuyo documento debería expedirse a todos los buques mercantes mexicanos del tráfico marítimo mayores de cincuenta toneladas de arqueo.

El primer buque de que se tiene noticia en el tráfico del Golfo - de México, sin considerar a los españoles en servicio, durante la Colonia, es el navío La Nueva España, construido en Coatzacoalcos en el año de 1734.⁽¹⁸⁾

En 1770 se registran los nombres del bergantín-correo Nuevo Conde de Florida Blanca, construido en Tlacotalpan y de los bergantines-guadacostas Volador y Saetia⁽¹⁹⁾, construidos en La Habana, así como el - de la goletilla Flor de Mayo, construida en Yucatán. Posteriormente -- hasta 1848, un gran número de embarcaciones aparecen en los mares, pero la mayoría de ellos se utilizaban indistintamente para el servicio de guerra y para el servicio mercante y de pasajeros.⁽²⁰⁾

El Neptuno fue el primer vapor que junto con el Tabasco operaron - en aguas nacionales, hasta que en 1880 el Gobierno Federal suscribió un contrato con los señores P.C. Méndez y Cía., de Veracruz, para el establecimiento de una línea de vapores para comunicar los puertos de Veracruz y Minatitlán, con San Juan Bautista, haciendo escalas en Santecompán, Montepfo, Alvarado y Tlacotalpan. También se celebró un contrato - de navegación con la Compañía Anónima de la Línea Acelerada del Golfo -

(18) Cárdenas de la Peña, E. ob. cit

(19) Saetia. Antigua embarcación mediterránea de una sola cubierta y -- dos palos.

(20) Cárdenas de la Peña, Enrique. ob. cit

de Cortés, por el que se estableció un servicio de comunicación con vapores hasta de mil toneladas, entre los puertos de San Blas, Mazatlán, La Paz, Mulegé, Guaymas, La Libertad, San Felipe e Isabel, desde cuyo último punto se establecería comunicación con Ciudad Lerdo y Sonora. (21)

El Gobierno celebró también otro contrato con la empresa Ritte y Cía., de Veracruz, para establecer un servicio de navegación entre Veracruz y Nueva Orleans con vapores de mil toneladas de porte. Estos contratos incluían un subsidio que el Gobierno de la República daba por cada viaje efectuado. (22)

En los años de 1900 a 1912 se dió gran impulso al servicio de faros, habiéndose puesto en funcionamiento gran número de ellos, incluso se construyeron los buques guardafaros Donato Guerra y Melcho Ocampo. (23)

El servicio de dragado se inició en nuestro país, desde la construcción de los puertos artificiales de Veracruz, Tampico, Coatzacoalcos y Salina Cruz, por la Compañía Inglesa de Pearson and Son. La primera draga que adquirió el gobierno fue la Porfirio Díaz, que se utilizó en las obras inconclusas del puerto de Xcalak, Quintana Roo. La primera de propulsión propia fue la de Veracruz, para el servicio del puerto de Tampico. (24)

(21) Cárdenas de la Peña, Enrique. ob cit.

(22) Ob. cit

(23) Bosch García, Carlos. Ob cit

(24) Ob cit

C) PERIODO PRE-REVOLUCIONARIO

En 1880, se firmaron otros convenios con los que se logró un fuerte desarrollo marítimo que llevaba a nuestras embarcaciones hasta La Habana, Nueva York, Nueva Orleans, San Francisco y Panamá, incluyendo en sus itinerarios a casi todos los puertos mexicanos en ambos litorales. Este desenvolvimiento culminó cuando en 1882, se establece en Veracruz la Compañía Transatlántica Mexicana que puso en servicio una flota de cuatro vapores adquiridos en Europa, tres de los cuales fueron destinados al tráfico con dicho continente y uno a la comunicación directa con las Antillas. (25)

Por otra parte dentro de los incentivos otorgados a las navieras por el estado mexicano, se pueden mencionar la exención del pago de los derechos de tonelaje, pilotaje, anclaje y fano, ésto cuando transportaran pasajeros y correspondencia, si eran mercancías sujetas a derecho, el beneficio solo era válido para el derecho de tonelaje.

En la primera mitad del Siglo XIX, la mayor parte del comercio exterior mexicano se realizó con Europa, lo que se traducfa en una importancia vital de los puertos para el país.

Los puertos de Tampico y Veracruz manejaban el 75% del comercio exterior mexicano y se comunicaban con los principales puertos del viejo continente, América Latina y los Estados Unidos, hecho que hasta la fe-

(25) Bosch García, Enrique. Ob cit.

cha se sigue haciendo.

En la administración del General Porfirio Díaz, se buscó elevar - el nivel mundial de los puertos mexicanos que recibían tráfico de altura, para ello se emprendieron importantes obras en las principales terminales portuarias. Veracruz fue el primero en ser actualizado, y posteriormente Tampico.

Otro importante proyecto fue la comunicación terrestre entre los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz, uniendo a ambos el ferrocarril nacional de Tehuantepec y ahora conocido como el puente terrestre. (26)

En 1981 se crea la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas- recibiendo así los puertos mexicanos un fuerte impulso, puesto que dicho organismo se encargaba de la construcción de todas las obras portuarias requeridas por el país hasta el año de 1930. (27)

Las luchas de la Revolución de 1910 repercutieron de forma directa en la marina mercante; por un lado, se desorganizaron las actividades mercantiles y por otro, las acciones de guerra dañaron y hundieron a muchas embarcaciones. Siendo entonces que la marina mexicana vino a menos una vez más, y con la Constitución de 1917, se buscó la forma de hacer efectiva la posesión por parte de México de una marina acorde -- con sus bastos litorales y sus crecientes actividades mercantiles con-

(26) García Arroyo, Raziél. Biografía de la Marina Mercante, Secretaría de Marina.

(27) Mar y Tierra, Comisión Nacional Coordinadora de Puertos No. 21, 1981

otros países.

Como resultado de la Revolución Mexicana, en el Artículo 32 Constitucional (2° párrafo), se estableció que para pertenecer a la Marina - Nacional de Guerra y desempeñar cualquier cargo o comisión en ella, se requiere ser mexicano por nacimiento. Esta misma calidad será indispensable en capitanes, pilotos, patronos y primeros maquinistas de los buques mercantes mexicanos, debiendo tenerla, además, los que compongan las dos terceras partes de la tripulación. (28)

D) PERIODO POST-REVOLUCIONARIO

Al entrar en vigor la Constitución de 1917, el 1° de Junio de --- aquel año, el primer buque mercante que zarpó de Veracruz, cumpliendo dicho precepto, fue el Tabasco, cuyo mando se encomendó al capitán Rafael Izaguirre. (29)

En 1918, se formó la Compañía de Navegación del Sureste, la cual adquirió sus primeros buques de la Compañía Mexicana de Navegación. -- Por otra parte, el auge de la industria petrolera planteó a las compañías explotadoras del aceite la necesidad de comprar buques-tanque para el transporte del petróleo hacia los mercados mundiales, especialmente a los Estados Unidos y Canadá. En 1921, la empresa descentraliza da Líneas Nacionales de Navegación, antes Compañía de Navegación del -

(28) Reformado por decretos publicados en Diario Oficial de fecha 15 - de Diciembre de 1934 y Diciembre 31 de 1943.

(29) García Arroyo, Raziél. Ob cit.

Sureste, compró nuevas unidades para su servicio en el Pacífico. (30)

El desarrollo de la Marina Mexicana se orientó en su mayor parte hacia el servicio de cabotaje y, en los pocos casos de navegación de altura, ésta se estableció entre puertos mexicanos y San Francisco, - Cal., por el Pacífico Norte; Corinto y Nicaragua, al Sur en el Pacífico; y a Nueva Orleans, Nueva York y La Habana, en el Atlántico. (31)

Sin embargo, para 1924 se puso en servicio el vapor Calmex, que fue el primer buque-fábrica mexicano dedicado al empaque de sardina en la costa del Pacífico. Este barco fue transformado en 1930, en buque de carga general. (32)

Para 1931, según la lista oficial de los buques de la Marina Mercante Nacional, había un tonelaje de embarcaciones mayores de 50 toneladas, dedicadas al tráfico de altura, de cabotaje, de pesca y de recreo, que en total ascendía a 39,000 toneladas de registro bruto. (33)

E) EPOCA MODERNA

La constitución de la empresa Petróleos Mexicanos, (decreto del 7 de Junio de 1938), tuvo una gran participación en el incremento del tonelaje de la flota mercante. (34)

(30) García Arroyo, Raziel. Ob cit.

(31) Ob cit.

(32) Ob cit.

(33) Ob cit.

(34) Ley Orgánica de Petróleos Mexicanos. Diario Oficial del 6 de Febrero de 1971.

Al crearse en 1930 la Secretaría de Marina, surge un plan de trabajo en el que se incluyó un programa de obras portuarias que despertó el interés para mejorar la marina mercante, hasta llegar a formarse una flota de más de 12,000 embarcaciones, que incluyen las de navegación de altura y cabotaje, de pesca y de recreo, que en conjunto representan un total de 360,000 toneladas. (35)

El 7 de Diciembre de 1946, se modificó la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, (Diario Oficial del día 12 de Diciembre de 1946), para atribuirle a la Secretaría de Marina las tareas de organizar, administrar y preparar la Armada de México y la Policía Marítima, promover y organizar la marina mercante y el tráfico marítimo y fluvial, y conservar y desarrollar la fauna y la flora del mar y los ríos. El 24 de Diciembre de 1958 una nueva reforma a esa disposición otorgó la materia de pesca a la Secretaría de Industria y Comercio, y a la de Patrimonio Nacional la posesión y administración de la zona marítima terrestre. (36)

En 1959, la flota mercante mexicana, considerando exclusivamente las embarcaciones de mil ó más toneladas, ocupaba el quinto lugar entre las flotas latinoamericanas. En el lapso, 1960-1963, México ocupó el 45º lugar mundial entre las flotas mercantes. (37)

(35) Ovalle Fernández F. Ob cit.

(36) Constitución Política Mexicana, tomo II. Ediciones Andrade, 1977

(37) García Arroyo, Raziél. Ob cit.

El 14 de Septiembre de 1972, (Diario Oficial del 20 de Octubre de 1972), se ordenó a la Secretaría de Marina coordinar las actividades - de orden técnico y operacional de los astilleros de participación esta - tal.

Al establecimiento de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal (1977-1982)⁽³⁸⁾, se le atribuye a la Secretaría de Comunica - ciones y Transportes que funja como autoridad máxima del sector, ya -- que está integrada por dos subsectores: el de puertos y marina mercan - te y el de comunicaciones.

Dentro del área de transportes, el marítimo incluye la infraes--- tructura portuaria y todo lo relacionado con la marina mercante (que - antes estaba a cargo de la Secretaría de Marina), por lo que se creó - la Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante, incorporándose además - la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, el Fideicomiso para el - Equipo Portuario, las Empresas de Servicios Portuarios, Servicios de - Transbordadores y el Servicio Multimodal y el Multimodal Transístimo,- (ya desaparecida).

(38) Publicada en Diario Oficial del 29 de Diciembre de 1976

C A P I T U L O 2

"EL TRABAJADOR PORTUARIO MEXICANO EN EL SIGLO XX"

2. SITUACION DEL TRABAJADOR

2.1 MARCO JURIDICO

2.2 LOS SINDICATOS PORTUARIOS Y LAS EMPRESAS DE SERVICIOS PORTUARIOS

2.3 NECESIDAD DE LA CREACION DEL FIDELCOMISO "FONDO PARA PENSIONES DE TRABAJADORES PORTUARIOS"

CAPITULO SEGUNDO

"EL TRABAJADOR PORTUARIO MEXICANO"

2. SITUACION DEL TRABAJADOR

Desde la época colonial el trabajador portuario fue tratado en forma inhumana, y ha carecido de protección alguna, las maniobras que se realizaban a la llegada de los barcos al puerto, los navieros hacían arreglos con contratistas denominados "Achecadores" que poseían la herramienta y el equipo acostumbrado en aquella época para llevar a cabo la carga y descarga de embarcaciones. Entre ese equipo se contaba con lanchones, aparejos, carretas, rodillos o rolas, barretas, cabos, bestias de carga a tiro, también empleaba el uso de jornaleros de sol a sol a los que el contratista generalmente hispano, hacía producir el mayor rendimiento empleando en numerosas ocasiones el uso de la violencia física. Los jornaleros por regla general eran indios encomendados a esclavos negros, fugitivos que carecían de todo tipo de protección legal o social, quienes en cualquier momento eran despedidos del trabajo sin pago alguno.

