

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO
FACULTAD DE DERECHO

LA RESPONSABILIDAD DEL TRABAJADOR
Y
LOS ATAQUES A LAS VIAS DE COMUNICACION

T E S I S
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE LICENCIADO
EN DERECHO

P R E S E N T A

PABLO BASAURI MONTEALVO

MEXICO, D.F.
1976



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis 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

<u>INTRODUCCION</u>	4
CAPITULO I.- El Delito	13
I) Concepto del Delito	14
II) Clasificación del Delito	15
III) Definición del Delito	18
IV) Tipo	21
CAPITULO II.- Las Relaciones Especiales de Trabajo	24
I) Concepto	25
II) Trabajo de Autotransportes	32
III) Trabajo de Aeronaves	33
IV) Trabajo de Buques	34
V) Trabajo de Ferrocarriles	36
CAPITULO III.- Las obligaciones derivadas de la Relacion de Trabajo en:	38
I) Autotransportes	42
II) Aeronaves	46
III) Buques	50
IV) Ferrocarriles	52
CAPITULO IV.- Eximentes de Responsabilidad Penal	71
I) Casos de Fuerza Mayor	75
II) Casos Fortuitos	78
III) Casos de Inminente necesidad	80
CONCLUSIONES	86

CON TODO CARINO:

A MI HIJO,

P A B L O

INTRODUCCION

Los investigadores de las ciencias sociales coinciden en afirmar que los transportes y en general las comunicaciones, desempeñan un papel de gran importancia en el desenvolvimiento económico y social de los pueblos, cualquier referencia histórica evidencia esta verdad, por ejemplo; en Estados Unidos, el país de mayor desarrollo económico, cuya superficie, es un poco inferior a Europa, sin la revolución industrial operada en los transportes, ¿ hubiera colonizado en tan poco tiempo su vasto territorio ?. Y si lo hubiera conseguido ¿ habría unificado su pueblo en una sola nación, o sería por el contrario, un mosaico de nacionalidades como lo es Europa ?. Para tener una idea más concreta de la importancia económica de los transportes, tomemos por ejemplo una ciudad de las proporciones de New York, Tokio o Londres, - ¿ Cómo podrían abastecerse sin un eficaz y rápido sistema de transportes ?. ¿ Cómo moverían estas importantes concentraciones demográficas ?. La sola idea de un distanciamiento temporal aunque fuera breve de los transportes, trastornaría totalmente la estructura económica y política de un país, porque los transportes constituyen sin hipérbolo el sistema circulatorio de una nación.

Los transportes han marchado en todos los tiempos, al mismo ritmo de la técnica, en ocasiones recibieron la influencia de las ramas industriales y en otras - marcaron la pauta del desarrollo técnico, como en el reciente período de la revolución industrial en Inglaterra, pero en uno y en otro caso los transportes y las comunicaciones han marchado estrictamente ligados al desarrollo técnico.

Las comunicaciones y los transportes se corresponden naturalmente con el adelanto industrial. Iniciándose éste, con la revolución industrial inglesa. La revolución industrial técnica operada en la industria textil, pronto repercutió en las demás ramas industriales exigiendo también un nuevo medio de transporte capaz de trasladar con rapidez, grandes e inusitados volúmenes de materias primas y de productos elaborados. El ferrocarril y el barco de vapor vinieron a resolver el problema en esa época.

De hecho el mundo entero se unificó bajo las prácticas comerciales desarrolladas gigantescamente a partir de dicha revolución. Este insólito avance alcanzado exigía una constante innovación de la técnica para no quedar resagadas en la competencia mundial y nacional. De igual manera las mismas modificaciones en el campo de los transportes, las zonas urbanas que cada día se extendían y se poblaban, planteaban problemas específicos a los transportes, los cuales fueron resueltos mediante la aplicación de la electricidad en aquella época la más novedosa y útil conquista - y con la aparición de un nuevo tipo de motor de explosión interna, que al aplicarse a la locomoción, además inmediatamente conquistó la primacía en la producción industrial masiva.

Por último se logró finalmente la conquista en el medio aéreo, con lo que introdujo una nueva dimensión de velocidad, que abatió a todas las marcas anteriores - de transportación y con ese motivo, despertó la atención y la preferencia del perfeccionamiento técnico de los países más adelantados.

Edison, Henry Ford, George Stephenson, Robert Fulton, Marconi, los hermanos Wright, así como Icaro, Da Vinci y el inolvidable Julio Verne, y muchos más, - no darían crédito a la gran magnitud industrial alcanzada por sus aportaciones, lo cual a nosotros dado la facilidad y costumbre para la transportación y la comunicación nos parece tan natural, y hemos de dar gracias a estos hombres y más aún al genio humano por romper siempre con sistemas que a nuestros hijos en la actualidad les parecerían propios de épocas muy remotas, de manera tal que los inventos de los que ahora nos servimos y que unen a la humanidad, han permitido además delimitar con mayor precisión y rapidez histórica una época de otra que en cualquier tiempo anterior a el presente.

Cierto es que desde la aparición y control de la misteriosa chispa eléctrica se produjo, porque no decirlo una (nueva) revolución en el trabajo industrial, en la - - transportación y en la comunicación, esta última casi instantánea - vía satélite - si - - usted gusta - y en lo máximo característico de este siglo aplicado en materia de la transportación y que es representado por cada modelo o tipo de transporte para el medio terrestre marítimo o aéreo, en los que se encuentran resumidos en forma dinámica las aportaciones de muchas generaciones que nos han precedido así como los adelantos de ge -

nios ignorados tal vez por ser costáneos nuestros.

Sea dicho, que ya no es un sueño los viajes a otros planetas ida y regreso, así como tampoco viajar (transportar carga) a velocidades inusitadas sobre rieles o bien vacacionar a bordo de un lujoso buque, mientras que su capitán, conductor o manejador y su poderoso motor lo desplaza con toda seguridad y rapidez de un lugar a otros.

Ante este panorama a nivel universal en materia de la transportación, me parece propio llamarle de una realidad fantástica, descubro que todo mecanismo simple o complejo es obra de un trabajo humano y que cumple con un trabajo mecánico que, funciona accionado y controlado por la mano de uno o varios hombres llamadas todas - trabajadoras.

El equilibrio de toda esta maravilla en la transportación y comunicación se rompe cuando ocurre el "fatal accidente", choque, explosión, hundimiento, descarrilamiento, muerte, lesiones, hayes de dolor, saldo, pérdidas materiales, económicas y sociales, ¿ Por qué se produjo ese "accidente" ¿ Qué sucedió ?. Localícese al culpable y sujétese a un proceso penal.

La respuesta a lo que plantean estas interrogantes y otras motivos más y de diversa índole, cada uno que pudiendo además relacionarse entre sí forman un solo-motivo; el interés académico, el cual me impulsó a investigar sobre el tema que me he atrevido a tratar y que he titulado "La Responsabilidad del Trabajador y los ataques a las Vías de Comunicación"

Esta curiosidad despertó en mí el interés por investigar dentro del campo - de las normas que rigen para el trabajo en aquellas actividades, consideradas por la Ley Federal del Trabajo, en su título VI como especiales (confront), habiéndome escogido para este tema los trabajos que reglamenta, particularmente los que se refieren a el trabajo - en autotransportes, aeronaves, buques y ferrocarriles.

Abordo este tema también, con la esperanza y el propósito de obtener mediante su exposición, el desarrollo, la comprensión y a través de la comparación y la - contradicción de lo que aquí trato, una conclusión significativa de valor jurídico.

* Porque a diario a través de los principales medios de comunicación, por - ejemplo: en los encabezados de importantes periódicos y también por medio de datos es - tadísticos, nos informan de sucesos de proporciones catastróficas en varias ramas de los - distintos sistemas de transportes, cuyos efectos repercuten en esferas sociales de distinto orden. Cito en seguida algunas de estas noticias; del periódico que dice lo que otras ca - llan, en su ejemplar del día 20 de febrero de 1974; publicó lo siguiente "Tren contra - autobús; hubo 100 víctimas", del mismo diario con otro número naturalmente distinto, - "Aeroplano que se estrella en el cerro del Cevoruco, del mismo diario pero de fecha - 23 de diciembre de 1975, "El barco mercante "Tlaxcala" naufragó con 34 personas a bor - do", etc. Porque larga e interminable sería una lista de todos estos sucesos, (los casos - descritos anteriormente fueron tomados al azar).

Estos tipos de "accidentes" ¿Pueden ser provocados por descuidos humanos?
¿Pueden ser provocados por imprevisiones administrativas?. Para poder culpar o eximir -

* Ver páginas 73, 74, 78, 80

+ " " 10, 78, 80

es necesario conocer la mecánica de las funciones y límite de responsabilidades de los trabajadores de estos vehículos.

Involucro el Derecho Penal con el Derecho del Trabajo, por ser ese el Derecho que se aplica a los casos previstos por el Artículo 172 del Código Penal, "Cuando se causa algún daño por medio de cualquier vehículo, motor o maquinaria, además de aplicar las sanciones por el delito que resulte, se inhabilitará al delincuente para manejar aquellos aparatos, por un tiempo que no sea menos de un mes ni exceda de un año. En caso de reincidencia, la inhabilitación será definitiva."

En estos casos los delitos que pueden resultar son: lesiones, homicidios, daños en propiedad ajena, etc., y además la inhabilitación de un trabajador capacitado técnicamente para la prestación de un servicio, con especificaciones particulares para su desarrollo.

Todas estas cuestiones representan un serio problema a mi curiosidad, y que tengo interés y el propósito de resolver sobre todo desde el ángulo jurídico del Derecho del Trabajo.†

El auge alcanzado por la técnica se hace presente para la transportación - en la importancia que tienen ambas para el desarrollo económico y social de todos los pueblos lo cual significa el esfuerzo de toda la humanidad por su superación.

Esto implica trabajo para muchos hombres que son aquellos que lo realizan conduciendo vehículos terrestres, aéreos y marítimos, quienes en el aspecto material no

† * Ver la página 10

solo no estan a salvo de sufrir percances o bien porque estando por la naturaleza de estos trabajos, expuestos a producir daños por medio de estos vehículos que según la gravedad e importancia del suceso les sean imputados como delitos llegando el caso⁺ y que por la apariencia de los hechos (choques, explosiones, hundimientos, descarrilamientos, etc. Pérdidas humanas, económicas, sociales etc.) los hagan aparecer como culpables y por lo tanto merecedores de las sanciones^f que específicamente determinan las leyes penales y laborales. Porque en mayor o menor grado los diferentes modos del transporte presentan problemas causados por una legislación y reglamentación en la materia que no responden en ocasiones a las modificaciones tecnológicas, políticas y económicas de un medio en constante evolución. Considerando que hay insuficiencia de métodos y técnicas administrativas y de organización y operación. Todo esto en detrimento de la dignidad, libertad y responsabilidad de los trabajadores de autotransportes, aeronaves, buques, y ferrocarriles y por si esto fuera poco se les inhabilitará, temporal o definitivamente a estos trabajadores, llamados ahora delincuentes para manejar aquellos vehículos, por lo que contra esto pudiera decirse en cuanto a estos aspectos me refiero, supongo, que en algo tiene que ver mucho el hombre, su capacidad técnica en cuanto a toda su capacidad moral.