También llegaban en ocasiones, embarcaciones procedentes de Europa, tripulados por marinos comerciantes que traían artículos de ornato, telas, artesanías, u otros artículos de fácil venta, que eran expuestos al lado de la embarcación en forma de Romería o feria. En tales casos -

los propios marinos manejaban los cargamentos.

Esa organización continúa con posterioridad a la Independencia, - hasta que con la introducción y generalización de las naves de viajes- fue factible utilizar embarcaciones más grandes y de mayor calada.

Durante el gobierno de Porfirio Díaz, se construyeron en los puer- tos más importantes de la época, las primeras obras portuarias, que -- fueron ampliadas en forma constante hasta el inicio de la Revolución.

Sin embargo, a pesar de los avances portuarios establecidos ape-- nas cambia el tratamiento dado al trabajador portuario desde la Colo-- nia a la Dictadura Porfiriana y en algunas ocasiones se hizo aún más - inhumano, debido a la protección que dicho gobierno le dió siempre a - las empresas portuarias.

Los Trabajadores Portuarios han formado como consecuencia del pa-- sado, el grupo más grande de trabajadores sometido a un empleo ocasio-- nal, el trabajado realizado no se consideraba una profesión, pensaba - por el contrario, que era un terreno reservado a individuos desprovistos de toda dote particular, a gentes del campo atraídas por las posi-- bilidades de trabajo que esperaban encontrar en los muelles. En estas condiciones los salarios eran bajos y las ganancias individuales extra-- madamente precarias.

2.1 MARCO JURIDICO

La Constitución de 1917, en su artículo 123, fijó las bases de un nuevo derecho, el del trabajo casi desconocido hasta entonces en la Re pública Mexicana. Las leyes locales, que en un principio fueron consecuencia de la Constitución, quedaron substituidas por la Ley Federal - del Trabajo del 18 de Agosto de 1931 y por sus diversos reglamentos.⁽³⁹⁾

Con relación al trabajador portuario, no fue sino hasta 1970 con- la nueva Ley Federal del Trabajo, publicada en el Diario Oficial del 1° de Abril de 1970, en donde se contempla en el Cap. VII el trabajo de ma niobras de servicio público en zonas bajo jurisdicción federal, como -- consecuencia de las peticiones hechas a los gobiernos por la necesidad de reglamentar las relaciones obrero-patronales impidiendo daños que -- frecuentemente se originaba a los trabajadores.⁽⁴⁰⁾

Las disposiciones contempladas en la Ley de referencia se aplican al trabajo en puertos abordo o en tierra y se determina que en los con tratos colectivos se especifiquen las maniobras objeto de los mismos, - distinguiéndose de las que corresponden a otros trabajadores. Queda --- prohibido al trabajo a los menores de 16 años, se establece el carácter patronal a las empresas navieras y las de maniobras, armadores y fleta dores, los consignatarios, los agentes aduanales y demás personas que- ordenen los trabajos.

(39). Constitución Política

(40). Nueva Ley Federal del Trabajo. Segunda edición. Edit. Andrade

Asimismo, se establece que las personas que ordenen el trabajo -- son solidarios responsables por los salarios e indemnizaciones que corresponden por los trabajos realizados.

La fijación del salario podrá hacerse por unidad de tiempo, por obra, por peso de bultos o de cualquier otra manera. Se establece si intervinieran varios trabajadores en una maniobra, se distribuirá el salario entre ellos de conformidad con sus categorías y en la proporción en que participen. El pago deberá hacerse directamente al trabajador o en caso de estar imposibilitado se le entregará al apoderado nombrado por él. 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. Se establece el pago en días de descanso y vacaciones. Se determina la antigüedad de los trabajadores y el orden en que deben ser utilizados sus ser vicios. Los sindicatos porporcionarán a los patrones una lista porme-norizada que contenga el nombre y la categoría de los trabajadores que deben realizar las maniobras en cada caso. Se establece que los traba jadores no pueden hacerse subsistir en la prestación del servicio y en caso de quebrantar esta prohibición el substituto tiene derecho a que se le pague la totalidad del salario que corresponda al trabajado de-sempañado contemplándose también las indemnizaciones por riesgo. En los contratos colectivos podrán estipularse que los patrones 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 riesgo de trabajo, en los estatutos del sindicato o en un reglamento especial aprobado por la asamblea del propio sindicato se determinarán los requisitos para el otorgamiento de las pensiones. Las cantidades correspondientes serán entregadas por los patrones al Instituto Mexicano del Seguro Social y en 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 Conciliación y Arbitraje.

Por último se establece que en los contratos colectivos podrá estipularse la constitución de un fondo afecto al pago de responsabilidades por concepto de pérdidas o averías, el pago correspondiente será entregado a la institución bancaria nacional que se señale en dicho contrato la que cubrirá los pagos correspondientes por convenio entre el sindicato y el patrón o mediante resolución de la Junta de Conciliación y Arbitraje. Alcanzado el monto no se harán nuevas aportaciones, salvo para reponer las cantidades que se paguen.

Anterior a la nueva Ley Federal del Trabajo, la Ley de Vías Generales de Comunicación en su artículo 124 publicado en el Diario Oficial del 19 de Febrero de 1940, señala que para efectuar maniobras se requiere permiso de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, el cual sólo se otorgará a sociedades cooperativas o mercantiles si bien ade--

lante dice el propio artículo que las empresas de maniobras, cualquiera que sea el tipo de organización legal que adopte, quedará sujeto a la - Secretaría de Comunicaciones, sin embargo, debe observarse que el tipo- de organizaciones debería entenderse que se refiere a sociedades coope- rativas o mercantiles, puesto que no se habla de otra organización le- gal en dicho artículo, se aclara, que de hecho las organizaciones de ma- niobristas que prestaban el servicio continuaron considerándose como -- trabajadores y que no se constituyeron en sociedades cooperativas o mer- cantiles.

Por decreto del 31 de Diciembre de 1945, publicado en el Diario - Oficial del 14 de marzo de 1946, se reformó el artículo 124 de la Ley - de Vías Generales de Comunicación y se dispuso que, las agrupaciones -- que presten los servicios de maniobras cualquiera que sea el tipo de or- ganización que adopten, quedarán sujetas a la Secretaría de Comunicaci- nes y Transportes, con el carácter de empresas permisionarias y en caso de celebrar contratos de trabajo consignarán en ellos bajo pena de nul- dad, cuotas y condiciones iguales a las fijadas en las tarifas autoriza- das por la propia Secretaría.

El artículo 140 de la Ley de Vías Generales de Comunicación del - 29 de Agosto de 1931, dispone que: "... los servicios que presten las - personas, agrupaciones o empresas, en relación con las vías generales - de comunicación, y medios de transporte, tales como maniobras de carga-

o descarga, almacenaje, transbordo, estiba, desestiba, etc., deberán - quedar sujetos a la jurisdicción de la Secretaría de Comunicaciones en lo que respecta a las tarifas clasificación de efectos, responsabilidades de demoras, pérdidas, mermas, averfas, etc..."(41)

La Ley vigente de Vías Generales de Comunicación de 1982, agregó las maniobras de carga, descarga, estiba, desestiba, alijo, acarreo, - almacenaje y transbordo que se ejecuten en las zonas federales, se con- sideran como actividades conexas con las vías generales de comunica-
ción. En consecuencia, para realizarlas se requerirá permiso de la Se- cretaria de Comunicaciones y Transportes. 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 - la clasificación de efectos responsabilidades por demoras, pérdidas, - mermas y averfas y, en general, para todo lo relativo a sus relaciones con el público. Quedarán sujetos, asimismo, a las disposiciones sobre tarifas, y demás aplicables.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes expedirá los permi- sos a que se refiere al párrafo anterior, preferentemente a empresas - individuales o colectivas, constituidas por agentes aduanales, comisio- nistas, agentes consignatarios, armadores, agentes navieros, o grupos- de trabajadores, cualquiera que sea el tipo de organización legal que- adopten. Las relaciones entre los permisionarios del servicio público
(41). Panorama Jurídico de las Zonas Federales. Una visión a través - de las Maniobras. 1960.

de maniobras con sus trabajadores, se registrarán en su caso, por las disposiciones de la Ley Federal del Trabajo.

Los permisos para la ejecución de maniobras de servicios particular se otorgarán a quienes pretendan mover sus propias mercancías o -- efectos.

Las relaciones de estos permisionarios con los agrupaciones o -- con los trabajadores que ejecuten las labores a que se refiere este artículo, se registrarán por la Ley Federal del Trabajo. La Secretaría de -- Comunicaciones y Transportes antes de expedir estos permisos, deberá -- oír a las agrupaciones o trabajadores que pudieran resultar afectados. Como consecuencia de lo anterior, puede afirmarse que en la actualidad, el trabajador portuario ha alcanzado la protección legal de la que -- siempre careció.

En el punto siguiente se hará un breve análisis de los diferentes sindicatos prestadores de maniobras públicas en distintos puntos de la República Mexicana, con el objeto de proporcionar la mayor información posible sobre el trabajador portuario.

2.2 LOS SINDICATOS PORTUARIOS Y LAS EMPRESAS DE SERVICIOS PORTUARIOS

VERACRUZ.

En el gobierno de Porfirio Díaz, la presión de intereses extranjeros llevó a cabo el tratar de organizar el enlace del transporte marítimo con el ferroviario en el Puerto de Veracruz, y fue así como el 6 de Abril de 1906, se otorgó a las Compañías ferrocarrileras que tenían terminales dispersas en el puerto, la concesión de enlazar sus líneas con vías marítimas.⁽⁴²⁾

Al otorgarse la concesión referida, el gobierno Porfiriano omitió en forma absoluta, referirse a la protección de los trabajadores y dejó en libertad a la empresa, para ejercer disciplinas y represiones brutales, en perjuicio de los derechos humanos elementales de los trabajadores.

En Noviembre de 1911, los funcionarios extranjeros de la empresa, planearon la organización de un sindicato que pudiera ser fácilmente manipulado, dicha idea fue llevada a cabo el 4 de Mayo de 1912 con la integración de un Sindicato de Carretilleros, Armadores, Apuntadores, Marcadores y Jornaleros del puerto de Veracruz, cuyo primer dirigente fue un agente de la misma empresa.

(42). C.N.C.P. Ob cit.

De ahí en adelante los trabajadores de la terminal tuvieron que luchar en contra de la empresa y del sindicato.

El triunfo de la Revolución, propició la victoria de los auténticos sindicalistas, que el 11 de Diciembre de 1918, constituyeron la Unión de Trabajadores. En 1963 dicha Unión cambió de denominación subsistiendo en la actualidad con el nombre de Unión de Maniobristas y Carretilleros. (43)

Junto con este sindicato se constituyeron los que a continuación se relacionan:

(43). C.N.C.P. ob cit.

<u>N O M B R E</u>	<u>Fecha de Constitución</u>	
1. Sociedad Cooperativa de Producción, Transportes, Aduana.	Enero 15 de 1958	Desapareció
2. Unión de Trabajadores Maniobristas de la Zona Marítima del Puerto de Veracruz.	Diciembre 26 de 1918	Se fusionó
3. Unión de Estibadores y Ganaderos del Puerto - de Veracruz.	Julio 11 de 1911	
4. Unión de Carretilleros y Jornaleros de la Zona Marítima del Puerto de Veracruz.	Febrero 28 de 1975	Se fusionó
5. Sindicato de Cargadores y Abridores de Comercio y de la Zona Marítima del Puerto de Veracruz.	Abril 12 de 1912	Se fusionó
6. Unión de Chacadores de Trabajadores y Similares del Puerto de Veracruz.	Marzo 6 de 1915	
7. Sindicato de Trabajadores al Servicio de Prácticas y Amarradores de Barcos de Altura del Grande y Pequeño Cabotaje y Servicios de Remolque - de Embarcaciones en el Puerto de Veracruz.	Diciembre 3 de 1932	
8. Sindicato de Maniobristas, Carretilleros, Abridores y Conexos de la Zona Marítima y Comercio de la Ciudad y Puerto de Veracruz.	Agosto 23 de 1975	

TAMPICO

El 28 de Junio de 1911, se funda la Sociedad Gremio Unido de Alijadores, con objeto de defender los intereses de los trabajadores al servicio de la firma Raveley y Cía., que tenía todas las concesiones para efectuar los trabajos de carga y descarga de los muelles Cecilia y -- Fiscal; los vapores de la Ward Line y las maniobras en los almacenes -- generales, dado que, desde 1910, dicha compañía tenía prácticamente monopolizados todos los trabajos de este ramo, en el puerto de Tampico.⁽⁴⁴⁾

Al establecerse definitivamente en el puerto las compañías petroleras, trajeron como consecuencia un incremento en las actividades mercantiles y un aumento considerable en las maniobras de estiba. A pesar de ello, los alijadores seguían percibiendo salarios de hambre, en contraste con los trabajadores petroleros. Así se inició la primera lucha sindical -- del Gremio al solicitar éste a la Empresa Raveley, mejoras en las condi ciones de trabajo. La empresa desconoció al Gremio, negándole toda per sonalidad. Ello motivó un movimiento de huelga secundado por la mayor parte de los trabajadores. La huelga duró dos días, al término de los cuales, la empresa tuvo que ceder a las demandas planteadas por el Gremio.

Entre 1911 y 1914, la Empresa Raveley, canceló el contrato de trabajo en vigor, que tenía concertado con el Gremio Unido de Alijadores y

(44). Comisión Nacional Coordinadora de Puertos. ob cit.

no fue sino hasta 1919 cuando el Gremio logró nuevamente el reconocimiento de la Casa Raveley, lo que permitió que continuaran las actividades tendientes a la formación de una sociedad cooperativa. El 16 de Abril de 1922, el Gremio se transformó en una Sociedad Cooperativa. (45)

ENSENADA

El 2 de Noviembre de 1930, se constituye la Unión de Estibadores, Maniobristas, Lancheros, Armadores de Barcos, Checadores, Trabajadores de Almacenes, Carretilleros y Similares del Puerto de Ensenada, B.C. - (CROM), quienes ostentaban la autorización para el desarrollo de las actividades que en su nombre quedan señaladas y además la estiba a bordo de los buques en las maniobras de carga. (46)

En 1937, se creó el Sindicato Nacional de Alijadores, Empleados - en Agencias Aduanales, Marineros, Cargaduría y Similares (CTM), Sección-39, y en 1951 fue constituido el Sindicato de Camiones de Progreso - (CROC), el cual ya no existe. (47)

PROGRESO

El primer sindicato que se constituyó en el puerto de Progreso, - fue el Sindicato de Trabajadores Marítimos, creado el 27 de Abril de - 1911, el cual a su vez en 1970 se fusionó; paralelo a éste, se consti-

(45). Comisión Nacional Coordinadora de Puertos. Ob. cit.

(46). Ibid.

(47). Ibid.

tuyeron el 8 de Junio de 1911, la Cooperativa de Plataformas; el 28 - de Diciembre de 1911, el Sindicato de Trabajadores y Estibadores de -- Mercancafa de Exportación e Importación Piedad Lerma; el 5 de Octubre - de 1917, el Sindicato de Checadores Hidalgo; el 5 de Abril de 1922, el Sindicato de Trabajadores de Despacho Aduanal; y el 1° de Julio de 1974, el Sindicato Unico de Trabajadores, Maniobristas, Marítimos, Terrestres, Conexos y Similares de Progreso-Yukalpetén "Emilio Barragán" (CROM).⁽⁴⁸⁾

GUAYMAS

El 25 de Febrero de 1924, se creó la Unión de Estibadores, Jornaleros y Lancheros (CROM), con un grupo de 21 personas.⁽⁴⁹⁾

De 1945 a 1948, surgieron una serie de dificultades internas debi do a que un grupo de ellos exigía mayores pretensiones y derechos, como consecuencia de estas discrepancias.

SALINA CRUZ

El primer sindicato constituido en este puerto fue la Unión Obrera "Benito Juárez", el cual se transformó el 24 de Noviembre de 1915 -- en el Sindicato de Estibadores y Jornaleros de Salina Cruz (CROM). El 24 de Diciembre de 1933 se fundó la liga de Alijadores de Carga y Descarga de Barcos en la ensenada "La Ventosa". El 24 de Febrero de 1945,

(48). Comisión Nacional Coordinadora de Puertos. Ob. Cit.

(49). Ibid.

se formó el Sindicato de Amarradores y Desamarradores de Buques que -
llegan al Puerto de Salina Cruz (CROM). El 19 de Mayo de 1974 se creó
la Unión de Trabajadores de Carga y Descarga de Embarcaciones, Estiba
de Hule y Desestiba de Camarón y Productos Perecederos en el Puerto de
Salina Cruz, Oax. (50)

COATZACOALCOS

En 1915 se fundó la Unión Obrera de Estibadores, Cargadores, --
Abridores, Checadores, Clasificadores y Jornaleros. En su carácter de
Sindicato, prestó el servicio de maniobras y servicios conexos en los
patios y muelles del puerto y es en el año de 1934, en el que el sindi
cato se transforma en Sociedad Cooperativa de Trabajo, Unión de Obre--
ros, Estibadores, Cargadores, Checadores, Clasificadores y Jornaleros
(S.C.L.). (51)

ACÁPULCO

La posibilidad de organización sindical llegó después del tiempo
revolucionario. La Unión de Estibadores y Jornaleros del Pacífico, -
CROM, se constituyó el 18 de Abril de 1922, siendo ésta, la primera or-
ganización de resistencia en todo el Estado de Guerrero, nacida en una
etapa en la que todos los trabajadores tenían que luchar en contra del

(50) Ibidem

(51) C.N.C.P. ob. cit.

patrón, contra el gobierno que mantenía actitudes mentales porfirianas y contra la iglesia que se prestaba siempre a proteger el poderoso empresario, especialmente si era extranjero. (52)

MAZATLÁN

El 13 de Mayo de 1925, se creó la Unión de Estibadores y Alijadores del Puerto de Mazatlán, C.R.O.M., integrada por 150 socios que se dedicaban a la carga y descarga, estiba y desestiba, en los muelles, - patios, explanadas, cobertizos y almacenes del puerto. Esta Unión se formó con los miembros de tres gremios: (53)

Estibadores, Alijadores de Tierra y Alijadores de Lanchas, razón por la cual desde su constitución se integró con gran número de socios. (54)

El 1° de Agosto de 1929, se creó la Liga de Trabajadores Marítimos y Terrestres (CROM), contando al momento de su constitución con 50 miembros, cuyos servicios eran proporcionados mediante convenios establecidos con los usuarios del puerto. (55)

En 1930 se formó el Sindicato Nacional de Alijadores, Empleados - en Agencias Aduanales, Marineros, Cargadura y Similares (CTM), Sección 36 y el 3 de Agosto de 1937 se formó la Sección 113. Por último el 2

(52) Ibidem.

(53) C.N.C.P. Ob cit.

(54) Ibidem.

(55) Ibidem.

de Junio de 1949 se fundó el Sindicato de Checadores, Veladores y Armadores del Puerto de Mazatlán. (56)

LAZARO CARDENAS

El 6 de Febrero de 1973 se constituyó la Unión de Estibadores Marítimos y Terrestres, Carretilleros, Cargadores de Autotransportes, Alizadores, Checadores, Armadores de Buques, Equipajes, Conexos y Similares del Puerto de Lázaro Cárdenas (CROM). (57)

MANZANILLO

La Unión de Estibadores y Jornaleros del Pacífico (CROM), Sindicato que en la actualidad sigue llevando el mismo nombre, se constituyó el 23 de Mayo de 1919. (58)

(56) C.N.C.P. Ob Cit.

(57) Ibidem.

(58) Cárdenas de la Peña Enrique. Ob Cit.

En la República Mexicana existen actualmente puertos con menos movimientos marinos y se les llama Puertos Chicos.

Estos puertos también tienen un sindicato que maneja los movimientos de carga y descarga. Para los fines de este trabajo, los de mayor importancia son los siguientes:

Puerto Vallarta, Jal.	Unión de Estibadores de Puerto Vallarta.
San Blas, Nayarit.	Unión de Cargadores Similares del Mar y Tierra.
Puerto Angel, Oax.	Unión de Estibadores de Puerto Angel.
Cabo San Lucas, B.C.	Unión de Trabajadores, Evolutivos, Estibadores y Pesqueros, Patrones, Motoristas y Marineros de Cabo San Lucas, B.C.
La Paz, B.C.S.	Sindicato de Cargadores de Auto-transportes de Carga en Almacenes y Patios del Puerto de La Paz, B.C.
Loreto, B.C.	Unión de Estibadores de Loreto.
San Felipe, B.C.	Unión de Estibadores de San Felipe.
Villa Hermosa, Tab.	Unión de Estibadores de Villa Hermosa, Tab.

LA CREACION DE LAS EMPRESAS DE SERVICIOS PORTUARIOS

Para poder lograr un mejoramiento al servicio de maniobras en los puertos era necesario:

1. Establecer condiciones más favorables de vida y de trabajo para los maniobristas de los puertos, que ofrecieran cuando menos ingresos razonables, prestaciones sociales suficientes, equipo personal de trabajo, maquinaria y accesorios en buenas condiciones de operación para la ejecución de las maniobras; sistema y medidas de seguridad en el trabajo que permitieran mejorar la eficiencia general y aumentar la productividad individual, apoyo económico suficiente y adecuado a los viejos trabajadores impedidos por su edad o por su incapacidad física para trabajar, mediante pensiones, servicios médicos y medicinas.

2. La estructuración adecuada de tarifas en relación a los costos reales de los servicios, en función del tipo de mercancías a manejar, según la mayor o menor dificultad, peligrosidad o densidad económica de los productos y en atención al tipo de maquinaria y equipo necesario para su manipulación.

3. Seguridad y protección adecuadas a las cargas a efecto de evitar su deterioro, merma y sustracción, garantizando la compensación justa en los casos de cualquier siniestro.

La consecución de estas metas, aunado a otras que complementan -- las características generales de un servicio público, suficiente, adecuado y oportuno, no podrían hacerse realidad manteniendo la relación-usuario-trabajador existente, ni el sistema de relación entre el trabajador-permisionario y el Gobierno. Quizá el factor más importante que obstaculizaba el cambio, se localizaba en la combinación trabajador-permisionario que impedía determinar hasta donde las organizaciones de trabajadores operaban como tales y en qué proporción absorbían características patronales, deformando la función patronal de los contratantes -- de los servicios proporcionados por dichas organizaciones.

En consecuencia, había que localizar, identificar y caracterizar un patrón con todas las responsabilidades ante los trabajadores y con todos los derechos en la prestación de los servicios y todas las obligaciones ante el Gobierno, esta identidad era rechazada por los agentes navieros, por los agentes de buques, por los agentes aduanales, -- por los reexpedidores de carga, en virtud de que ellos sostenían ser únicamente usuarios de un servicio público. Así surge la necesidad de crear una institución dispuesta a aceptar y afrontar todas las consecuencias de su posición frente a los trabajadores, a los usuarios y al gobierno. Después de analizar detenidamente la situación, se llegó a la conclusión de que era necesario crear una entidad que reuniera cuando menos tres características fundamentales.

a). Por una parte, capaz de afrontar todas las responsabilidades frente a los trabajadores mediante un contrato colectivo de trabajo, - en el que se plasmara no solamente las obligaciones normales establecidas por la Ley Federal del Trabajo, sino que contuviera además una serie de prestaciones sociales suplementarias que hicieran confiable y sobre todo seguro, el cambio de las condiciones de trabajo y de vida para los trabajadores y sus familiares. (59)

b). Capaz de inspirar suficiente confianza en los usuarios de -- que se dispondría de maquinaria y equipo suficiente y adecuados, para mejorar el servicio público de maniobras aumentando paulatinamente su eficiencia mediante el uso de sistemas y métodos de trabajo técnicamente establecidos para garantizar seguridad, protección y confiabilidad - en el manejo de las mercancías. (60)

c). Capaz de ser autosuficiente desde el punto de vista económico y cumplir cuidadosamente con todas las obligaciones que las disposiciones vigentes en materia fiscal, administrativa y de seguridad social e industrial, como corresponde a un prestatario de servicio público de maniobras y de responder como persona moral, prestando los servicios - en forma unificada. (61)

Dicha entidad resultó ser una sociedad anónima de capital variable con participación del Gobierno Federal, de los usuarios y conside-

(59). Comisión Nacional Coordinadora de Puertos. Ob. Cit.