* Ver páginas 9, 19, 20, 72

+ " " 8, 9, 74

f " " 48, 59, 62

Porque tratamos este asunto sobre de hombres, trabajadores capacitados técnicamente para la prestación de un servicio con especificaciones particulares que requieren de un desarrollo específico de inteligencia dado la índole del servicio."

Sentenciaron los Legisladores Romanos

"FIAT JUSTITIA, RUAT COELUM".
"Hágase Justicia aunque se hunda el cielo"

Fundamentaré las premisas de esta investigación siguiendo el orden que de conformidad he expuesto en la página correspondiente a la del capitulado y enunciación del tema, hasta llegar a una conclusión."

Enfocando precisa y directamente la atención sobre el primer punto del tema y desde el ángulo penal, por parecerme un riguroso sistema de conocimientos sobre la conducta humana, y porque mediante los claros y significativos elementos del delito, mismo de que habla la teoría jurídica penal, en la que se basa el código penal, es posible percatarse de lo que es y cual es un delito, para poder establecer la responsabilidad delictuosa en el Derecho del Trabajo, que trato en otro capítulo.

En el segundo punto basándome en lo que he leído de lo que se ha dicho y escrito del hombre, y su capacidad para elegir (una u otra conducta) y tomando esta importante característica humana como vínculo en el tema, entre un capítulo y otro, - esta cualidad que es esencial para la vida social de cualquier persona, que por razones naturales la encamina hacia una actividad lícita y remunerada conocida como un trabajo, así voluntariamente crea una relación de trabajo en el campo de la producción económica. En este caso dicha relación es regulada por la Ley Federal del Trabajo en-

el título VI, exclusivamente dedicado a los trabajos especiales, como los son: entre otros el trabajo de autotransportes, trabajo de aeronaves, trabajo de buques y trabajo de ferrocarriles, que son los que trato considerándolos como las relaciones especiales de trabajo.

En el tercer punto englobando en un solo concepto los distintos tipos de actividades que realizan estos trabajadores consistiendo precisamente en este aspecto - el punto básico de este trabajo, pues considerando que el trabajador de autotransportes, aereotransportes, buques o de ferrocarriles esta cumpliendo con sus obligaciones derivadas de la relación de trabajo a cien o más kilómetros por hora, a esta velocidad dentro de una cabina se conduce a si mismo y conduce a un vehículo móvil el cual es - una proyección objetiva del espíritu del hombre y transformación de la naturaleza también hecha por la mano del hombre.

Curiosa dualidad; conducta humana, soporte naturalístico del delito, "Conducta de los elementos naturales", Lex naturae

CAPITULO I

EL DELITO

- I) Concepto del Delito**
- II) Clasificación del Delito**
- III) Definición del Delito**
- IV) Tipo**

1).- CONCEPTO DE DELITO.

La palabra delito deriva del latín "Delictum", compuesta por el verbo latino "linquere" y del prefijo "de". se toma como linquere viam o rectam viam, significa; dejar o abandonar el buen camino, violación a la Ley, culpa, crimen, pecado.

El delito no es algo abstracto producto de la imaginación del hombre o - que se encuentre como algo propio de la naturaleza.

El delito es algo que desde tiempo inmemorial sufre el hombre, produce - el hombre y también sanciona el hombre.

El delito es un hecho consecuencia del actuar humano, que aún en su mínima configuración lastima intereses sociales, en casos connotados a todo un pueblo y en otros también por desgracia a toda la humanidad.

Ante tales hechos la sociedad, representada por el poder público ejerce su acción a través del procurador de justicia, que de acuerdo con sus obligaciones y - facultades, ordena al agente del ministerio público; investigar los delitos ejercer la - acción penal y exigir la reparación del daño en los casos en que proceda.

Es delito, entonces todo caso en el que se cometan actos en contra de - los individuos, contra la familia, contra la sociedad, contra la nación o el Estado o - contra la seguridad internacional.

II).- CLASIFICACION DE DELITO.

Siendo el delito la parte esencial del derecho penal se le ha clasificado a éste:

Tomando en cuenta su gravedad, según la conducta del agente por el resultado, por el daño que causan, por su duración, por el elemento interno o culpabilidad, delitos simples y complejos, delitos unisubstantivos y plurisubstantivos, delitos comunes federales oficiales, militares y políticos.

Dentro de esta clasificación la que más interesa a este tema, es aquella que se refiere a el delito en función a la conducta del agente, o sujeto activo de la relación jurídica penal.

La sociología general, aporta conocimientos que de acuerdo con su método descubre al hombre como un ser cuya conducta obedece a valores, a fines, a costumbres, a tradiciones y así en escala descendente hasta llegar a un nivel en el que ya no puede hablarse de conducta desde este punto de vista. Es importante recordar aquí que las doctrinas que fundamentan al Derecho, se basan en el método y aplicación de los principios de la ética y de la lógica, así como también con otras ramas del saber que no intentan guiar la conducta humana como si lo hace el Derecho, que es primordialmente normativo de la conducta, sino su objeto es explicar causas, explicar el nexo del delito y los factores que lo producen, siendo estas las que de manera genérica representa la criminología, y que al decir de Don Constancio Bernaldo Quirós"

se ocupa del estudio del delito, considerado como fenómeno biológico y social, como algo vivo, caliente, palpitante, sangrante a la manera de la historia natural en toda su amplitud minuciosa".

La conducta es la clara manifestación de la voluntad humana, la única - bien pudiera decirse, pero contra lo que J.J. Rousseau afirma, a veces el hombre no es tan bueno como debiera ser, puesto que frente a las sollicitaciones del medio que lo rodea actúa de modo tal que su conducta constituye lo que la doctrina y la ley reconocen como delitos, pudiendo ser de acción o de omisión.

Según Cuello Callon, la acción en sentido estricto es el movimiento corporal voluntario encaminado a la producción de un resultado consistente en la modificación del mundo exterior o en el peligro de que se produzca.

La omisión es una forma negativa de la acción. De acuerdo con Cuello Callon, la omisión consiste en una inactividad voluntaria, cuando la ley penal impone el deber de ejecutar un hecho determinado" y no ejecutándose, surge el delito de omisión simple, esto es por la violación de una ley dispositiva.

Existiendo también los delitos de comisión por omisión que se producen - cuando se infringe una ley dispositiva y una prohibitiva.

Por otra parte con el auxilio de las ciencias que abarca la criminología, ha llegado tanto la doctrina como la ley a fundamentar, que no será un sujeto respon

sable de un delito cuando obre impulsado por una fuerza física exterior irresistible - (vis absoluta), o bien por miedo o el temor fundado e irresistible a un mal inminente y grave en el propio sujeto o en la necesidad de salvar su propia persona o sus bienes o a la persona o bienes de otro, de un peligro real, grave o inminente, siempre que no exista otro medio practicable y menos perjudicial, (vis mayor).

Para algunos penalistas, tampoco será un sujeto responsable de un delito cuando este se realice debido a los movimientos corporales involuntarios, como lo son los actos reflejos, también el sueño, el hipnotismo y el sonambulismo.

III).- DEFINICION DEL DELITO.

El delito hallándose en íntima conexión con la vida social y jurídica de cada pueblo y cada siglo, la concepción de este ha de seguir forzadamente los cambios de éstos, y por consiguiente es muy posible que lo penado ayer como delito se considere hoy como lícito y viceversa.

El Delito en la Escuela Clásica.

La escuela clásica lo define, como la infracción de la Ley del Estado - promulgada para proteger la seguridad de los ciudadanos, resultante de un acto externo del hombre, positivo o negativo moralmente imputable y políticamente dañoso, ésta es la clásica definición es obra de "Francisco Carrara" (1805-1882) Padre de la Escuela Clásica quien además entre otras afirmaciones nos dice: Que el delito es un ente jurídico que reconoce dos fuerzas esenciales; una voluntad inteligente y libre y un hecho exterior lesivo del Derecho".

El Delito en la Escuela Positivista.

Rafael Garófalo, máximo representante de esta escuela define el delito - como: "La violación de los sentimientos altruistas de piedad y de probidad en la medida que es indispensable para la adaptación del individuo a la colectividad", Ferri, - - Coalajanni, Tardé y otros criminalistas del mismo corte que Garófalo, ha formulado definiciones análogas a la de este autor en que atribuyen al delito como carácter principal, su oposición a las condiciones fundamentales de la vida social y su pugna con la moralidad media.

El Delito en la Legislación.

El Artículo 7 del Código Penal, vigente dice: " El delito es el acto u - omisión que sancionan las Leyes Penales".

Esta definición no solo establece las dos únicas formas de manifestarse la conducta humana para constituir delitos (acto u omisión), sino que le asegura a la pena una función especial, por otra parte es inevitable la concatenación conceptual entre delito y pena, así resulta que la pena forma parte de la definición dogmática del delito.

La pena es pues, sancionadora de actos y omisiones antijurídicos típicos-imputables y culpables.

Moderna definición Doctrinal de Delito;

La siguiente definición de delito es obra de un moderno especialista del Derecho de reconocido mérito y que expongo como base en lo concerniente, así como para el desarrollo y comprensión de este trabajo, en vista de que en ella se encuen - tra contenida en alto grado la evolución filosófica-jurídica de que ha sido objeto el delito en distintas épocas.

Dice el maestro Jiménez de Azua: "Delito es el acto típicamente Antijurídico culpable, sometido a veces a condiciones objetivas de penalidad imputable a un hombre y sometido a una sanción penal", es su obra la Ley y el Delito, pag. 256 --

* Ver páginas 10, 20, 72

Edit. A, Bella Caracas.

En esta definición encontramos los elementos fundamentales mediante los cuales es posible la identificación del delito*:

La Conducta, La Tipicidad, la Antijuridicidad, la Culpabilidad.

La Conducta, es el comportamiento humano voluntario positivo o negativo encaminado a un propósito, cualquier mal o daño si no tiene su origen en una actividad humana (acción u omisión), no podrá ser reputado como delito, los hechos de los animales, los acontecimientos fortuitos o aquello ajeno al obrar humano, no pueden constituir delito.

La Tipicidad, es la coincidencia del comportamiento con lo descrito por la norma.

La Antijuridicidad, es la violación del valor o bien jurídico, protegido a que se contrae el tipo penal respectivo.

La Culpabilidad, conjunto de respuestas que fundamentan la reprochabilidad personal de la conducta antijurídica.

Son estos los caracteres esenciales e irreductibles del delito, (criterio - tetraatómico) y no lo son de esta categoría los elementos; imputabilidad, punibilidad y la condicionalidad objetiva, sino que son por una parte presupuestos, y por otra consecuencias de una conducta típica, antijurídica y culpable.

*Ver Páginas 9, 10, 19, 72

IV.- EL TIPO.

En la definición expuesta como básica, encontramos como eje fundamental del delito a la conducta y en el mismo plano a la tipicidad, más debe aclararse que - en el ajedrez jurídico penal, una pieza es la tipicidad y otra el tipo.

Para Celestino Forte Pettit, la tipicidad es la adecuación de la conducta - al tipo (1), es la coincidencia del comportamiento con lo descrito por la norma.

El Tipo, para Luis Jiménez de Azua, es la descripción legal de un delito (2), como también lo es la descripción del elemento objetivo (comportamiento) como su cede en el homicidio, pues según el Código lo comete "El que priva de la vida a otro", por tanto, solo podrá ser delictiva una acción que encaje en el tipo, ninguna acción - será por tanto delictiva si no esta prevista en la Ley Penal como típica, esto lo confir_ ma el dogma nullum crimen sine tipo-nullum crimen sine lege, constituyendo además la más elevada garantía del derecho penal liberal al no poderse sancionar una conducta o hecho en tanto no esten descritos por la norma penal exactamente aplicable al caso que se trate.

De acuerdo con las facultades concedidas por el Artículo 73 Fracc. XXI = Constitucional, el congreso de la unión ha expedido el Código Penal para el Distrito - Federal en materia común y para toda la república en materia federal, compuesto por - dos libros.

El primero abarca la parte teórica, el segundo, la dogmática jurídica penal, la parte teórica comprende, además de fijar su ámbito de aplicación; la responsabilidad penal, las penas y medidas de seguridad, la aplicación de las sanciones, ejecuciones de sentencias, extinción de la responsabilidad penal, y la delincuencia de menores.

La dogmática, fija taxativa y descriptivamente todo lo que el derecho positivo mexicano considera como delito.

Dentro de esta codificación la cual asciende hasta 23 el quantum de títulos que lo integran y conteniendo cada uno de ellos respectivamente las diferentes actitudes típicas que constituyen delito, en sus diversas manifestaciones en relación al sujeto pasivo, al objeto jurídico o bien jurídicamente protegido, se encuentra el título V, que se refiere a los delitos en materia de vías de comunicación.

Ahora bien, conforme lo que hasta aquí se ha dicho, si observamos la composición del Tipo del Artículo 172 del Código Penal, saltarán a nuestra vista por su lógico carácter los elementos objetivos, subjetivos y normativos integrantes de la norma, - y que en su composición filosófica jurídica, revela un sentido hipotético del cumplimiento de un mandato o una prohibición y contra su no cumplimiento la amenaza coercitiva de una pena.

Artículo 172. "Cuando se cause algún daño por medio de cualquier vehículo, motor o maquinaria, además de aplicar las sanciones por el delito que resulte, se -

inhabilitara al delincuente para manejar aquellos aparatos por un tiempo que no baje de un mes ni exceda de un año, en caso de reincidencia la inhabilitación será definitiva."

Ahora bien, este es mi punto básico de partida para investigar si es o nó justa su aplicación, cuando por virtud de motivos nacidos de la relación de trabajo, un prestador de servicios, ya sea de autotransportes, aeronaves, buques, ferrocarriles o cualquier otro sistema de transportes, sufra el rigor de lo que le impone este artículo. Considerando que en el trabajo dentro de esta esfera laboral se presentan demasiados casos cuya culpabilidad del trabajador es obvia, no así al enjuiciar jurídicamente porque en unos la conducta desarrollada es consecuencia de una violencia física exterior irresistible y no una acción humana en el sentido valorativo del Derecho. Otros en los que a la conducta (por hipótesis, prevenida lisa) se une a ella una concausa extraña y por ello se produce el resultado coincidente con la descripción legal de un delito. Algunos otros en los que se actúa bajo violenta coacción moral motivada por un peligro inminente y se tiene que elegir entre ese mal por sobrevenir o lesionar un bien jurídico ajeno para salvar el propio o el de personas extrañas.

CAPITULO II

LAS RELACIONES ESPECIALES DE TRABAJO

- I) Concepto
- II) Trabajo de Autotransportes
- III) Trabajo de Aeronaves
- IV) Trabajo de Buques
- V) Trabajo de Ferrocarriles

1).- CONCEPTO

Acción y efecto de referirse, es el significado etimológico de la voz la tina y griega "relatio-onis", relaciones, también lo es: conexión, correspondencia, co municación; es un término que se emplea diversamente en todos los campos de la cultu ra; en el científico en la famosa teoría de la relatividad, en el de humanidades, el - valor de su significado es indispensable, en el vasto terreno de lo jurídico se hace im prescindible.

Las disposiciones sobre el trabajo, tiene su núcleo en el Artículo 123, - Constitucional.- cuyas bases integran el Derecho Mexicano del Trabajo.

El Derecho Mexicano del Trabajo, constituye una unidad indisoluble, pues todos sus principios e instituciones tienden a una misma función que es la regulación - armónica y justa de las relaciones entre el capital y el trabajo.

El Título VI de la Ley Federal del Trabajo, regula distintas actividades - laborales consideradas como especiales, estableciéndose de esta manera una regulación especial entre otros de los trabajos en autotransportes, aeronaves, buques y ferrocarril - les.

El Artículo 181 de la Ley Federal del Trabajo, establece:

"Los trabajos especiales se rigen por las normas de este título y por las ge
nerales de esta Ley en cuanto no las contraríen".

Son relaciones de trabajo* y por lo mismo quedan sujetas a las disposiciones
especiales del mencionado Título VI y las generales de la Ley Federal del Trabajo en -
cuanto no las contraríen las que se establecen entre: los trabajadores y los patrones de -
los trabajos especiales.

El Artículo 20 de la Ley reglamentaria del Artículo 123 Constitucional, es
tablece: "Se entiende por relación de trabajo, cualquiera que sea el acto que le dé -
origen, la prestación de un trabajo personal subordinado a una persona mediante el pago
de un salario".

De acuerdo con el criterio del Dr. Trueba, el contrato de trabajo es un "genus novum"
regido por normas laborales de carácter social distintas del Derecho de las obligaciones
de la Legislación Civil.

El legislador establece también en el mismo Artículo 20 de la Ley: Contra
to, es aquel por virtud del cual una persona se obliga a prestar a otra un trabajo per-
sonal subordinado mediante el pago de un salario. De tal manera que la relación de -
trabajo y el contrato celebrado producen los mismos efectos.

Son relaciones especiales de trabajo, las que se establecen entre un patrón
o empresa y un trabajador capacitado * técnicamente para la prestación de un servicio
con especificaciones particulares, que requieren de un desarrollo específico de la inte
ligencia, dado la índole del servicio.**

* Ver las páginas 32, 34, 36

** " " 10, 30, 31

Las disposiciones sobre el trabajo tienen su núcleo en el Artículo 123 Constitucional que dice "El Congreso de la Unión, sin contravenir a las bases siguientes deberá expedir leyes sobre el trabajo las cuales regirán:

A.- Entre los obreros, jornaleros, empleados, domésticos y de una manera general, todo contrato de trabajo".

El Derecho del trabajo como ciencia, constituye una unidad indisoluble, - pues todos sus principios e instituciones tienden a una misma función que es la regulación armónica y justa de las relaciones entre el capital y el trabajo, esta regulación la manifiesta la ley a través de los derechos a favor y obligaciones a cargo de los trabajadores y frente a éstos, las obligaciones y derechos de los patrones. Queda integrada y protegida la relación de trabajo.

De esta manera en general la relación entre los elementos capital y trabajo o bien trabajador y patrón se corresponden de una manera armónica y justa, pues -- siempre en la calidad de trabajador o de patrón la ley impone un derecho en relación con el cumplimiento de un deber.

Punto Quinto de la teoría Integral del Derecho del Trabajo.- Dr. Alberto Trueba Urbina:

"Como los poderes políticos son ineficaces para realizar la reivindicación de los derechos del proletariado, en ejercicio del Artículo 123 de la Constitución Social que consagra para la clase obrera el derecho a la revolución proletaria podrán com

biarse las estructuras económicas, suprimiendo el régimen de explotación del hombre por el hombre.

La teoría integral es, en suma, no solo la explicación de las relaciones - sociales del Artículo 123.- precepto revolucionario y de sus leyes reglamentarias- pro - ductos de la democracia capitalista - sino fuerza dialéctica para la transformación de - las estructuras económicas y sociales, haciendo vivas y dinámicas las normas fundamenta - les del trabajo y de la previsión social, para bienestar y felicidad de todos los hombres y mujeres que viven en nuestro país".

Esto justifica la formulación y la inclusión de todas las leyes reglamenta - rias de los trabajos especiales en el Título Sexto de la Ley Federal del Trabajo de 1970, así como también porque habiendo causas de índole políticas, económicas y sociales que influyeron determinantemente para que el legislador actual atendiera, el que existen ac - tividades de tal manera especiales, que en páginas siguientes enumero, que las disposi - ciones generales de la ley no son suficientes para su reglamentación, y también porque se consideró la solicitud de los trabajadores y aún la de las empresas, sobre esos traba - jos especiales.

Es cierto que en los contratos colectivos podrían establecerse algunas de - estas normas, pero la ventaja de incluirlas en la ley consiste en que las normas regula - doras de los trabajos especiales son el mínimo de derechos y beneficios de que deben - disfrutar los trabajadores de los respectivos trabajos. "Exposición de motivos de la nue - va Ley Federal del Trabajo.

Título Sexto de la Ley Federal del Trabajo.- que reglamenta a los trabajos especiales, Capítulo I.- Disposiciones Generales.

Artículo 181. "Los trabajos especiales se rigen por las normas de este título y por las generales de esta Ley en cuanto no contraríen".

Comentario a lo anterior por el Dr. Trueba.

"El objeto de reglamentar determinados trabajos en particular, es proteger efectivamente a los trabajadores que prestan dichas labores, dada la naturaleza peculiar de los servicios, por lo que las normas consignadas en este Título respecto a los trabajos especiales, son el mínimo de beneficios de que deben de disfrutar los trabajadores - en estos trabajos especiales; en la inteligencia de que en lo general les son aplicables las normas de esta Ley, siempre y cuando no contraríen las disposiciones de este Título.

En caso de duda, deberá prevalecer la interpretación más favorable al trabajador.