(60). Ibid

(61). Ibid

rando la participación de los propios trabajadores; a efecto de que -- tanto en el órgano máximo de autoridad, o sea la Asamblea de Accionistas, como en el órgano responsable de la administración, estuvieran integradas las tres partes, cuyos intereses son determinantes en la actividad del puerto.

Una vez establecidas las características generales, la función -- como prestataria del servicio público de maniobras, las responsabilidades patronales y las obligaciones fiscales y económicas; era preciso -- a continuación decidir en qué puerto podría experimentarse la creación de la primera empresa. Se hizo un examen detenido de los principales puertos mexicanos para encontrar el que ofreciera las condiciones más favorables, primero debía:

a). Contar con una organización de trabajadores que ejecutara -- tanto las maniobras a bordo de los buques, como las que se realizan en los muelles, patios y almacenes.

b). Que la directiva de los trabajadores encontrará como solución adecuada y ventajosa a su situación, el establecimiento de la empresa y la celebración del contrato colectivo.

c). Que hubiera usuarios dispuestos a participar dentro del capital social de una empresa, de la que no obtendrían dividendos intere--

santes, sino que apoyando su funcionamiento e impulsando su desarrollo, obtendrían la consolidación de su fuente de trabajo.

d). Que el puerto tuviera un movimiento razonable de carga, preferentemente durante todo el año y que además tuviera una amplia perspectiva de desarrollo futuro.

e). Que se dispusiera de maquinaria y equipo mínimo pero suficiente para iniciar operaciones.

Solamente se encontró uno capaz de cumplir con todos los requisitos de inmediato y éste fue el puerto de Manzanillo, Col., que ofreció las siguientes ventajas:

a). Contaba con la Unión de Estibadores y Jornaleros del Pacífico, C.R.O.M., agrupación que controlaba tanto las maniobras a bordo como las de tierra.

b). La mayoría de los miembros de la unión y principalmente sus dirigentes locales, estaban convencidos de las ventajas que les reportaría la constitución de la empresa, porque consideraban que de esa manera lograrían transformar el puerto en la más importante terminal marítima del Pacífico.

c). Se encontró que había varias personas entre los agentes de -

buques, aduanales y demás usuarios, dispuestos a participar adquiriendo acciones para integrar el capital social de la empresa, además de estar dispuestos a apoyar ampliamente la operación, funcionamiento y desarrollo de las actividades de la institución, en beneficio del puerto.

d). La Unión de Estibadores y Jornaleros del Pacífico, contaban con una existencia mínima pero suficiente de maquinaria y equipo que bien podría ser la base inicial para que la empresa empezara sus operaciones.

Un aspecto fundamental en la creación de las empresas fue la firma del Contrato Colectivo de Trabajo, con las diferentes Uniones de Estibadores y Jornaleros, en virtud de que por primera vez una organización de trabajadores portuarios se enfrentaba a la elaboración de un documento legal que tuviera todas las ventajas que siempre ambicionaron tener y que no habían logrado hacer efectivas.

Naturalmente no fue tarea fácil, principalmente porque no existía experiencia entre los estibadores sobre la forma y procedimientos que debían seguirse, aún cuando su principal dirigente Don Emilio Barragón estaba convencido de la mejoría que significaría para los trabajadores el contar con un instrumento legal que fundamentara las relaciones de trabajo con un patrón dispuesto a cumplir, no solamente con las obliga

ciones establecidas por la Ley Federal del Trabajo, sino además, otorgar prestaciones adicionales, respetando las conquistas logradas por las organizaciones, en suficiente cantidad y calidad sin rebasar el límite máximo de las posibilidades reales de la empresa, sin romper su equilibrio financiero y manteniendo en todo momento una posición sólida que le permitiera desarrollarse para la prestación más eficiente -- del servicio público encomendado, el mejoramiento de las prestaciones de los trabajadores y la ampliación de las actividades conexas al servicio fundamental.

La primera empresa que se constituyó fue la de Servicios Portuarios de Manzanillo, S. A. de C. V., el 16 de Junio de 1971, siguiéndole a Manzanillo, Servicios Portuarios de Guaymas, el 27 de Mayo de 1972; Servicios Portuarios de Progreso, el 14 de Septiembre de 1972; Servicios Portuarios de Lázaro Cárdenas el 19 de Octubre de 1972; Servicios Portuarios de Ensenada, el 16 de Noviembre de 1972; Servicios Portuarios del Istmo de Tehuantepec (Costzacoalcos), el 2 de Mayo de 1973; Servicios Portuarios de Salina Cruz, Oax., el 7 de Abril de 1973; Servicios Portuarios de Mazatlán, el 22 de Junio de 1973; Servicios Portuarios de Veracruz el 23 de Agosto de 1973; Servicios Portuarios de Acapulco el 31 de Enero de 1974; Servicios Portuarios de Cozumel, Q.R. el 15 de Agosto de 1984; Sistema Portuario Tampico-Altamira en Junio de 1973.

(62)

(62). Comisión Nacional Coordinadora de Puertos. Ob. cit.

2.3 NECESIDAD DE LA CREACION DEL FIDEICOMISO "FONDO PARA PENSIONES DE TRABAJADORES PORTUARIOS"

El análisis de la situación laboral de los puertos al inicio de la reforma portuaria, puso a la luz una deficiencia importante en la cobertura de las prestaciones de tipo social, a la cual tenían derecho los trabajadores portuarios.

Antes de dicha reforma, tuvieron un doble carácter: uno, como trabajadores tutelados por la legislación laboral; el otro, como permisionarios de las maniobras de servicio público en zonas bajo jurisdicción federal, sujetándose a las regulaciones administrativas correspondientes; esta dualidad de carácter era conflictiva para ellos y para el usuario y entre los trastornos que provocó, está el de que la mayoría de las organizaciones presentaron una diferencia importante en la cobertura de las prestaciones de tipo social, especialmente en los casos de aquellos trabajadores que por su edad o por cualquier otra causa estaban impedidos y que gracias a la solidaridad existente en los sindicatos y a una espontánea demostración de humanitarismo, fueron solventados estos compromisos de los compañeros impedidos, mediante el apoyo económico generado por los compañeros activos, al ceder parte de sus ingresos por la maniobra. En algunos casos, la disminución de los ingresos de los trabajadores activos llegó a ser de un 40%.

La Ley Federal del Trabajo en vigor, a partir del primero de Mayo de 1970, ratificó la calidad de las agrupaciones de maniobristas como sujetos de derecho obrero, precisó quienes son sus patrones, estableció normas para la sustitución de los trabajadores, así como para qu obtuvieran, en cierta medida, protección en casos de invalidez por cau sas distintas de los riesgos de trabajo.

A partir de la iniciación de la Reforma Portuaria y con la creación de las Empresas de Servicios Portuarios, en los puertos de mayor impor tancia dentro del contexto del sistema portuario nacional, se dió un - primer paso hacia la solución de este problema dentro de los contratos colectivos correspondientes, se establece un fondo fijo anual para el pago de pensiones en favor de las personas que la agrupación de traba jadores tenía a su cargo con anterioridad a dichas empresas; en Acapulco se dió una variante al fondo fijo anual, pactándose un porcentaje - sobre los ingresos. La solución anterior en un principio cubrió la ne cesidad; pero con el transcurso del tiempo fue creciendo el número de trabajadores.

En base a lo anterior, se empezó a analizar una solución definiti va a esta situación y se pensó en la creación de un Fondo de Pensión - para los Trabajadores Portuarios, cuyas aportaciones para la creación del Fondo son generadas por la misma carga manejada en los puertos, -- con un porcentaje de afectación a la tarifa de un 5%, destinado especí

ficamente a este fin; fórmula que distribuiría equitativa y proporcionalmente los costos de las pensiones entre los puertos.

Las características de aplicación del fondo serían, que fueran su pletorio de la seguridad social institucional, aplicándose en la medida adecuada, en favor de los trabajadores predeterminados que hayan caído de dicha seguridad y que se encuentran impedidos; también sería complementario respecto de aquellos trabajadores portuarios que ya se encuentran inscritos en el Seguro Social, pero que llegarán a los 65 años de edad sin tener la totalidad de requisitos legales aplicables para disfrutar la pensión por vejez; es natural que con el transcurso de los años la mayor parte de los trabajadores portuarios activos estarían totalmente incorporados al régimen del Seguro Social, y este fondo, que fue creado para los que no tuvieron esa ventaja, se iría extinguiendo y por ende la cancelación del porcentaje de afectación a la tarifa; en caso de existir algún remanente, éste se aplicaría en obras o establecimientos de beneficio social en los puertos, tales como lugares de descanso, becas, centros educativos portuarios y otros semejantes. (63)

Así fue como se formó con los Usuarios y Permisarios de Maniobras, un Fideicomiso para el manejo y distribución de fondos recaudados por la sobrecuota del 5% al cobro del servicio público de maniobras-

(63). Contrato del Fideicomiso Fondo Para Pensiones de Trabajadores - Portuarios

marítimas y fluviales que prestan las empresas de Servicios Portuarios, publicado en el Diario Oficial del 25 de Agosto de 1976, promovido por la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos y con apoyo del Instituto Mexicano del Seguro Social, quedando legalmente constituido el 30 de - Agosto de 1976.

C A P I T U L O 3

"ESTRUCTURA DEL FIDEICOMISO"

3. ORGANIZACION

3.1 FINANCIAMIENTO Y RECURSOS

CAPITULO TERCERO
"ESTRUCTURA DEL FIDEICOMISO"

3. ORGANIZACION

La Ley de Títulos y Operaciones de Crédito en su Artículo 346, define al Fideicomiso como "El acto por el cual el fideicomitente destina ciertos bienes a un fin lícito determinado, encomendando la realización de este fin a una institución fiduciaria". (64)

El que nos ocupa fue constituido como un Fideicomiso irrevocable de Administración e Inversión, al cual se le denominó "FONDO PARA PENSIONES DE TRABAJADORES PORTUARIOS", otorgado por una parte, como Fideicomitentes las Sociedades Permisitarias de Maniobras de Servicios Públicos denominadas: Servicios Portuarios y Marítimos de Ensenada, S. A. de C. V.; Servicios Portuarios de Guaymas, S. A. de C. V.; Servicios Portuarios de Mazatlán, S. A. de C. V.; Servicios Portuarios de Manzanillo, S. A. de C. V.; Servicios Portuarios de Acapulco, S. A. de C. V.; Servicios Portuarios de Lázaro Cárdenas, S. A. de C. V.; Servicios Portuarios de Progreso-Yukalpetén, S. A. de C. V. y Servicios Portuarios del Istmo de Tehuantepec, S. A. de C. V., (Salina Cruz, Oax.), (que en lo sucesivo se les denominará como los permisionarios), así como las siguientes entidades representativas de Usuarios; Confederación de Cámaras Nacionales de Comercio; Confederación de Cámaras Industriales; -

(64) Código de Comercio y Leyes Complementarias.

Asociación Nacional de Importadores y Exportadores de la República Mexicana; Asociación Nacional de Agentes Navieros, A.C.; Transportación Marítima Mexicana, S. A.; Asociación para el Fomento y Desarrollo del Comercio Exterior de Occidente, A. C., (a quienes se les designará como los Usuarios). Por la otra y como Fideicomisarios, los trabajadores portuarios que cumplan con los requisitos establecidos en la Cláusula Sexta del Contrato y por una tercera, como Fiduciaria, Sociedad Mexicana de Crédito Industrial (que en lo sucesivo será designada como So-mex). (65)

Intervienen además, la Federación Nacional de Trabajadores de - - Transportes y Maniobras Marítimas y Terrestres (CRON). La Comisión Nacional Coordinadora de Puertos y el Instituto Mexicano del Seguro Social, de acuerdo con las Declaraciones, Antecedentes y Cláusulas de este Contrato. (66)

Dicho Fondo será supletorio o complementario de la seguridad social institucional para aplicarse en la medida que lo permitan los re cursos en favor de las personas predeterminadas que no recibieron la seguridad social institucional y que se encontraran impedidas de labo-rar, por diversas razones, también aquellas que se encuentran inscritas en el I. M. S. S., por ser activos de las Empresas de Servicios - Portuarios y que llegaran a los 65 años de edad o que quedaran inváli-

(65) Contrato del Fideicomiso.