Al estatuirse nuevas normas especiales para trabajadores de autotransportes, de maniobras en los puertos, de agentes de comercio, vendedores, viajante, deportistas, profesionales, actores y músicos, se confirma una parte de nuestra "Teoría Integral", en el sentido de que el Artículo 123 de la Constitución Política-Social de 1917 no solamente contiene normas protectoras del trabajo humano en el campo de la producción económica y fuera de este comprendido obreros, jornaleros, empleados, domésticos, artesanos, sino a todo prestador de servicios, ya sea abogado, médico, ingeniero, técnico, taxista,

etc., no en función de la naturaleza expansiva del derecho del trabajo, sino por disposición expresa del mencionada precepto Constitucional.

La nueva ley omitió reglamentar el trabajo de los empleados bancarios, penales y otros de características especiales, que tendrán que regirse por las normas generales de la misma".

El Título Sexto de la Ley Federal del Trabajo, regula distintas actividades laborales consideradas como especiales: Trabajadores de confianza.- Trabajadores de los Buques.- Trabajo de las Tripulaciones Aeronáuticas.- Trabajo Ferrrocarrilero.- Trabajo de Autotransportes.- Trabajo de manlabras de servicio público en zonas bajo jurisdicción federal.- Trabajadores del campo.- Trabajadores de comercio y otras semejantes.- Departistas profesionales.- Trabajadores actores y músicos.- Trabajadores a domicilio.- Trabajadores domésticos.- Trabajadores de hoteles, restaurantes, bares y otros establecimientos análogos.- Industria familiar.

Efectivamente bajo el concepto genérico de especiales, la Ley agrupa estas actividades, que no fueron ociosamente denominadas con dichos términos, y ni son las únicas que pudieron ser calificadas así, pues resulta sumamente interesante para la seguridad de una sociedad de cualquier país, el que existan leyes de esta naturaleza que rijan para el sector de la importancia económica y social que representa el trabajo para la transportación, particularmente en autotransportes, aeronaves, buques y ferrocarriles.

+ Ver páginas 10, 26, 31

TRABAJOS ESPECIALES.-

Toda ciencia esta formada por un conjunto de conocimientos verdaderos y ciertos, la técnica es la aplicación práctica de tales conocimientos, luego entonces, - la capacitación técnica; es el sometimiento de una persona a un adiestramiento mediante el cual aprenda un acervo de conocimientos especificos para ser aplicados en la -- práctica.

La capacitación técnica, es la educación científica que prepara la mente de la persona para una respuesta habitual de conducta adecuada según las necesidades que se presenten en un trabajo especial.

La relación del trabajo, permite al sujeto activo exigir del sujeto pasivo de la obligación laboral, un determinado comportamiento, estudiado por la empresa o patrón, aprobado por la ley y plasmado en reglamentos que el trabajador técnicamente capacitado debe cumplir para la prestación del servicio, considerado por la Ley como - Especial.

Queda reducida la capacitación técnica a la ilustración del entendimiento con el conocimiento

= Ver páginas 10, 26

TRABAJO DE AUTOTRANSPORTES.-

"Capítulo VI, Ley Federal del Trabajo".

"Las relaciones entre los choferes, conductores, operadores, cobradores y demás trabajadores que prestan servicios a bordo de autotransportes de servicio público, de pasajeros, de carga o mixtas, foráneas, o urbanas, tales como autobuses, camiones, camionetas o automóviles, y los propietarios permisionarios de los vehículos, son relaciones especiales de trabajo y quedan sujetos a las disposiciones de este capítulo".

El trabajador en esta rama de los transportes desarrolla una actividad laboral originada por virtud de las obligaciones^{*} derivadas de la relación de trabajo en beneficio del propietario del vehículo, consistente en la transportación de personas o mercancías.

Dado la índole de esta clase de trabajo y por sus características esenciales - el grado de actividad técnica, la que realiza un chofer o conductor de un autotransporte, siendo precisamente esta virtud la que distingue a un trabajador capacitado, de otros trabajadores no capacitados técnicamente para el manejo de estos vehículos, puesto que para su operación se requiere además de las condiciones físicas personales el tener conocimientos específicos, en razón del funcionamiento de los vehículos, en razón del cumplimiento de lo que prevengan las leyes y además normas que rigen para este tipo de trabajo, así como en el caso, observar en este sentido las disposiciones de los reglamentos de tránsito y de las indicaciones técnicas que dictan las autoridades y el patrón.

* Ver página No. 42, 20, 30

TRABAJO DE AERONAVES

"CAPITULO IV, LEY FEDERAL DEL TRABAJO"

"Artículo 125.- Las disposiciones de este capítulo se aplican al trabajo de las tripulaciones de las aeronaves civiles, que ostentan matrícula mexicana".

"Artículo 127.- Las relaciones de trabajo a que se refiere este capítulo se regirán por las Leyes mexicanas independientemente del lugar en donde vayan a prestar se los servicios".

"Artículo 218.- Deberán considerarse miembros de las tripulaciones aeronáuticas, de acuerdo con las disposiciones legales y técnicas correspondientes".

El piloto, el mando de la nave (comandante). Los oficiales que desarrollan labores análogas, el navegante y los sobrecargos. Este trabajo es el sistema más rápido que existe para la transportación y sin embargo el de mayores riesgos, desarrolla una delicada y complicada actividad laboral, originada desde luego por las obligaciones contraídas por virtud del acto que le haya dado origen a la prestación de un trabajo técnico personal y subordinado a otro, mediante el pago de un salario, consistente en conducir y transportar una nave y en ella a personas o mercancías de un punto geográfico a otro punto previamente establecido.

Dada la naturaleza de esta clase de trabajo, requiere por su índole, que la persona que lo realiza o sea el comandante de una nave esté capacitado técnicamente para: pilotear una aeronave, para lo cual se requiere por principio, un mínimo la-

* Ver página No. 46

gol de horas efectivas de vuelo, que deberá acreditar con la respectiva licencia actualizada, etc.

Esta personalidad o categoría de trabajador en estos servicios, se obtiene mediante el sometimiento a los adiestramientos que establece el patrón, según las necesidades del servicio, a fin de conservar o incrementar su eficiencia para ascensos o utilización de equipo con nueva característica técnicas y operar éste al obtener la capacidad requerida; característica también muy propia y distintiva y la cual únicamente puede ser fruto de la capacitación técnica a que me refiero, y es que al aplicarse, el resultado es el trabajo propiamente dicho, siendo éste: planear, preparar y realizar el vuelo con estricto apego a las leyes, reglamentos y demás disposiciones dictadas o aprobadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y por el patrón.

TRABAJO DE BUQUES.-

La navegación marítima, es el medio para el transporte cuya antigüedad se remota siglos atrás, el papel que ha desempeñado es de enorme importancia en la historia y desarrollo de la humanidad, porque quienes hayan tenido dominio sobre el mar lo tuvieron también para la guerra y por tanto seguramente para el comercio.

Este poderío surge gracias al arrojo de esforzados y valientes marinos, cuyo oficio era aprendido de otros cuya vida estaba ligada a la de una embarcación y recíprocamente la de ésta, dependiendo de la actividad de sus tripulantes.

Hubieron que transcurrir muchos años para que la vela y el remo fueran -
sustituidos por otros sistemas, habiendo dejado a lo largo de ese transcurso un cúmulo
de conocimientos que se aplican para la navegación y el transporte de toda clase de -
mercancías o de grupos humanos en un medio al mismo tiempo que bellísimo, sumamente
peligroso; "el mar".

El trabajo en buques en nuestra legislación positiva está reglamentada en -
el Título VI de la Ley Federal del Trabajo, y se aplican a los trabajadores de los bu -
ques comprendiéndose dentro de esta denominación cualquier clase de barco o embarca -
ción que ostente bandera mexicana.

Son relaciones especiales de trabajo, las que se establecen entre; los capi -
tanes y oficiales de cubierta y máquinas, los sobrecargos y contadores, los radiotelegra -
fistas, contra maestres, dragadores, marineros y personal de cámara y cocina, los que -
son considerados como trabajadores por las Leyes y disposiciones sobre comunicaciones
por agua, y en general todas las personas que desempeñen a bordo algún trabajo por -
cuenta del armador, naviero o fletador.- Confronta Art. 187 de la Ley Federal del Traba -
jo. Gran diferencia existe entre aquel viejo lobo de mar y la actual personalidad del -
capitán de un moderno buque, así como también porque estas tripulaciones dejaron de ser
formadas por gavillas de aventureros o forzados marinos, y en su lugar aparece la figu -
ra del trabajador capacitado técnicamente para la prestación de un servicio, con especi -
ficaciones particulares para su desarrollo.

TRABAJO DE FERROCARRILES.-

El trabajo ferrocarrilero, por su amplitud y por las organizaciones administrativas que se han venido sucediendo desde la creación de este organismo, se le ha dividido en grandes ramas mejor conocidas en el medio como especialidades: Alambres, oficinistas, talleres, trenes, vía y conexas.

Este trabajo en cualquiera de sus ramas, para su efectivo cumplimiento y la productividad del mismo, requiere por sus características no solo de conocimientos comunes, sino de una preparación técnica específica del trabajador en función a cada una de sus ramas, así como también de que quienes realicen este trabajo, gocen de sólidos principios y cualidades morales, sin aquellos conocimientos ni estas cualidades, muy a pesar de lo nuevo en instalaciones y de equipo, el movimiento de trenes para el transporte de carga o pasajeros sería imposible, o bien en contrario sensu a lo arriba expuesto de suma peligrosidad social. Razón por la cual la Administración de los Ferrocarriles Nacionales de México, ha adoptado el lema: "Seguridad ante Todo" y advierte a sus empleados tranistas. "El estricto cumplimiento de las reglas es del todo necesario para la seguridad del público y de los empleados, así como para la protección de los intereses de la administración".*

El ingreso del trabajador ferrocarrilero, supone la existencia de la relación de trabajo y coloca al trabajador en el plano de subordinado a la empresa para cumplir con todas aquellas que se relacionen con su trabajo conforme lo determine la empresa, - en reglamentos y demás disposiciones técnicas, por tanto; el trabajador maquinista realiza una conducta cuya actividad trasciende objetivamente acorde a las reglas que rigen-

* Ver página No. 52

para el movimiento de "máquinas y transporte de grupos humanos, o bien materias primas etc., en trenes de ferrocarril por lo que es indispensable que los empleados que hacen este trabajo estén compenetrados de las disposiciones contenidas en tal reglamento, en las horas y en sus suplementos, así como en otras instrucciones, cumpliéndolas estrictamente, en caso de cualquier duda sobre su correcta interpretación, deberán solicitar las explicaciones necesarias a su inmediata superior, pues la ignorancia de tales disposiciones no podrá ser aceptada como disculpa a cualquier falta, y siempre que los intereses de la empresa estén en peligro de sufrir algún daño, los empleados deberán esforzarse para evitarlo.

En los horarios o por otros medios se indicaran los lugares que impliquen peligro para los empleados, pero estos deben conocer con precisión donde se encuentran los edificios, puentes elevados, túneles, alambres de comunicación o de alta tensión y otros objetos cercanos a la vía, cuya proximidad puede ocasionar accidentes personales.

Para mayor seguridad, debe considerarse que los trenes pueden correr a toda hora, en todas las vías y en cualquier dirección.

CAPITULO III.

LAS OBLIGACIONES DERIVADAS DE LA RELACION DE TRABAJO. EN:

- I) Autotransportes
- II) Aerocnaves
- III) Buques
- IV) Ferrocarriles

Filosóficamente por obligación se entiende; una regla o normas de conducta que se imponen espiritualmente a la voluntad humana, pero la deja en libertad de obedecerla o de violarla.

La conciencia moral da fe de su existencia, porque se hace sentir, algunas veces con gran fuerza, pero siempre con claridad cuando no estamos pervertidos u ofuscados, por las pasiones o los intereses.

La conciencia de que estamos obligados a hacer o a no hacer algo, se impone a nuestra voluntad con una necesidad que le es propia e independiente de las consecuencias que pueda producir el cumplimiento de la obligación. "El placer atrae, el interés aconseja, solo la obligación manda". Su existencia presupone la del libre albedrío - Si la voluntad no fuera libre, la conciencia rechazarla por irracional e injusta la coacción de la obligación, más aún, el libre albedrío tampoco tendría razón de ser, si no existieran obligaciones.

Estas son manifestaciones auténticas de la espiritualidad del ser humano y de la existencia indiscutible de la conciencia moral, la cual ha dado lugar a problemas filosóficos difíciles de resolver.

Kant, hizo del imperativo categórico, un profundo análisis y al efectuarlo, se refirió con ese nombre a la obligación moral. Esta se impone a la conciencia sin restricciones ni condición alguna. Tiene además como nota esencial su universalidad o sea el de constituir un imperativo para todos los seres humanos sin restricción de razas, nacionalidades, categoría social, etc., excepción hecha de los niños o individuos caren-

tes de discernimiento por su edad o su estado de salud.

De acuerdo con la tradición que arranca desde épocas de la antigua Roma, la obligación jurídica ha sido considerada por los tratadistas del Derecho como un elemento indispensable para que exista cualquier relación jurídica, desde entonces hasta nuestros días sus caracteres han sido definidos por distintos autores: La obligación según Boudry Lacantinierie:

"Es el vínculo jurídico por el cual una o varias personas determinadas, están comprometidas hacia una u otras igualmente determinadas a dar, hacer o no hacer alguna cosa".

Según Rogina Villegas:

"La obligación, es la relación jurídica que se establece entre una persona llamada acreedor que puede exigir, a otra llamada deudor, que debe cumplir, una prestación patrimonial de carácter pecuniario o moral".

La obligación es entonces el vínculo jurídico entre dos o más personas de las cuales una o más (sujeto o sujetos activos) están facultados para exigir de otra u otro cierto comportamiento positivo o negativo (dare, facere, prestare, non facere, pati) mientras que el sujeto o sujetos pasivos tienen el deber jurídico de observar ese comportamiento.

A pesar de lo asentado, conviene diferenciar la significación de la obligación civil, de la obligación penal y de la laboral.

La Obligación Civil, es aquella que deriva de una relación nacida entre personas que necesariamente deben regir su conducta en los términos del Código Civil.

La Obligación Penal, consiste en soportar la consecuencia específica del delito.

La Obligación (Pasiva) Laboral consiste en el cumplimiento de las disposiciones de las normas de trabajo que les sean aplicables.

Veo entonces que tanto en una rama del Derecho como en otra, la esencia de la obligación es un deber cumplir, pues no hay otra forma de liberarse de la atadura que significa la obligación, que es exigible, en el primer caso por una persona llamada Acreedor a otra llamada Deudor, en el segundo caso por el Estado a otro llamado Delincuente, y en el tercero es exigible por una Empresa o por una persona llamada Patrón a otros u otro llamado Trabajador que debe cumplir las disposiciones de las normas que les sean aplicables.

Existiendo también respectivamente para las tres esferas jurídicas que alude disposiciones legales, contractuales, y penales para aquellas cosas de incumplimiento.

Las obligaciones para los trabajadores de autotransportes, aeronaves, buques y ferrocarriles, naturalmente tienden hacia asegurar que se verifique la actividad que para los trabajos especiales se requiere, y caben dentro de la categoría de órdenes o de instrucciones específicas de origen contractual o legal, cuyo objeto directo para el sujeto pasivo de la relación laboral consiste en observar un determinado comporta-

miento, que de acuerdo a su capacidad técnica derive y que describa cada una de sus reglas, que transcribo en páginas adelante.

Así, encuentro también que el objeto indirecto de las obligaciones para — los trabajadores de autotransportes, aeronaves, buques y de ferrocarriles es mantener un servicio de interés público; transportar toda clase de materias o grupos humanos, lo es — en relación con un vehículo, objeto de estas obligaciones también lo es en relación con el cumplimiento de requisitos legales de carácter público (Administrativo), en relación — a su integridad física y capacidad mental del trabajador, obligaciones en relación a la observancia de indicaciones técnicas que en materia de seguridad boletines el patrón o — dictan las autoridades respectivas en terminales, puertos, aeropuertos, bases o estacio — nes foráneas, etc.

• OBLIGACIONES DE LOS TRABAJADORES DE AUTOTRANSPORTES.-

La obligación pasiva laboral consiste en el cumplimiento de las disposicio nes de las normas de trabajo que les sean aplicables, entonces por su capacidad técni ca, el trabajador de autotransportes, debe observar una conducta acorde a las indicio nes técnicas que dictan las autoridades o el patrón.

Las obligaciones especiales del trabajador de autotransportes, están regla — mentadas en el Capítulo VI Art. 262 de la Ley Federal del Trabajo y Fracio nes siguen tes:

Frac.- 1 Tratar al pasaje con la cortesía y esmero y a la carga con pre caución.

* Ver página No. 32

Frac.- II Someterse a los exámenes médicos periódicos que prevengan las leyes y demás normas de trabajo.

Frac.- III Cuidar el buen funcionamiento de los vehículos e informar al patrón de cualquier desperfecto que observen.

Frac.- IV Hacer durante el viaje las reparaciones de emergencia que permitan sus conocimientos, la herramienta y las refacciones de que dispongan. Si no es posible hacer las reparaciones, pero el vehículo puede continuar circulando conducir hasta el poblado más próximo o hasta el lugar señalando para su reparación, y

Frac.- V Observar los reglamentos de tránsito, y las indicaciones técnicas que dicten las autoridades o el patrón.

En consecuencia el trabajador de autotransportes, esta obligado a regir su conducta en los términos antes expuestos y además, aplicar técnicamente conocimientos para el desarrollo de su trabajo, consistente en conducir un vehículo por las calles de cualquier ciudad, carreteras, puentes, etc.

Esta clase de trabajadores tienen conciencia de sus obligaciones que he citado anteriormente, y también de las consecuencias en caso de su incumplimiento, porque en el trabajo de autotransportes durante su desarrollo, la no observancia o el perfecto acatamiento a las disposiciones laborales le acarrearán a los trabajadores de estos

servicios, la muerte a veces, y si no, graves consecuencias, por una parte laborales ulteriormente penales, rescisión de contrato o consecuencias penales, porque al configurar su conducta con la descripción legal de un delito se adecua al tipo del (Art. 172, Tí-tulo V del Código Penal).

Se entiende que un trabajador técnicamente capacitado para la prestación de esta clase de servicios, es el sujeto que observa su reglamentación de labores y no, el que aborda su vehículo con el propósito de cometer durante el desempeño de su trabajo cualquier acto o la omisión intencional o negligencia, que pueda poner en peligro su seguridad o la de los pasajeros o la de los demás trabajadores, o daño perjudique o ponga en peligro los bienes del patrón. Provocandose por tales actos las consecuencias laborales, rescisión de contrato, y pudiendo trascender a consecuencias penales, "Cuando se cause algún daño por medio de algún vehículo, motor o maquinaria, además de aplicar las sanciones por el delito que resulte se inhabilitará al delincuente para manejar aquellos aparatos por un tiempo que no baje de un mes ni exceda de un año". Art. 172 del Código Penal.

La Obligación Pasiva Laboral; es aquella que deriva de la relación de trabajo entre un patrón y un trabajador que debe cumplir con las normas que le sean aplicables.

En consecuencia el trabajador de autotransportes, esta obligado a regir su conducta en los términos que lo establezca su reglamentación de labores, disposiciones del patrón y también disposiciones legales.

¹ Ver páginas 10, 59, 62

La obligación, es una norma impuesta a la voluntad humana, cuya exigencia se hace sentir algunas veces con gran fuerza, independientemente de las consecuencias que pueda producir su cumplimiento.

OBLIGACIONES PARA LOS TRABAJADORES DE AEREOTRANSPORTES.-

También los miembros de las Tripulaciones Aeronáuticas, como sujetos pasivos de la relación especial laboral en su calidad de trabajadores capacitados técnicamente, están obligados a cumplir con las disposiciones de las normas de trabajo que les sean aplicables y por tanto, tienen el deber jurídico de observar una conducta acorde a tales obligaciones e indicaciones técnicas que dicten las autoridades y el patrón.

Las obligaciones de los trabajadores de los aerotransportes, en la medida que les corresponda, están reglamentadas en el Capítulo VI. Art. 237 de la Ley Federal del Trabajo y Fracciones siguientes:

Frac. I.- Cuidar que en las aeronaves a su cargo no se transporten pasajeros o efectos ajenos a los intereses del patrón sin el cumplimiento de los requisitos correspondientes, ni artículos prohibidos por la Ley, a menos que se cuente con el permiso de las autoridades correspondientes.

Frac. II.- Conservar en vigor sus licencias, pasaportes, visas y documentos que se requieren legalmente para el desempeño de su trabajo.

Frac. III.- Presentarse a cubrir los servicios que tengan asignados con la anticipación y en la forma que establezcan su contrato y el reglamento interior de trabajo, salvo causa justificada.

Frac. IV.- Someterse, cuando menos dos veces al año, a los exámenes médicos periódicos que prevengan las leyes, los reglamentos y los contratos de trabajo.

* Ver página No. 33

Frac. V.- Someterse a los adiestramientos que establezca el patrón, según las necesidades del servicio, a fin de conservar o incrementar su eficiencia para ascensos o utilización de equipo con nuevas características técnicas y operar éste, al obtener la capacidad requerida.