(66) Ibidem.

das sin cumplir en su totalidad con los requisitos legales aplicables para disfrutar de pensión por vejez o invalidez.

Asimismo se acordó impartirles asistencia médica mediante el seguro facultativo, celebrándose un convenio entre el Banco Mexicano Somex y el Instituto Mexicano del Seguro Social.

Para tales efectos fue elaborado conjuntamente por el Instituto - Mexicano del Seguro Social y la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, un estudio actuarial inicial, consistente en los siguientes puntos: (67)

- Recopilación de datos de trabajadores portuarios. (nombre, edad, familiares, dependencia, edad), etc.
- Procesamiento actuarial de los datos de trabajadores. (Vejez, viudez, enfermedad e invalidez, indicándose capital unitario constitutivo con diferentes variables en cuanto a edad para pensionarse, pensión con las variables de su incremento, con sus financiamientos).
- Pronóstico, comportamiento, movimiento de carga, tarifas, porcentaje de afectación, ingresos globales, maniobras para el Fondo de Pensiones.
- Tabulación de las pensiones con incrementos variables anuales y su monto anual para pensionados.

(67) Estudio actuarial. I.M.S.S.-C.N.C.P. 1976.

- Flujo de caja con diversas alternativas (porcentaje de afectación, fondo inicial, facultativo, carga de pensión).
- Instructivo, procedimiento de control y cobro de aportaciones al Fondo de Pensiones de Trabajadores Portuarios.

Se recopilaron datos de los trabajadores portuarios, la cual comprendió dos fases: la primera, relativa a los trabajadores que estaban pensionados por los sindicatos, y por las empresas, ya sea por vejez o invalidez; la segunda, fue la de los trabajadores activos que no cumplieran con los requisitos legales aplicables para disfrutar de la pensión.

En ambos casos se consideraron los siguientes datos: nombre, número de afiliación al IMSS, número Registro Federal de Causantes, - - edad, años de servicio, nombre y edad de la esposa o concubina, hijos menores de 16 años e hijos estudiantes de 17 a 25 años, padres si dependen del protegido, nombre, edad, tipo de socio pensionado o activo y la agrupación obrera a la que pertenecen.

A su vez para poder determinar el número de fideicomisarios que cubrían con los requisitos establecidos, un representante del sindicato interesado y uno de la empresa en su caso, se entrevistaron con los trabajadores listados por los propios sindicatos como derechohabientes, con el objeto de comprobar la identidad, edad y parentesco.

Se entrevistaron aproximadamente un 80% de los fideicomisarios, recabándose un 60% de los documentos requeridos, siendo las causas principales, la ausencia, incapacidad física o mental del trabajador. No obstante se encomendó a los representantes del sindicato, reunir los documentos faltantes y la información de las personas que no asistieron a dichas entrevistas, para que se enviaran a la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos para su procesamiento. (68)

Como consecuencia de las actividades desarrolladas, se elaboraron nuevas listas depuradas A y B, las que se clasificaron de la siguiente manera:

- I. Trabajadores que reúnen los requisitos necesarios para ser pensionados.

Dentro de estas listas se incluyeron los trabajadores de 65 años de edad o más, comprobándose su registro en el padrón sindical.

- II. Trabajadores incapacitados.

En estas listas se incluyeron las personas que sufren de alguna incapacidad física o mental, así como las que por razones del tiempo trabajado padecen de agotamiento físico en alto grado.

(68) Archivo del Fideicomiso.

III. Finados.

Se consideraron a los trabajadores fallecidos, anotándose además el nombre de la esposa o concubina y el número de hijos con derecho a la prestación.

IV. Trabajadores que se integraron al Programa por su edad.

En esta clasificación se incluyeron aquellos que estaban próximos a cumplir 65 años y que al reunir este requisito se incorporarían al fondo de pensión.

La lista C, se integró por aquellos trabajadores de los puertos - que no cuentan con empresa de Servicios Portuarios, quedando sujetos - únicamente a la prestación del Seguro Facultativo.

Los puertos que actualmente reciben dicho beneficio son los siguientes:

La Paz, B.C.; San Lucas, B.C.; Loreto, B.C.; Santa Rosalía, B.C.; Topolobampo, Sin.; Puerto Vallarta, Jal.; Puerto Angel, Oax.; Frontera, Tab. y Villahermosa, Tab. (69)

3.1 FINANCIAMIENTO Y RECURSOS

Para determinar el financiamiento del Fideicomiso se llevaron a cabo los pronósticos de carga, se estudió su comportamiento histórico de 1960 hasta 1974, encontrándose que la fluctuación era desde un mínimo de aumento del 3% hasta un máximo de 58% en importaciones y del 3% al 14% en exportaciones de un año a otro en el período de la estadística considerada, por lo que se tomó la decisión de tratar en conjunto toda la carga y adoptar un 10% de incremento anual sobre el volumen de carga de tipo tradicional o sea, se eliminaron los movimiento de carga a granel de origen agrícola de CONASUPO, ya que esta importación tiende a disminuir. (70)

Para el comportamiento de las tarifas, se tomaron los índices de precios del Banco de México y se valoraron los incrementos para 1977 y 1978 en 10%, y para los años subsecuentes de 1979 en adelante el 7%. Con estos datos se obtuvieron los incremento totales para el movimiento de carga, sobre los cuales se hicieron ejercicios de aplicación de diversos porcentajes para el Fondo de Pensiones de los Trabajadores Portuarios. (71)

Asimismo, se hizo una tabulación de pensiones con incrementos anuales aplicados al número de pensionados, tomándose del trabajo ac-

(70) C.N.C.P. Aspectos Humanos. Ob Cit.

(71) Ibidem.

tuarial que elaboró el Instituto Mexicano del Seguro Social, el número estimado de personas en cada año a partir de la iniciación del Fideicomiso hasta su extinción, aplicándoles la pensión revaluada variable cada año, para obtener capitales constitutivos anuales de pensión y con ello determinar el año en el que se reúna el capital necesario para dar por terminada la aplicación del porcentaje a la tarifa.

Se realizaron diversos ejercicios variando los porcentajes de afectación a la tarifa, para obtener el Fondo necesario para afrontar los compromisos del monto de pensión definitiva en la etapa inicial y correspondiente al pago del Seguro Facultativo.

Para la toma de decisión del estudio final, se llevó a cabo, después de analizar los datos anteriores, llegándose a las siguientes resoluciones: monto de la pensión mensual \$ 2,000.00 por trabajador, con revaluación anual del 10%, cubriendo: viudez, orfandad e invalidez, Seguro Facultativo proporcionado por el Instituto Mexicano del Seguro Social, cubriendo medicinas, hospitalización, atención médica y quirúrgica, aportando únicamente el gobierno federal la cantidad de \$ 3'000,000.00. (72)

C A P I T U L O 4

" P R O P U E S T A S "

- 4. FUNCIONES Y ATRIBUCIONES
 - 4.1 ADECUACION ADMINISTRATIVA
 - 4.2 DIVERSOS BENEFICIOS
 - 4.3 ACTUALIZACION RESPECTO AL COSTO DE LA VIDA

CAPITULO CUARTO

4. FUNCIONES Y ATRIBUCIONES

De conformidad con lo dispuesto por el Art. 45, Frac. 4a. de la -- Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito, el Fideicomiso se encuentra integrado por un Comité Técnico representado actualmente por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (Presidente del Comité); Comisión Nacional Coordinadora de Puertos (ahora Puertos Mexicanos); Secretaría del Trabajo y Previsión Social, Banco Mexicano Somex; Asociación de Agentes Navieros, Transportación Marítima Mexicana, Confederación de Asociaciones de Agentes Aduanales de la República Mexicana; Empresas Permisitarias de Servicios Portuarios; Instituto Mexicano del Seguro Social; Federación Nacional de Trabajadores de Transportes y Maniobras Marítimas y Terrestres (CROM)⁽⁷³⁾

A continuación se menciona cuales son las facultades y obligaciones del Comité Técnico de la Fiduciaria y del Secretariado Técnico ya que en su totalidad no se contemplan en el contrato del Fideicomiso.

Comité Técnico

- a) Intervenir en la administración y recursos que constituyen el fondo, instruyendo a la Fiduciaria para la inversión de los mismos⁽⁷⁴⁾

(73) Ver infra 3

(74) Contrato del Fideicomiso Ob. cit.

- b) Instruir a la Fiduciaria sobre los pagos que deben efectuarse en favor de los fideicomisarios.
- c) Fijar normas para el otorgamiento de las rentas vitalicias y demás beneficios.
- d) Resolver sobre el otorgamiento de las rentas vitalicias y demás beneficios.
- e) Acordar cuando debe darse por terminado el presente fideicomiso - ya sea total o parcialmente y en su caso establecer las bases para su liquidación.
- f) Acordar las formas para la modificación del contrato del Fideicomiso que permita actualizarlo a la realidad.

De la Fiduciaria

- a) Recibir e invertir el importe de los porcentajes del 5% autorizado en las tarifas que cada empresa de servicios portuarios debe remitir.
- b) Invertir los fondos y los productos de los mismos en la mejor forma posible.

- c) Entregar las cantidades asignadas con el carácter de pensión a los fideicomisarios designados.
- d) Celebrar con el IMSS los convenios necesarios para el otorgamiento de asistencia médica a los fideicomisarios y familiares.
- e) Celebrar cualquier acto o gestión conveniente o necesario para -- los fines del fideicomiso.
- f) En su oportunidad al extinguirse el fideicomiso, proceder a la liquidación y a la aplicación de los remanentes que hubiere en los - términos que señale el Comité Técnico.

Las funciones y atribuciones que le corresponden al Secretario Técnico, son las más importantes, ya que de él depende el buen funcionamiento del Fideicomiso.

Dentro del contrato de este Fideicomiso, se trata en forma general las funciones del Secretariado Técnico, sin contemplar muchas a las que está obligado, por lo que a continuación se detallarán algunas que a mi consideración deber ser integradas al contrato ya referido.

- a) Control y manejo de la Administración del Fideicomiso.
- b) Controlar estrictamente las aportaciones que las empresas de Servi-

cios Portuarios deben hacer mensualmente por concepto del 5% auto
rizado en las tarifas.

- c) Controlar las inversiones que la Fiduciaria SOMEX hace con los --
fondos del Fideicomiso y si hay duda en ellos, asesorarse finan--
cieramente para lograr el mayor rendimiento posible del capital.
- d) Comprobar el cumplimiento de los requisitos y normas establecidas
por el Comité Técnico para el otorgamiento de las rentas vitali--
cias y demás beneficios que se establezcan para los pensionados -
protuarios y sus beneficiarios de acuerdo con las listas "A", "B"
y "C".
- e) Atender todas las comunicaciones que le sean turnadas, resolver--
las y en su caso proponer proyectos de alternativas de resolución
al Comité Técnico.
- f) Preparar oportunamente las sesiones del Comité Técnico y de Dis--
tribución de Fondos, citar a los miembros de éste, y elaborar las
actas de las sesiones realizadas.
- g) Informar a los miembros del Comité Técnico sobre el avance y reso--
lución de los acuerdos tomados en las sesiones de dicho Comité.
- h) Calcular las pensiones de los Fideicomisarios, coordinándose con-

el Instituto Mexicano del Seguro Social, de acuerdo con las circunstancias que concurran en cada caso.

- i) Solicitar y controlar el presupuesto autorizado para la administración interna del Secretariado Técnico.
- j) Realizar visitas periódicas a los puertos para atender de cerca las problemáticas existentes en cada uno de ellos.
- k) Independientemente del informe de actividades que el Secretario Técnico deberá rendir en las sesiones del Comité Técnico de Distribución de Fondos, elaborará un informe anual para los miembros de dicho Comité, en el que se les comunicará el avance de las actividades realizadas por el Secretariado.
- l) Coordinarse con los delegados que se propone sean nombrados en cada puerto, ⁽⁷⁵⁾ con el objeto de que exista una mayor eficiencia en el desempeño de las funciones de éste.
- m) Nombrar al personal que estime necesario para el buen funcionamiento del Fideicomiso, como podrían ser un auxiliar de contabilidad, uno administrativo, secretaria, mensajero, etc., así como delegar las las funciones que les correspondan.
- n) Proponer al Comité Técnico modificaciones al contrato del Fideicomiso

(75) Ver supra 4.1

miso que beneficien al trabajador.

4.1 ADECUACION ADMINISTRATIVA

Dentro de la administración interna del fideicomiso existen ciertas irregularidades que no han sido controladas y que en un momento dado pueden ser las causantes de pérdidas monetarias así como de perjuicios a los fideicomisarios.

Una de las principales se debe a la falta de información al Secretariado Técnico por parte de las empresas de Servicios Portuarios o - del sindicato interesado relativa al fallecimiento del fideicomisario, devolución de cheques no cobrados, revisión de documentos solicitados, petición oportuna de pensiones procedentes y otros más.

La solución que se plantea al respecto es la de nombrar un Delegado, ya sea dentro de la empresa permisionaria o dentro del sindicato - portuario, a fin de que se haga cargo de los movimientos tales como: - recepción y entrega de cheques a los pensionados, recopilación y traslado a las oficinas generales del Secretariado Técnico de los diversos documentos que este Fideicomiso requiera para los casos de pensión, fallecimiento, integración de expedientes, etc.

Asimismo deberá controlar estrictamente los incrementos a las pensiones que reciben los fideicomisarios por parte del IMSS, con la finalidad

lidad de igualar sus pensiones a las que este Fideicomiso otorga a los pensionados que reciben pensión completa.

Otra irregularidad importantísima que no ha podido ser controlada, son las aportaciones del 5% sobre las tarifas, que las empresas de Servicios Portuarios están obligadas a remitir mensualmente, para incrementar los fondos del patrimonio Fideicomitado.

El sistema que se ha implantado desde la creación del Fideicomiso, para hacer los envíos, es mediante Órdenes de pago del Banco Mexicano - SOMEX, para ser acreditados a una cuenta de cheques específica. En este tipo de envíos hemos notado que los depósitos tardan hasta 30 días - para ser abonados a la cuenta de cheques mencionada, que aunado a la demora en los envíos por parte de las empresas ocasionan pérdidas en los intereses.

Tratando de resolver el problema de la mejor manera, el Secretario Técnico a través de la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos como - controladora de las empresas de servicios portuarios, ha girado diversos comunicados a éstas, refiriéndose al mecanismo a seguir para efectuar los enteros del 5%.

Los resultados no han sido del todo satisfactorios por lo que se propone como solución factible responsabilizar a los representantes de-

las empresas permisionarias, apercibiéndolos que de no hacer los depósitos en un término de 5 días hábiles, se les cobrarán intereses sobre las cantidades retenidas. Asimismo, se deberá solicitar a las sucursales bancarias de los puertos agilicen los trámites de los envíos.

4.2 DIVERSOS BENEFICIOS

Como se hizo mención en el capítulo anterior, el Fideicomiso tratado, fue creado con la finalidad de constituir un fondo que fuera suplementario o complementario de la seguridad social institucional, para aplicarse en la medida que lo permitan los recursos en favor de personas predeterminadas que carezcan de dicha seguridad y que se encuentren impedidas para laborar por diversas razones, abarcando también los beneficios para trabajadores activos que laboren en las empresas de servicios portuarios y que llegaran a los 65 años de edad o que quedaran inválidos sin cumplir con la totalidad de los requisitos legales aplicables.

Este fideicomiso cuenta con tres tipos de fideicomisarios, incluidos en unas listas denominadas "A", "B" y "C", anexas al contrato del mismo, (las que en su oportunidad fueron proporcionadas por los sindicatos de los puertos interesados), las que contienen los nombres de los trabajadores portuarios que cumplen con los requisitos establecidos. La clasificación de las listas aludidas es la siguiente:

LISTA "A"

Son aquellas integradas por aquellas personas que habiendo tenido el carácter de trabajadores portuarios, quedaron incapacitados, se en-

cuentran carentes de seguridad institucional y para subsistir perciben ayuda de sus compañeros, de los sindicatos a los que pertenecían o de terceros.

Forman parte de ésta 79 personas⁽⁷⁶⁾, y al tipo de pensión que -- perciben mensualmente se le denomina Pensión Completa.

La clasificación de los fideicomisarios de referencia no tienen -- mayores problemas, ya que al constituirse el fideicomiso casi todos -- quedaron pensionados. Estos fideicomisarios así como sus familiares -- además gozan de asistencia médica, la cual es brindada por el IMSS a -- través de un seguro facultativo que la fiduciaria SOMEX tiene contrata-- do con el Instituto.

LISTA "B"

Se integra por trabajadores portuarios de edad avanzada, actualmen-- te en servicio activo, que han sido inscritos recientemente en el IMSS, por las empresas permisionarias y que por dichas circunstancias pudie-- ran encontrarse en estado de invalidez o cumplieron 65 años sin satisfi-- cer en su totalidad los requisitos de la Ley del Seguro Social vigente a la fecha.

El número de fideicomisarios que la forman es de 263. El tipo de--
(76) A la creación del Fideicomiso, 1976.

pensión que reciben es complementaria a la que el IMSS les otorga por el número de cotizaciones aportadas a éste, igualándolos a la pensión-completa que perciben los pensionados de la lista "A".

Este tipo de fideicomisarios son los más problemáticos, debido a que los pensionados por falta de información, decidía o por no contar con el debido apoyo por parte del Sindicato o empresa permisionaria a la que pertenecen, no remiten a este Secretariado los recibos de pago de pensión del IMSS, con el objeto de ajustar la pensión que este fideicomiso les otorga. A fin de resolver en alguna medida esta situación se ha solicitado en varias ocasiones a las Delegaciones del IMSS en los puertos correspondientes, información de los aumentos que éste otorga a las pensiones.

Al tratar de resolver el problema que existía en los puertos con la creación de este fondo, no se contemplaron circunstancias que en un futuro surgirían con algunos trabajadores activos que pudieran por razones de invalidez quedarse sin protección tanto por la empresa de Servicios Portuarios así como del propio Instituto Mexicano del Seguro Social y no pudieran ser acreedores a las pensiones que éste otorga, ya sea por vejez, invalidez, cesantía y muerte.

Al respecto la cláusula sexta inciso A del contrato del fideicomiso, establece claramente que no pueden ser alteradas ni modificadas

las listas de fideicomisarios, impidiéndose con ésto que de alguna manera se les brinde protección, ocasionándole mermas en la economía de las empresas permisionarias y de los sindicatos a los que pertenecen, los cuales han solicitado a este Fideicomiso se analice la situación de los trabajadores que se encuentren en esos supuestos.

El resultado a sus peticiones no ha sido del todo alentador, por lo que con la presente se propone una solución que pudiera ser tomada en cuenta para resolver en alguna medida esa situación.

Basándome en el último estudio actuarial llevado a cabo en el año de 1986, en el que se observa que para el año de 1987, el fondo fideicomitado tendría egresos por 334 millones de pesos aproximadamente, -- mientras que los ingresos serían de 2,230 millones de pesos. Al fallecimiento del último beneficiario prevista para el año 2019, el fondo contará con un capital de 1.8 billones de pesos.

Como vemos, los recursos financieros con que cuenta el fideicomiso son sumamente cuantiosos, por lo que la inclusión de nuevos fideicomisarios no lo afectarían en absoluto.

Ahora bien, el aceptar dichas inclusiones definitivamente modificaría la fecha prevista de extinción del fideicomiso, ya que cada vez que se suscite un caso como el ya planteado, tendría que ingresar como fideicomisario.

La solución al respecto sería que el fideicomiso pague al IMSS - las cotizaciones que el trabajador debió aportar para que éste cubra - la pensión a la que tenga derecho.

Este sistema puede ser utilizado hasta el año 2019, fecha en que debe extinguirse el fideicomiso.

Ahora bien, los casos que se susciten posteriormente serán cubier - tos por las empresas de Servicios Portuarios, utilizando para ello el 5% que se destina para incrementar el fondo del fideicomiso, logrando con ello la prestación que requiera este tipo de trabajador y a su - - vez, la empresa permisionaria solvente los gastos a través de la presta - ción a la que está obligada.

Lo anterior solamente será posible siempre y cuando se autorice - mediante acuerdo oficial que el porcentaje se siga cobrando en tari - fas, aunque dicho porcentaje pueda ser inferior ya que las cantidades requeridas serán poco cuantiosas.

El remanente puede ser utilizado para otros fines.

LISTA "C"

Por último tenemos a los integrantes de la lista "C", que es aquella que se refiere a las personas de las listas anteriores y en su caso a otros antiguos trabajadores portuarios actualmente impedidos que hubieran prestado sus servicios en lugares distintos de aquellos en que operan las empresas permisionarias. (77)

La característica de esta lista es que a través de un seguro facultativo el IMSS les brinda asistencia médica a los trabajadores así como a sus beneficiarios directos.

En el párrafo anterior se habla de que esta clasificación abarca a los fideicomisarios de la lista A como a los de la lista B.

Sobre este punto cabe aclarar que los beneficiarios A no cuentan con ningún tipo de ayuda por parte del IMSS, por eso dependen 100% del fideicomiso, ahora bien de los fideicomisarios B, solo algunos reciben el seguro facultativo ya que la mayoría de ellos por ser trabajadores de las empresas permisionarias están inscritos en el IMSS por lo que cuentan tanto ellos como sus familiares con los beneficios de ese Instituto.

(77) Contrato del Fideicomiso, Ob. Cit.

Dentro de la clasificación B, hay trabajadores portuarios que no cumplen con los requisitos que la ley del Seguro Social establece por lo que el Fideicomiso les concede pensión completa así como seguro facultativo a ellos y a sus beneficiarios.

La clasificación C, en lo que se refiere a otros trabajadores de puertos en los que no operan empresas permisionarias se debe a lo siguiente:

Cuando surgieron los primeros indicios del fideicomiso, la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos junto con el representante de la Federación Nacional de Trabajadores de Transportes y Maniobras Marítimas y Terrestres a través de una promoción solicitaron a los puertos - llamados "puertos chicos", la elaboración de una lista en la que se incluyeran a aquellas personas que se encontraban en edad avanzada o invalidos y que pudieran cumplir con los requisitos establecidos en la lista A y B, con la finalidad de brindarles algún beneficio como sería el del seguro facultativo, ya que esos puertos no aportarían el 5% - obligatorio para aquellos en los que se encuentran empresas de Servicios Portuarios.

El número de personas inscritas en el citado seguro en 1976 fue - de 107 trabajadores y 137 familias, este número de trabajadores ocasio

nalmente a lo largo de su vida de trabajo tuvieron como prestación por parte del sindicato al que pertenecían un seguro facultativo para poder recibir atención médica por parte del IMSS. Debido a la escasez de tráfico marítimo principalmente en los puertos de Frontera, Tab., Topolobampo, Sin., Santa Rosalía, B.C., Loreto, B.C., Cabo San Lucas, B.C., Campeche, Camp., Villahermosa, Tab., Puerto Vallarta, Jal. y La Paz, - B.C., el trabajo desempeñado es en forma temporal y no continúa, impidiendo con ello establecer una relación estable de trabajo. (78)

Actualmente un número de trabajadores no labora debido a la edad con la que cuentan así como por el estado físico en el que se encuentran, subsistiendo únicamente con ayuda de tipo económico por parte del sindicato al que pertenecen, por lo que basandome nuevamente en el último estudio actuarial llevado a cabo en 1986 (79), propongo otorgarles no solamente el seguro facultativo sino también una pensión completa, así como todas las prestaciones que este fideicomiso otorga abarcando a sus familias. Realizando visitas previas a los puertos antes mencionados con la finalidad de cerciorarse de la sobrevivencia y actuación económica en la que se encuentran.

Asimismo, se propone modificar la cláusula sexta inciso C) del Contrato del Fideicomiso en el párrafo que se refiere... "El Fideicomiso tendrá por objetivos:

(78) Art. 12, Fracc. I. Ley del Seguro Social. Son sujetos de asegurar dentro del régimen obligatorio aquellas personas que se encuentran vinculadas a otras por una relación de trabajo cualquiera - que sea el acto que la origina.

(79) Ver infra 4.2.