Frac. VI.- Planear, preparar y realizar cada vuelo, con estricto apego a las Leyes, reglamentos y demás disposiciones dictadas o aprobadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y por el Patrón.

Frac. VII.- Cerciorarse, antes de iniciar un viaje, de que la aeronave satisface los requisitos legales y reglamentarios, las condiciones necesarias de seguridad, y que ha sido debidamente equipada, aprovisionada y avituallada.

Frac. VIII.- Observar las indicaciones técnicas que en materia de seguridad de tránsito aéreo boletine el patrón o dicten las autoridades respectivas en el aeropuerto, base o en las estaciones foráneas.

Frac. IX.- Dar aviso al patrón y en su caso, a las autoridades competentes, utilizando los métodos de que dispongan, en caso de presentarse en vuelo cualquier situación de emergencia, o cuando ocurra un accidente.

Frac. X.- Efectuar vuelos de auxilio, búsqueda o salvamento en cualquier tiempo y lugar que se requieran.

Frac. XI.- Tratándose de los pilotos al mando de la aeronave, anotar en la bitácora, con exactitud y bajo su responsabilidad, los datos exigidos por las disposiciou

nes legales respectivas y hacer cuando proceda, la distribución del tiempo de servicio de los demás miembros de la tripulación.

Frac. XII.- Rendir los informes, formular las declaraciones y manifestaciones y firmar la documentación que en relación con cada vuelo exijan las leyes, reglamentos y demás disposiciones aplicables; y

Frac. XIII.- Poner en conocimiento del patrón al terminar el vuelo, los defectos mecánicos o técnicos que adviertan o presumen existen en la aeronave.

En consecuencia, el trabajador de los aerotransportes está obligado en la medida que les corresponda a regir su conducta en los términos antes expuestos y además aplicar técnicamente conocimientos para el desarrollo de su trabajo, consistente en conducir un vehículo para el medio aéreo de un punto geográfico a otro previamente fijado.

Esta clase de trabajadores tienen conciencia de sus obligaciones que ha cumplido anteriormente y también de las consecuencias en caso de incumplimiento, porque el trabajo de aeronaves durante su desarrollo, la no observancia o el perfecto acatamiento a las disposiciones laborales le acarrearán a el trabajador de estos servicios la muerte a veces, y si no si graves consecuencias, por una parte: laborales, ulteriormente penales, rescisión de las relaciones de trabajo. Consecuencias penales, al configurar su conducta con la descripción legal de un delito. Pérdida de la Libertad.

Ver página 10, 59, 62

En sí, la actitud que deben guardar los trabajadores de las aeronaves en relación con su trabajo, constituyen un régimen especial de normas de conducta, se entiende que un trabajador técnicamente capacitado para la prestación de esta clase de servicios, es el sujeto pulcro que observa toda su reglamentación de labores y no el que aborda su vehículo con el propósito de cometer durante el desempeño de su trabajo -- cualquier acto o la omisión intencional o negligencia que pueda poner en peligro su seguridad o la de los pasajeros o la de los demás trabajadores, o dañe perjudique o ponga en peligro los bienes del patrón. Provocándose por tales actos las consecuencias laborales, rescisión de contrato y pudiendo trascender a consecuencias penales, "Cuando se cause algún daño por medio de algún vehículo, motor o maquinaria, además de aplicar las sanciones por el delito que resulte, se inhabilitará al delincuente para manejar -- aquellos aparatos por un tiempo que no baje de un mes ni exceda de un año. Art. 172, Código Penal".

La obligación Pasiva Laboral, es aquella que deriva de la relación de trabajo entre un patrón y un trabajador que debe cumplir con las normas que le sean aplicables.

En consecuencia el trabajador de aeronaves esta obligado a regir su conducta en los términos que lo establezca su reglamentación de labores, disposiciones del patrón y también disposiciones legales. La obligación es una norma impuesta a la voluntad humana cuya exigencia se hace sentir algunas veces con gran fuerza, independiente de las consecuencias que pueda producir su cumplimiento.

OBLIGACIONES PARA LOS TRABAJADORES DE BUQUES.

El objeto directo de la obligación laboral, para los sujetos pasivos de la relación especial de trabajo, consiste en el deber de cumplir con las normas de trabajo que les sean aplicables, en este caso los trabajadores de los buques, quienes por su capacitación técnica y para que su trabajo resulte productivo y seguro, deberán observar una conducta acorde a las indicaciones técnicas que dicten las autoridades y el patrón.

* Las obligaciones de los trabajadores de los buques, están reglamentadas - en el Capítulo VI.- Art. 205 de la Ley Federal del Trabajo, que a la letra dice:

Art. 205.- "Los trabajadores están especialmente obligados a respetar y - realizar las instrucciones y prácticas destinadas a prevenir riesgos del mar, las que se efectuaran en los términos que determinen las Leyes y disposiciones sobre comunicaciones por agua. Los capitanes y oficiales obrarán en estos casos, como representantes de la autoridad y no como representantes de los patrones."

En consecuencia.- Los trabajadores de los buques están especialmente obligados a regir su conducta en los términos antes expuestos y además aplicar técnicamente conocimientos para el desarrollo de su trabajo.

Esta clase de trabajador tiene conciencia de sus obligaciones que he citado anteriormente y también, de las consecuencias en caso de su incumplimiento, porque en el trabajo de buques durante su desarrollo, la no observancia o el imperfecto acatamiento a las disposiciones laborales, le acarrearán a el trabajador de estos servicios la

* Ver página No. 34

muerte a veces, y si no, si graves consecuencias; por una parte las laborales y ulteriormente penales; rescisión de las relaciones de trabajo. Consecuencias penales; al configurar su conducta con la descripción legal de un delito (Art. 172 Título 5o. del C.P.)

La actitud que deben guardar los trabajadores constituyen un régimen especial de normas de conducta, porque un trabajador técnicamente capacitado para la prestación de esta clase de servicios es el sujeto que observa toda su reglamentación de labores, y no el que abarca su vehículo con el propósito de cometer durante el desempeño de su trabajo cualquier acto o la omisión intencional o negligencia que pueda poner en peligro su seguridad o la de los pasajeros o la de los demás trabajadores, o daño, perjuicio o ponga en peligro los bienes del patrón. Provacándose por tales actos las consecuencias laborales; rescisión de contrato, pudiendo trascender a consecuencias penales, "Cuando se cause algún daño por medio de algún vehículo, motor o maquinaria, — además de aplicar las sanciones por el delito que resulte se inhabilitará por un tiempo que no baje de un mes ni exceda de un año, Art. 172 — del C.P."

La obligación pasiva laboral, es aquella que deriva de la relación de trabajo entre un patrón y trabajador que debe cumplir con las normas que le sean aplicables.

En consecuencia el trabajador de los buques esta obligado a regir su conducta en los términos que lo establezca su reglamentación de labores, disposiciones del patrón y también disposiciones legales. La obligación es una norma impuesta a la voluntad humana cuya exigencia se hace sentir algunas veces con gran fuerza independiente de las consecuencias que pueda producir su cumplimiento.

OBLIGACIONES DE LOS TRABAJADORES DE FERROCARRILES.

La administración de la empresa de los Ferrocarriles Nacionales de México, ha expedido el reglamento de transportes el cual rige la actividad laboral de trabajadores capacitados técnicamente para la prestación de un servicio, con especificaciones particulares que se requieren para este trabajo, para la especialidad de los trabajadores maquinistas de trenes, tal reglamento ostenta el lema "Seguridad ante todo", cuyas reglas servirán para el gobierno de los empleados de los Ferrocarriles Nacionales de México, -cuyas labores estén relacionadas con ellas y comenzarán a regir el día 1o. de Enero de 1976, fecha en que quedará cancelado el Reglamento de Transportes del 1o. de Enero de 1944, así como las instrucciones que estuvieran en pugna con el vigente reglamento. Sin embargo, los funcionarios y oficiales autorizados podrán expedir las instrucciones especiales que sean necesarias.

En el Contrato Colectivo de Trabajo, celebrado entre la Empresa de los Ferrocarriles Nacionales de México y los Trabajadores Ferrocarrileros, se establece en su Capítulo XXII; dedicado a las obligaciones y responsabilidades lo siguiente:

Claúsula 244.- La empresa y los trabajadores, se obligan a cumplir el reglamento interior de trabajo de cada departamento taller, oficina, etc.

Claúsula 246.- Los trabajadores, cualquiera que sea su categoría, tienen las obligaciones, atribuciones y responsabilidades inherentes a los puestos que ocupan.

* Ver página No. 36

La administración de esta empresa, ha expedido el mencionado reglamento de Transportes, cuyas disposiciones contienen las obligaciones de trabajo para los trabajadores de la especialidad de maquinistas de trenes, cuyas reglas rigen esta actividad - laboral y que son las siguientes:

REGLAS PARA MAQUINISTAS.-

401.- Dependen y reciben instrucciones del Superintendente de División y de los ayudantes del mismo; obedecerán las disposiciones de los jefes de despachadores y de otros oficiales, en relación con el servicio. También obedecerán las instrucciones del Conductor, excepto cuando sean violatorias a las reglas.

Cuando el Conductor se incapacite, el Maquinista se hará cargo del gobierno y dirección del tren hasta que sea designada como Conductor alguna persona autorizada.

Los maquinistas, igual que los conductores, según sea el caso, son responsables del manejo y seguridad de los trenes.

402.- No permitirán que viajen en sus máquinas personas sin autorización.

Manejarán personalmente su máquina y no se ausentarán de ella sin que el Ayudante de Maquinista quede a cargo de la misma. Cuando permitan que la maneje su Ayudante, será bajo la responsabilidad y vigilancia del propio Maquinista.

Donde no haya casa de máquinas y tengan que pernoctar los trenes, dejarán las máquinas al cuidado de la persona que designe el departamento correspondiente o en su caso, del Ayudante de Maquinista.

A los garroteros que viajen en las máquinas deben ordenarles, de acuerdo con la regla 394, cuando deben regresar a sus puestos en los trenes; la desobediencia a esta orden deben comunicarla al Conductor.

403.- Se presentarán al servicio con la debida anticipación y vigilarán que su Ayudante haga lo mismo.

Se cerciorarán de que sus máquinas estén en buenas condiciones de servicio y provistas de todo lo necesario, asegurándose también que las señales de clasificación se exhiban perfectamente.

El equipo de señales de una máquina consistirá por lo menos de:

10 Luces de Bengala

15 Petardos,

2 Banderas rojas,

2 Banderas verdes,

2 Banderas blancas,

1 Lámpara con luz roja y

1 Lámpara con luz blanca.

Además llevarán dos extintores con condiciones de servicio.

Antes de salir en cualquier viaje o iniciar una jornada de trabajo, se enterarán de los boletines que les conciernan, firmándolos.