C) La impartición de asistencia médica mediante... para las personas a que se refieren las listas anteriores, y en su caso, para - - otros antiguos trabajadores portuarios, actualmente impedidos, que hubiesen prestado servicios en lugares distintos de aquellos en que operan las empresas permisionarias. (80)

Quedando de la siguiente manera:

C) La impartición de asistencia médica, además del otorgamiento de pensión y demás beneficios.... para las personas a que se refieren las listas anteriores y en su caso para antiguos trabajadores portuarios actualmente impedidos que hubiesen prestado servicios en lugares distintos de aquellos en que operen las empresas permisionarias, según listas anexas, bajo la letra "C".

(80) Contrato del Fideicomiso Fondo para Pensiones de Trabajadores Portuarios.

4.3 ACTUALIZACION RESPECTO AL COSTO DE LA VIDA

Como es sabido ya, el Fideicomiso cuenta con pensiones de vejez, invalidez, viudez y orfandad, basandose para su otorgamiento en lo que la Ley del Seguro Social establece al respecto.

El monto inicial de la pensión, se estableció en base a un estudio actuarial llevado a cabo por el IMSS en 1976, fecha en que se constituyó el fideicomiso que nos ocupa, fijándose el monto en \$ 2,000.00 (DOS MIL PESOS 00/100 M.N.), cantidad que se incrementaría en un 10% - anual quedando de la siguiente manera: (81)

De Septiembre 1°, 1976 a Agosto 31, 1977	\$ 2,000.00 mensuales
De Septiembre 1°, 1977 a Agosto 31, 1978	\$ 2,200.00 mensuales
De Septiembre 1°, 1978 a Agosto 31, 1979	\$ 2,400.00 mensuales
De Septiembre 1°, 1979 a Agosto 31, 1980	\$ 3,000.00 mensuales
De Septiembre 1°, 1980 a Agosto 31, 1981	\$ 3,300.00 mensuales
De Septiembre 1°, 1981 a Dic. 31, 1982	\$ 4,290.00 mensuales

Del 1° de Enero de 1983 al 31 de Octubre de 1984, \$ 11,100.00. - El aumento de esta cantidad se debió a la devaluación galopante existente en nuestro país por lo que fue necesario presentar ante los miembros del Comité un nuevo estudio actuarial en el que se mostraron las cantidades generadas por el fondo del Fideicomiso y la no afectabili-

(81) Archivo del Fideicomiso. Ob. cit.

lidad de éstos para cumplir con el fin por el cual fue constituido su-
guiriéndose el aumento a las pensiones tal y como se muestra a conti-
nuación: (82)

De Noviembre 1°, 1984 a Dic. 31, 1984 \$ 20,013.30 mensuales

En la Vigésima primera reunión del Comité Técnico, se acordó in-
crementar en lo sucesivo las pensiones, así como todas las prestacio-
nes en relación con el porcentaje de aumento del salario mínimo del -
Distrito Federal siendo éstos los siguientes: (83)

De Enero 1°, de 1985 a Mayo 31 de 1985	\$ 26,017.29
De Junio 1°, de 1985 a Dic. 31 de 1985	\$ 30,700.21
De Enero 1°, de 1986 a Mayo 31 de 1986	\$ 40,524.28
De Junio 1°, de 1986 a Oct. 21 de 1986	\$ 50,655.00
De Oct. 22, de 1986 a Dic. 31 de 1986	\$ 60,838.00
De Enero 1°, de 1987 a Marzo 31 de 1987	\$ 74,831.00
De Abril 1°, de 1987 a Junio 30 de 1987	\$ 89,729.00
De Julio 1°, de 1987 a Sept. 30 de 1987	\$110,367.00
De Oct. 1°, de 1987 a Dic. 15 de 1987	\$137,959.00
De Dic. 16, de 1987 a Dic. 31 de 1987	\$158,771.00
De Enero 1°, de 1988 a Feb. 29 de 1988	\$190,526.00
De Marzo 1°, de 1988 a Dic. 31 de 1988	\$196,242.00
De Enero 1°, de 1989 a	\$211,941.00

Los incrementos acordados fueron en consideración a los cambios

(82) Archivo del Fideicomiso, Ob. Cit.

(83) Archivo del Fideicomiso, Ob. Cit.

económicos sufridos en nuestro país en los últimos años, los que han ocasionado una pérdida sensible en el poder adquisitivo de los derechohabientes del fideicomiso.

Si se establecen comparaciones entre las prestaciones que la Ley del Seguro Social concede a los derechohabientes del Instituto en su Capítulo V, con las que ofrece el "Fideicomiso Fondo para Pensiones de Trabajadores Portuarios", se advertirá que en algunos aspectos existen diferencias.

Las pensiones de jubilación e invalidez que otorga el Fideicomiso a los ex-trabajadores y trabajadores portuarios cubren las contingencias de invalidez, vejez y cesantía en edad avanzada que protege el Instituto Mexicano del Seguro Social. El monto de las dos pensiones es igual y se incluyen en él a las asignaciones familiares y ayuda asistencial. Esta situación facilita el seguimiento y control de las pensiones, pero no establece ninguna diferenciación entre los derechohabientes respecto a su antigüedad, carga familiar y magnitud de la incapacidad física y/o mental existente. Tampoco precisa los requisitos que debe tener un candidato a disfrutar de estas prestaciones, limitándose a las personas predeterminadas de las listas "A" y "B", sin considerar que pueden existir ex-trabajadores o trabajadores en condiciones semejantes que deben ser protegidos. (84)

(84) Ver Infra 4.2

Por otra parte, la cuantía básica de estas pensiones se ha venido incrementando como ya se mostró anteriormente. En el Instituto Mexicano del Seguro Social los incrementos anuales se producen por resolución del Consejo Técnico, apoyándose en estudios técnicos y actuariales.

También están considerados dentro de las prestaciones del Fideicomiso, los pagos de 15 días del importe de la pensión a fin de año, por concepto de aguinaldo y una equivalente al 54.1% de pensión por vejez, a los familiares del pensionado fallecido, ya que en el Instituto Mexicano del Seguro Social se concede un mes de pensión, por lo que esta última debe ser ajustada.

Resumiendo, a las prestaciones que actualmente otorga el Fideicomiso, pocas innovaciones se le pueden hacer al equipararlas con las del Instituto Mexicano del Seguro Social, en sus regímenes obligatorio y voluntario, aplicables al objeto fundamental para el cual fue creado el Fideicomiso. Sin embargo, pueden considerarse otras prestaciones de carácter social y de solidaridad social que beneficien, además de los ex-trabajadores y trabajadores pensionados, a los trabajadores activos inscritos en el régimen ordinario del Instituto Mexicano del Seguro Social o de planta.

En el modelo ideal que enseguida se propondrá, se incluyen dos - prestaciones de carácter social y una más de solidaridad social que - pueden proporcionar beneficios a los trabajadores activos de planta de las empresas permisionarias de servicios portuarios de Ensenada, B.C., Guaymas, Son., Mazatlán, Sin., Manzanillo, Col., Lázaro Cárdenas, - - Mich., Acapulco, Gro., Progreso, Yuc. y Salina Cruz, Oax., así como de los puertos chicos y para aquellos ex-trabajadores que por alguna circunstancia no quedaron incluidos en las listas originales mencionadas.

El esquema del modelo ideal que se propone, sería el que a continuación se indica:

P R E S T A C I O N

1. Pensión de invalidez o de vejez.

2. Pensión de invalidez o de vejez.

P O B L A C I O N A M P A R A D A

1. Ex-trabajadores portuarios que se encontraban incapacitados por edad avanzada o por enfermedades crónicas al crearse las empresas permisionarias, y que no fueron incorporados al IMSS (Lista "A" y aquellos que demuestren tener el derecho, conforme a la proposición de reformas a la cláusula SEXTA inciso "C" del Contrato del Fideicomiso).

2. Trabajadores portuarios de edad avanzada que se encontraban activos al constituirse el Fideicomiso y que por este motivo pudieron encontrarse en la eventualidad de alcanzar los 65 años de edad, así como cualquier trabajador activo que por enfermedad no profesional pueda que

ESTA TESIS NO DEBE
SALIR DE LA BIBLIOTECA

dar inválido, en ambos casos, sin haber satisfecho las cotizaciones previstas por la Ley del Seguro Social para las pensiones respectivas (Lista "B" y aquéllos que demuestren tener derecho, conforme a la proposición de reformas a la cláusula SEXTA inciso "C" del Contrato del Fideicomiso).

3. Pensión complementaria a la que concede el IMSS - por riesgo de trabajo, - con incapacidad parcial permanente.

3. Trabajadores portuarios activos que quedaren totalmente incapacitados para su trabajo específico, como consecuencia de riesgos de trabajo, que al ser valorados por el IMSS, - sean amparados con pensiones por incapacidad parcial permanente.

C A P I T U L O 5

"TERMINACION DEL FIDEICOMISO
FONDO PARA PENSIONES DE TRABAJADORES PORTUARIOS"

5. ENTREGAR EL PATRIMONIO FIDEICOMITIDO EN PAGO ANTICIPADO DE LAS PENSIONES A:
 - a) LOS FIDEICOMISARIOS O SUS FAMILIARES
 - b) LOS SINDICATOS PORTUARIOS PARA QUE ELLOS LOS MANEJEN
- 5.1 ENTREGAR EL PATRIMONIO AL INSTITUTO MEXICANO DEL SEGURO SOCIAL PARA SU ADMINISTRACION
- 5.2 EXTINCION NATURAL DEL FIDEICOMISO POR LA DESAPARICION DEL ULTIMO FIDEICOMISARIO

CAPITULO QUINTO

TERMINACION DEL FIDEICOMISO

FONDO PARA PENSIONES DE TRABAJADORES PORTUARIOS

De acuerdo con el Artículo 357 de la Ley de Títulos y Operaciones de Crédito, un fideicomiso se extingue:

- I. Por la realización del fin para el cual fue constituido;
- II. Por hacerse éste imposible;
- III. Por hacerse imposible el cumplimiento de la condición suspensiva de que dependa o no haberse verificado dentro del término señalado al constituirse el Fideicomiso o en su defecto dentro del plazo de veinte años siguientes a su constitución;
- IV. Por haberse cumplido la condición resolutoria a que haya quedado sujeto;
- V. Por convenio expreso entre el Fideicomitente y el Fideicomisario;
- VI. Por revocación hecha por el fideicomitente cuando este se haya reservado expresamente ese derecho al constituir el fideicomiso; y
- VII. En el caso de que la institución fiduciaria designada no --

accepte o por renuncia o remoción cese en el desempeño de --
su cargo, deberá nombrarse otro para que la sustituya. Si --
no fuera posible esta sustitución, cesaría el Fideicomiso. (85)

En el contrato del Fideicomiso tratado se establece que es un fi-
deicomiso irrevocable y se estipula que serán causas de terminación --
del Fideicomiso. (86)

- a) La muerte de los fideicomisarios y la carencia de beneficia-
rios de éste.
- b) La imposibilidad de cumplir sus fines por falta de recursos
o cualquier otra causa.

Fundamentándonos en la fracción V del Artículo 357 antes menciona-
do se tratarán a continuación algunas formas de terminación anticipa--
das del fideicomiso no contempladas en el contrato ya referido, que --
tal vez en un momento dado puedan ser tomadas en consideración por el
comité técnico de acuerdo a la Cláusula XII inciso F del contrato del-
fideicomiso. (87)

5. ENTREGAR EL PATRIMONIO FIDEICOMITIDO EN PAGO ANTICIPADO DE LAS PEN-
SIONES A:

(85) Ley de Títulos y Operación de Crédito. Arts. 350 y 357

(86) Contrato del Fideicomiso, Cláusula sexta y octava

(87) Cláusula XII, inciso F. Es facultad del Comité Técnico acordar cuán-
do debe dar por terminado el presente fideicomiso ya sea en forma-
total o parcial y establecer las bases para la liquidación de su -
patrimonio.

A) LOS FIDEICOMISARIOS O SUS FAMILIARES. Me atrevo a proponer el pago anticipado a los fideicomisarios o a sus familiares porque actualmente el patrimonio del fideicomiso ha alcanzado cifras que al constituirse éste, jamás fueron imaginadas.

Se pensó a su creación que al fallecer el último fideicomisario el capital fideicomitado será mínimo, cosa que no es real ya que de acuerdo con estudios actuariales recientes, se prevé que para el año 2019 fallecerá el último fideicomisario, y el capital fideicomitado será tomado como tasa de interés el 15% anual, de 1.8 billones de pesos, sin tomar en cuenta las aportaciones del 5% por las empresas permisionarias, cantidad que a pesar de la inflación que sufre nuestro país será bastante considerable.

Las aportaciones sobre este particular definitivamente deben ser suspendidas, puesto que con lo que actualmente cuenta financieramente el fondo es suficiente para cumplir sus obligaciones actuales y futuras.

A menos que fuera considerada la propuesta de incluir a trabajadores portuarios no estipulados en las listas de fideicomisarios. (88)

Ahora bien, la edad promedio de los ex-trabajadores portuarios pensionados es de 76 años y de los beneficiarios de estos pensionados es de 66 años

(88) Ver infra 4.2 (Lista B)

Calculando que tengan una longevidad de 10 años más podrfa adelantárseles a cada uno de ellos que son alrededor de 500, una cantidad -- equivalente a esos 10 años de pensión, pudiendo de esa manera el fideicomisario disponer de la mejor manera la cantidad recibida.

Los recursos excedentes del Fondo pueden ser utilizados en otro tipo de beneficios, no necesariamente por los trabajadores pensionados ya que la obligación del otorgamiento de pensiones se extinguirá.

B) LOS SINDICATOS PORTUARIOS PARA QUE ELLOS LOS MANEJEN. Existen innumerables peticiones por parte de los sindicatos portuarios para que los fondos del fideicomiso se les distribuyan de acuerdo a las cantidades por concepto del 5% que cada puerto ha aportado, argumentando que si el fideicomiso fue constituido para proteger al trabajador portuario y cuenta con recursos suficientes para ello, porque no dejar que el propio sindicato los administre y de esa manera repartirlo a todos los trabajadores del puerto sin importar el que formen parte o no del fideicomiso.

Cabe aclarar que el considerar esta alternativa para la extinción del fideicomiso no significa que sea partidaria de ellas.

Se presentó en este estudio con la finalidad de tomar en cuenta - las peticiones que existían sobre el particular.

5.1 ENTREGAR EL PATRIMONIO AL INSTITUTO MEXICANO DEL SEGURO SOCIAL PARA SU ADMINISTRACION.

El otorgamiento de las pensiones del fideicomiso se basa fundamentalmente en la Ley del Seguro Social, por ello es que se tienen pensiones por vejez, viudez y orfandad y cuyos requisitos deben ser cumplidos tal como lo marca la propia Ley, asimismo, el fideicomiso también cuenta con un seguro facultativo para cada fideicomisario, como ya se explicó en capítulos anteriores.

Una de las preocupaciones primordiales que tiene la administración interna de este fideicomiso es la de fijar los montos de las pensiones, procurando no rebasar a los del Instituto Mexicano del Seguro Social, con el objeto de no crear desigualdades entre los pensionados por este fideicomiso y los de ese Instituto, cosa que resulta difícil porque el monto de la pensión que otorga el IMSS, se determina en base al número de cotizaciones y las del fideicomiso mediante estudios actuales.

De la misma manera, resulta en ocasiones problemático controlar si algunos de nuestros pensionados está trabajando y por ello cuenta con la prestación de asistencia médica por parte del IMSS, ocasionando en perjuicio del fideicomiso el pago inútil del seguro facultativo.

Por otra parte como ya se explicó la dificultad que se tiene en controlar el porcentaje de aumento a las pensiones de los fideicomisarios con pensiones complementarias aunque a pesar de que en 1987 el IMSS incrementó sus pensiones de acuerdo al porcentaje de aumento de los salarios mínimos, en la práctica no se lleva a cabo en su totalidad, ya que se tienen algunos casos de fideicomisarios con pensión complementaria con aumentos del IMSS inferiores a los porcentajes de los salarios mínimos, si se llegase a determinar la extinción del fideicomiso y se le dieran al IMSS los fondos suficientes para cumplir con las obligaciones del otorgamiento de pensiones a los fideicomisarios, podría solucionarse estos problemas, ya que el propio Instituto determinó los montos de las pensiones, inclusive podría acabarse con las pensiones complementarias que tan conflictivas resultan ya que al formar parte del IMSS éste les daría una cantidad igual a los que reciben pensión completa.

5.2 EXTINCION NATURAL DEL FIDEICOMISO POR LA DESAPARICION DEL ULTIMO FIDEICOMISARIO.

De acuerdo a estudios actuales se prevé que el Fideicomiso se extinguirá en el año 2019 por el fallecimiento de su último beneficiario y su capital será de 1.8 billones de pesos. ⁽⁸⁹⁾

De acuerdo a la cláusula XII inciso G del Contrato del Fideicomiso se prevé que en caso de existir algún remanente a la terminación del fideicomiso, el Comité Técnico procederá a su aplicación a fines de beneficio social en los puertos.

Como puede observarse el patrimonio fideicomitado para el año -- 2019 será bastante considerable por lo que sugerimos que sería mucho más justo no esperar a que se muera el último fideicomisario, para invertir una parte de ese capital (respetando la suma necesaria para -- que el fideicomiso cumpla con sus fines primordiales), en obras de carácter sociales que beneficien al trabajador como a sus familiares.

A continuación se mencionan algunas propuestas que pueden en su oportunidad ser considerados por el propio Comité Técnico.

1. Invertir en la construcción de conjuntos habitacionales --
- ⁽⁸⁹⁾ Ver infra 5.

que les serán vendidos a los fideicomisarios por una cantidad mínima pagadera a 20 años, quedando la obligación - de liquidar el saldo a sus beneficiarios en caso de fallecer éste.

Esta propuesta pudiera hacerse extensiva en un momento dado para trabajadores portuarios ajenos a este fideicomiso, estableciendo para ello algunos requisitos tales como:

- Que hayan ingresado a laborar a la empresa de Servicios - Portuarios desde su creación.
 - Que tengan beneficiarios directos que dependan económicamente de él, etc.
2. Invertir en la construcción de centros recreativos pudiendo pertenecer a ellos todos los trabajadores portuarios y sus beneficiarios.
 3. Invertir en el otorgamiento de un seguro de vida para los fideicomisarios el cual puede ser cobrado a la muerte de éste, o bien darle una cantidad anual y el resto a su fallecimiento.

4. Invertir en la construcciones de planteles educativos para los beneficiarios de los trabajadores portuarios.
5. Otorgar becas a los beneficiarios de los trabajadores.

CONCLUSIONES

1. Dentro de las funciones y atribuciones que marca el contrato del Fideicomiso, no se contemplan en su totalidad funciones que en la práctica el Secretario Técnico desempeña y que son de suma importancia, ya que de él depende el buen desarrollo del propio Fideicomiso.

Por lo anterior, en el Capítulo 4, se estipulan algunas de las funciones que consideramos es necesario incluir en el mencionado contrato.

2. Es de suma importancia nombrar un delegado dentro de las empresas permisionarias o dentro del sindicato portuario.
3. Deberá responsabilizarse a los representantes de las empresas permisionarias respecto a la puntualidad con la que deben remitir los enteros del 5% apercibiéndolos del cobro de intereses sobre las cantidades retenidas.
4. Es necesario con la finalidad de lograr una mayor coordinación, eficiencia y control dentro de la administración interna del Fi

deicomiso implantar un sistema de computación y al mismo tiempo - integrarse al programa de simplificación administrativa.

5. Para aquellos casos de trabajadores activos que pudieran por razones de invalidez quedarse sin protección tanto por la empresa de Servicios Portuarios como del propio IMSS y no pudieran ser acreedores a las pensiones que ese Instituto otorga, se propone modificar la cláusula VI, inciso A del contrato del Fideicomiso en la que se establece claramente que no pueden ser alteradas ni modificadas las listas de fideicomisarios. Asimismo se propone que el Fideicomiso pague al IMSS las cotizaciones que el trabajador debió aportar para que éste cubra la pensión a que tiene derecho. Pudiéndose utilizar este sistema hasta el año 2019 fecha en que debe extinguirse el Fideicomiso.

Los casos posteriores serán cubiertos por la empresa de Servicios Portuarios utilizando para ello el 5% que se destina para incrementar el fondo, ésto último siempre y cuando se autorice mediante acuerdo oficial en el que se determine que ese porcentaje se siga cobrando en las tarifas.

6. A los trabajadores contemplados en la lista C del contrato del Fideicomiso que cuentan únicamente con la prestación de asistencia médica por parte de éste, se propone otorgarles una pensión com-

pleta así como todas las prestaciones, abarcando a sus familia--
res, realizando para ello visitas previas a los puertos con la -
finalidad de cerciorarse de la sobrevivencia y situación económi
ca en la que se encuentren.

7. Se propone modificar la cláusula VI inciso C del contrato del Fi-
deicomiso con la finalidad de poder otorgar lo propuesto en el --
punto anterior.

8. Independientemente de las formas de extinción del Fideicomiso que
marca la propia Ley y las estipuladas en el contrato del que nos-
ocupa se sugieren otras formas de extinción que en un momento dado
pueden ser tomadas en consideración (ver Capítulo 5).

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

1. Amich, Julián. Diccionario Marítimo. Ed. Juventud Barcelona, España. 2a. edición 1971.
2. Barge Carries and RO-Ro, Vessels IAPH Report of the Committees on Contenerizacion. Nagoya, Japan, 1981.
3. Baudelaire, Jean-Georges. Administración y Explotación Portuaria. Comisión Nacional Coordinadora de Puertos. México, 1972.
4. Bosch García, Carlos. México frente al Mar. Universidad Nacional Autónoma de México, México, 1981.
5. Cárdenas de la Paña, Enrique. Historia Marítima de México. Tomo I. México, 1973.
6. Comisión Nacional Coordinadora de Puertos. Administración y Explotación Portuaria. México, 1976.
7. Comisión Nacional Coordinadora de Puertos. Aspectos Humanos de la Reforma Portuaria. México, 1976.
8. Contrato del Fideicomiso Fondo de Pensiones para Trabajadores Portuarios. México, 1976.
9. Cornick F. Henry. Dock and Harbour Engineering. Vol. I. Carles -- Griffin and Company Limited, London. 1958.
10. Diccionario Marítimo. Editorial Litorales, S. de R. L. México, 1945
11. Finlay, Patrick. Terminal Operation. Vol. II, Edited by Calga Systems, England, 1981.
12. García Arroyo, Raxiel. Biografía de la Marina Mexicana. Secretaría de Marina Mar y Tierra. No. 24. Ed. por C.N.C.P. 1981.
13. Hedden P. Walter. Mission Port Development with Case Studies, the American Association of Porth Authorities, Washington, D.C. 1967.
14. Instituto Mexicano del Seguro Social y Comisión Nacional Coordinadora de Puertos. Estudio Actuarial, 1976
15. Jackson M.W. Diccionario Hispánico Universal. Enciclopedia Ilustrada. Tomo I, sexta edición. México, 1961.

16. Lewis, Edward V. Barcos. Time Life International Netherland, N.V. 1969
17. Mantilla Molina, Roberto. Derecho Mercantil. Editorial Porrúa, México, 1978.
18. Martínez del Río del Redo, Martha. El Transporte en la Historia de México. Litografía Torres y Rosas, S. A. México, 1960.
19. Molier Moreno, Celestino. Primer curso de Planificación, Explotación y Dirección de Puertos. Tomo IV, Vol. II. Editorial Mopu, Barcelona, España. 1979.
20. Mureddu Torres, Tebaldo. Panorama Jurídico de las Zonas Federales, Una Visión a través de las Maniobras, México. 1960.
21. Nagorski, Bohdan. Port Problems in Developing Countries. Principles of Port Planning and Organization. Tokio, Japan, 1972.
22. Ovalle Fernández, Ignacio. La Reforma Portuaria. Comisión Nacional Coordinadora de Puertos. México, 1976.
23. Quinn Def. Alonzo. Design and Construction of Ports and Main Structures. 2a. edición, U.S.A., 1972.
24. Rodríguez y Rodríguez, Joaquín. Derecho Mercantil. Edit. Porrúa, 2a. Edición, México, 1974.
25. The National Research Journal U.S.A. Port Development in the United States.
 - Constitución Política Mexicana
 - Código Civil
 - Código de Comercio y Leyes Complementarias
 - Ley Federal del Trabajo
 - Ley del Seguro Social
 - Ley de Operaciones e Instituciones de Crédito
 - Ley de Vías Generales de Comunicación
 - Ley de Navegación y Comercio Marítimo