Al iniciar su servicio se registrarán personalmente en el libro correspondiente, compararán su reloj con el reloj regulador reglamentario y se cerciorarán de que el Horario y los suplementos que llevan son los que están en vigor.

Los maquinistas no permitirán que ninguno de los miembros de la tripulación de su tren esté en estado inconveniente que lo incapacite para el servicio, como tampoco a ellos les está permitido estarlo.

404.- No pasarán una toma de agua o combustible sin asegurarse de que sus máquinas tienen cantidad suficiente para llegar a la próxima.

Harán cumplir las obligaciones que correspondan a sus ayudantes.

Ningún tren o máquina deberá salir de una estación sin cerciorarse de que positivamente se tiene derecho para ocupar la vía principal. Cuando haya necesidad de hacerlo sin tener ese derecho, se tomarán las medidas necesarias para proteger su movimiento.

Los trenes de segunda clase, de clases subsecuentes y trenes extras pedirán señales para entrar a los patios donde haya tripulaciones de patio en servicio, parando si no las reciben.

Al interceptar la salida de los trenes que deban detener, vigilarán que los abanderados que conduzcan en sus máquinas bajen en los lugares convenientes para asegurar la detención ordenada.

405.- Accionarán con frecuencia el silbato o bocina de la máquina en todos aquellos lugares de poca visibilidad para evitar accidentes.

Los maquinistas y sus ayudantes están obligados a obedecer las señales que se les hagan. No efectuarán movimiento alguno sin estar seguros del significado de dichas señales.

Después de anunciar la aproximación a una estación, dirigirán la vista hacia la parte posterior y harán que su Ayudante haga lo mismo a fin de observar las señales que pueda hacer la tripulación. Igual cosa harán a la salida de las estaciones para observar alguna señal imprevista, y frecuentemente durante la marcha.

406.- Al ir corriendo el tren, observarán constantemente la vía y las señales, especialmente en curvas o lugares protegidos con orden de precaución, exigiendo a sus ayudantes que hagan lo mismo.

Al darse cuenta de que sus máquinas pasan sobre cualquier tramo peligroso en la vía, del que no tengan conocimiento, particularmente sobre rieles quebrados, pararán en seguida para cerciorarse del desperfecto, comunicándolo al Conductor para que tome las medidas de seguridad que el caso requiera, o tomándolas ellos, si se trata de máquinas solas.

Cuando una máquina corra en condiciones de originar accidentes o desperfectos en la vía, el Maquinista reducirá la velocidad y tomará toda clase de precauciones para evitar cualquier perjuicio e informará al Jefe de Despachadores con toda clase de datos.

Durante el recorrido y particularmente antes de descender pendientes, observarán que todo lo relacionado con los frenos de sus máquinas esté correcto y cuando dichas pendientes sean del uno y medio por ciento o mayores, harán las pruebas necesarias para que la tripulación del tren compruebe el buen funcionamiento de los frenos de aire.

407.- Después de haber encarrilado una máquina, se cerciorarán si está en condiciones de seguridad para moverse. Cuando sea necesario moverla, a pesar de que tenga algún defecto, tomarán toda clase de precauciones para evitar accidentes y si por los defectos que resulten no puede moverse, darán aviso al Jefe de Despachadores y al Ayudante del Superintendente S.L.

El arranque y la parada de los trenes lo harán gradualmente para evitar daños y otras consecuencias por el manejo brusco. Evitarán que las ruedas motrices de las máquinas que manejen resbalen o patinen, y al hacer uso de la arena, de ser posible, no la dejarán caer sobre las agujas de los cambios ni en los rastos.

Extremarán su cuidado en el manejo del tren cuando lleven carros con trabajadores, ganado, explosivos, sustancias inflamables o carros en mal orden.

408.- Cuando haya mal visibilidad por neblina u otra causa y también cuando tengan conocimiento o vean que un tren está corriente adelante del suyo, tomarán las precauciones del caso y reducirán la velocidad si es necesario.

Los maquinistas y sus ayudantes, al aproximarse a los cambios, señales firmas y descarrilladores, observarán su posición e indicación, comunicándose entre sí.

Las máquinas muertas que vayan a ser remolcadas, deberán ser acondicionadas para su recorrido por el departamento correspondiente e ir conectada al sistema de frenos de aire del tren.

409.- Detendrán los trenes en los sitios donde es costumbre que bajen o suban los pasajeros y procurarán que los carros de expres o locales queden colocados donde sea necesario para facilitar las maniobras de carga y descarga.

410.- Cuando un tren sea manejado por mas de un Maquinista, no se usará acopladas las máquinas que ellos manejen para hacer movimientos, a menos que sea absolutamente necesario.

411.- Cada Maquinista de un tren remolcado por dos o más máquinas, será igualmente responsable del cumplimiento de las órdenes de tren e instrucciones relacionadas con el manejo del mismo. Los señales de silbato o bocina los dara el de la máquina delantera y manejará los frenos de aire controlando los movimientos tanto para iniciar la marcha como para efectuar paradas.

412.- Cuando las máquinas fallen notificarán de inmediato al Jefe de Despachadores y al Ayudante del Superintendente S L., la causa, si pueden moverse solos, manejando tonelaje o remolcadas.

Los informes de demoras por máquinas deberán ser firmados tambien por los maquinistas.

413.- Deben estar familiarizados con el manejo y operación de los diferentes equipos de frenos de aire y enterarse de las reglas que puedan afectarles, aunque correspondan a otros empleados, cumpliéndolas debidamente.

Son Causas de rescisión de las Relaciones de Trabajo entre los propietarios, concesionarios, o permisionarios de los vehículos y los trabajadores de autotransportes, las que señala el Artículo 264, de la Ley Federal de Trabajo, en sus fracciones I y II, cito la primera por venir al caso y además auxiliándome de la opinión vertida por el Dr. Trueba al respecto en todo lo que atañe a este trabajo, quien en su comentario a esta fracción nos dice: "Las nuevas causales de despido vón a originar conflictos en la práctica de las relaciones entre los trabajadores de autotransportes y los propietarios, concesionarios, o permisionarios de los vehículos", 1er. Párrafo del Comentario.

Artículo 264 Fracc. I. - "La negativa a efectuar el viaje contratado o su interrupción sin causa justificada. Será considerada en todo caso, causa justificada, la circunstancia de que el vehículo no reúna las condiciones de seguridad indispensables para garantizar la vida de los trabajadores, usuarios y del público en general".

2o. Párrafo del Comentario. - "La fracción I., es ventajosa (SIC) para el trabajador en el sentido de que desde el punto de vista subjetivo de él, en razón de sus conocimientos especiales, pueda determinar si el vehículo presta seguridad para las usuarios, para el propio trabajador y para el público en general".

Causas especiales de rescisión de contrato o las relaciones de trabajo, entre los patronos y los tripulantes de aerotransportes:

Artículo 244 de la Ley Federal de Trabajo, "La ejecución, en el desempeño del trabajo por parte del tripulante, de cualquier acto o la omisión intencional o negligencia que pueda poner en peligro su seguridad o la de los miembros de la tri-

* Ver páginas 10, 44, 62.

putación, de los pasajeros o de terceras personas, o que dañen, perjudiquen o pongan en peligro los bienes del patrón o de terceros.

Causas especiales de rescisión de contrato o de las relaciones de trabajo - entre las tripulaciones de los buques y los armadores, navieros o flotadores.

Artículo 208 de la Ley Federal de Trabajo.- Fracción VII.- "La ejecución, en el desempeño del trabajo por parte del trabajador de cualquier acto o la omisión intencional o negligencia que pueda poner en peligro su seguridad o la de los demás trabajadores, de los pasajeros o de terceras personas, o que dañe, perjudique o ponga en peligro los bienes del patrón o de terceros.

Causas de Rescisión de Contrato o de las relaciones de trabajo entre los trabajadores y la Empresa de los Ferrocarriles Nacionales de México.

El contrato que regula las relaciones entre esta Empresa y los trabajadores a su servicio establece en la cláusula 79, que, "Los trabajadores amparados por este contrato solo podrán ser despedidos del servicio por las causas que se enumeran en esta cláusula", la fracción X de la misma establece.- "Por ocasionar el trabajador en servicio, en forma intencional perjuicios materiales a la empresa o a la integridad física de alguna persona, siempre que, en este último caso implique responsabilidad para la Empresa; igualmente por ocasionar perjuicios graves debido a negligencia; imprudencia o descuido que no tengan justificación, siempre que alguna de éstas es la causa única del perjuicio. Ambos casos deberán ser debidamente comprobados. En los casos no intencionales -

solo se sancionarán con marcas de demérito cuando se trate de simples deterioros materiales de escasa importancia.

También son causales de rescisión de las relaciones de trabajo, sin responsabilidad para el patrón, las que establece el Artículo 47 de la Ley Federal del Trabajo.

La fracción V, de este artículo dice, "Ocasionar el trabajador, perjuicios materiales durante el desempeño de las labores o con motivo de ellas, en los edificios, obras, maquinaria, instrumentos, materias primas y demás objetos relacionados con el trabajo. Confrt.

Los causales que se han expuesto y citado sobre la rescisión de las relaciones especiales y generales de trabajo, provocan al ser aplicadas [justificada o injustificada-mente, además del despido, en estos casos de los trabajadores de autotransportes, aerona-
ves, buques, y ferrocarriles, también la exclusión de estos trabajadores de una realida-
dad y esfera jurídica, cuyos efectos los condicionan económicamente, repercutiendo -
también en contra de su unidad familiar, posición social, etc., ésto es si antes no per-
dió la vida, pues no es raro que un chofer por ejemplo, al ir circulando en horas de
servicio con su vehículo perezca en un "choque", o bien que pierda la libertad debido
a esta comisión de un hecho considerado como delito, en materia de vías de comunica-
ción, Art., 172.- C.P., o en el mejor de los casos, a una suspensión de las relaciones
de trabajo, Art. 42 de la Ley Federal del Trabajo.- "Son causas de suspensión temporal
de las obligaciones de prestar el servicio y pagar el salario sin responsabilidad para el
trabajador y el patrón". La fracción III de este artículo establece, "La prisión preventi-

va del trabajador seguida de sentencia absolutoria. Si el trabajador obró en defensa de la persona o de los intereses del patrón, tendrá éste la obligación de pagar los salarios que hubiese dejado de percibir aquel".

Una característica del Derecho Penal es el de ser afflictivo, esta nota es general, y en la prisión no es distinta una persona de otra, todas son delincuentes en mayor o menor grado, o con distintos nombres, pero quien ahí se encuentre ha perdido la libertad, no importa si posteriormente se descubre la inocencia del trabajador, porque haya actuado legítimamente, o bien operen algunas causas que impidan la atribución de responsabilidad penal, que se dicte sentencia absolutoria, y se le reinstale en su trabajo y también se le paguen los salarios.

Ahora bien, ¿que circunstancia intervino para que se produjeran estas consecuencias?

Consecuencias Penales; al configurar la conducta con el tipo legal delictivo, en este caso tipificado por el Artículo 172 del Código Penal, se está en presencia de un delito, como lo establece el Título V de este ordenamiento en materia de vías de comunicación en su Artículo 172, "Cuando se cause algún daño por medio de cualquier vehículo, motor o maquinaria, además de aplicar las sanciones por el delito que resulte, se inhabilitará al delincuente para manejar aquellos aparatos, por un tiempo que no baje de un mes ni exceda de un año. En caso de reincidencia, la inhabilitación será definitiva".

† Ver páginas 10, 74, 75, 78, 80

¿Se ha causado un daño por medio de un vehículo.- ¿Reune este hecho - las condiciones fundamentales y constitutivas como lo establece la definición filosófica jurídica, o bien la legal para considerar que se trata de un delito?.

Delito, es la conducta típicamente antijurídica y culpable, sometida a veces a condiciones objetivas de penalidad imputable a un hombre y sometido a una san ción penal.

El artículo 7 del Código Penal vigente dice: "El delito es el acto u omisión que sancionan las Leyes Penales".

El contenido de los conceptos que integran, el Artículo 8 del Código Penal de 1931, robustecen estas consideraciones; Art. 8 del Código Penal Vigente; -
"Los delitos pueden ser:

I.- Intencionales, y

II.- No Intencionales o de Imprudencia.

Se entiende por Imprudencia, toda Imprevisión, negligencia, Impericia, -
falta de reflexión o de cuidado que causa igual daño que un delito intencional".

También la filosofía, sus ramas, las ciencias particulares y las auxiliares del Derecho, de acuerdo con sus fundamentaciones descubren en el hombre la facultad -
y la posibilidad de decidir su destino, porque toda decisión entraña una acción; una manifestación de voluntad activa positivamente un hacer, no obstante ser prohibida, o bien una conducta omisiva una abstenición, no ejecutar cosa alguna absteniéndose, no obstante debiendo realizarla, derivándose de estos comportamientos, una conducta típica anti-jurídica y culpable, lo que es igual a la atribución de un delito (según sea el caso).

Sin embargo, la Ley prevee que aún cuando una conducta sea perfectamente típica, no sea anti-jurídica, no culpable, o no imputable, etc., según sean las -
circunstancias.

Las argumentaciones jurídicas doctrinales, permitieron al legislador elaborar y vertir en el Artículo II del Código Penal vigente, conceptos referidos a la penalidad de la tentativa del delito, quisiera citarlos como esquema en lo que concierne a este trabajo, tanto por ser una explicación muy amplia, como lo es también en la minuciosidad con la que se exponen muchos autores. *Ver 15, sobre de todos y cada uno de los actos y actitudes que asume un posible autor de un delito para llevarlo a efecto, pero por temor a caer en subjetividad, he preferido para la cimentación de este trabajo poner en juego el principal de los postulados en los que se basa la teoría del delito; la conducta, la tipicidad, la antijuridicidad, la imputabilidad, la culpabilidad, etc., o sea como se integra el delito y cuando no sucede así también contemplando su aspecto negativo.

Toda acción u omisión es conducta humana, es expresión de voluntad, es delictuosa cuando encuadra con el tipo legal delictivo de cualquiera de los que son consideradas como delitos por el Código Penal del Distrito Federal de 1931.

Han sido consideradas tales actos u omisiones como delitos por la reflexión filosófica que se ha hecho sobre las diferentes actitudes provenientes de la manifestación de la voluntad de los seres humanos que constituyen delitos. Estas reflexiones sobre el delito y su autor, tratan de justificar teóricamente y también con el auxilio de las ciencias particulares explicar el nexo causal entre la conducta y su autor y también en relación al resultado. De tal manera que con la aplicación de estos conocimientos y aquellas teorías, es posible la determinación de los factores que intervinieron para que se produjeran tales resultados y que en conjunto suman la justificación de la aplicación de una pena.

*Ver 15.- J. Ramón Palacios "La Tentativa", Imprenta Universitaria, México 1951.

Jiménez de Asúa la Ley y el Delito, pag. 545 Ed. A. Bello Caracas, 1945.

PERSONALIDAD DEL DELINCUENTE:

El delincuente:

Mucho se ha discutido, acerca de la personalidad del delincuente; las - escuelas penales han optado en muy diversa forma, según la época y la tendencia filo- sófica que las informe; para unos, el delincuente es sencillamente un hombre, igual a - todos los hombres, con las mismas posibilidades de ser honesto, conducirse rectamente - y obrar dentro de los dictados de la moral, en virtud de su voluntad libre; para otros el - delincuente es un enfermo mental o un mal educado; para un tercer grupo, el delincuen- te es un Inadaptado social; finalmente las modernas tendencias del Derecho Penal, tra- tan de eludir hasta donde es posible, estas discusiones y lo consideran como un hombre, - peligroso para el vivir social; que sea peligroso por el ejercicio de su libre albedrío, o - de su locura, o mala educación, o incapacidad para vivir dentro de un orden social, no - interesa a los defensores de la última tesis; lo que importa es que representa un peligro - para la sociedad.

Para estar en mayor proximidad de la personalidad del delincuente es pre- ciso tener en cuenta la serie de factores a que me he referido, pues tratar de desconocer- los equivaldría a realizar una obra unilateral y, en consecuencia, injusta.

Nuestra Ley Penal, aprovecha también los conceptos de peligrosidad y te- mibilidad como un nuevo factor, que agregado a la clásica intención, al dolo a la mali- cia y juntamente con la inteligencia, la voluntad, y el daño causado, sirven como base - para estimar cuando un individuo es acreedor a una pena y la intensidad de ésta.

Es decir, el Código Penal sigue una tendencia eclectica, o en otras palabras, concilia las opiniones provenientes de las diversas escuelas penales.

Para que la persona que ha ejecutado un acto con todas las apariencias externas del delito sea castigado, es necesario que se le declare culpable, y solo es culpable, quien tiene la intención conciente de cometer el acto delictuoso, es decir - quien obra con dolo.

La intención delictuosa, se presume cuando se reúnen todas las elementos que constituyen el delito, y esta presunción no se destruye aunque el acusado pruebe - alguna de las siguientes circunstancias:

Que no se propuso ofender a determinada persona, ni tuvo, en general - intención de causar daño; que creía legitimo el fin que se propuso, etc., (Art. 9. del Código Penal).

PERSONALIDAD DEL TRABAJADOR.

Los trabajadores de autotransportes, aeronaves, buques o de ferrocarriles por virtud de las obligaciones derivadas de la relación de trabajo y por el cumplimiento de las disposiciones que les son impuestas para el desarrollo del trabajo, estas les obligan a estar en el constante peligro de encuadrar su conducta con el tipo legal.

La obligación se impone a nuestra voluntad, con gran claridad siempre que no estemos ofuscados por las pasiones o los intereses, excepción hecha de los menores o individuos carentes de discernimiento por su edad o su estado de salud, de manera tal, que un sujeto que este obligado jurídicamente tiene el deber jurídico de observar tal o cual comportamiento.

Es una persona que además de los atributos inherentes a su capacitación deberá desarrollar una moralidad especial para la ejecución de su trabajo y un elevado sentido de responsabilidad, sentido del deber, capacidad de trabajo, espíritu de cooperación e integridad personal, etc.

Comparación de Personalidades.-

Comparemos personalidades porque en este tema, lo que interesa es la responsabilidad del trabajador de: autotransportes, aeronaves, buques y ferrocarriles, cuando se encuentran en el caso de haber causado un daño por medio del vehículo que tienen obligación de conducir y lo deben hacer siguiendo normas de conducta, impuestas por el patrón, compañía, empresa, etc., exigibles por estos desde aquel acto, o -

contrato que le haya dado origen a la prestación de un servicio personal subordinado a otro mediante el pago de un salario, quedando comprometidos esta clase de trabajadores a realizar un trabajo con especificaciones particulares para su desarrollo y a actuar durante su trabajo conforme lo establecen sus obligaciones laborales, cuyas normas dictan, determinan la conducta que deben observar aquellos trabajadores para el desarrollo y cumplimiento de su trabajo.

La obligación se impone a nuestra voluntad, con una necesidad que le es propia, la conciencia moral de fe de su existencia, por que se hace sentir, algunas veces con gran fuerza, la conciencia de que estamos obligados a hacer o no hacer algo, se impone a nuestra voluntad con gran claridad siempre que no estemos ofuscados por las pasiones o los intereses, excepción hecha de los menores o individuos carentes de discernimiento por su edad o estado de salud.

La Ley Penal, establece en términos generales; que son personas responsables de los delitos, Frac I.- Art. 13, del Código Penal, "Los que intervienen en la concepción, preparación o ejecución de ellos", Frac. II del mismo Artículo. "Los que inducen o compelen a otros a cometerlos y siguientes".

Es de nuestro conocimiento que solamente los seres dotados de libertad y de razón son responsables, aunque por analogía se predique lo mismo de las entidades ideales y se haga efectiva en su patrimonio.

Responsabilidad en sentido propio, es la condición moral o legal de una persona, institución, o grupo de personas o instituciones, por la cual deben responder moral y jurídicamente de sus actos, lo que a su vez engendra la obligación que se im

pone a nuestra voluntad con una necesidad que le es propia, la conciencia moral da fe de su existencia, por que se hace sentir, algunas veces con gran fuerza, la conciencia de que estamos obligados a hacer o a no hacer algo, se impone a nuestra voluntad con gran claridad, siempre que no estemos ofuscados por las pasiones o los intereses, excepción hecha de los menores o individuos carentes de discernimiento por su edad o su estado de salud.

CAPITULO IV
EXIMENTES DE RESPONSABILIDAD

- I) Casos de Fuerza Mayor**
- II) Casos Fortuitos**
- III) Casos de Inminente necesidad**

Para la cimentación de este capítulo pondré en juego los postulados en los que se basa la Teoría del Delito; la conducta, la tipicidad, la antijuridicidad y la culpabilidad, por ser estas los caracteres esenciales e irreductibles del delito en su aspecto positivo y no los elementos; imputabilidad, condicionalidad objetiva y punibilidad por no ser de aquella categoría, sino que; el primero es presupuesto indispensable de la culpabilidad y las segundas consecuencias de la mayoría de actos delictuosos.

La conducta.- es la manifestación de la voluntad humana, cualquier mal o daño si no tiene su origen en una actividad humana (acción u omisión) no podrá ser reputado como delito.

La tipicidad.- es la coincidencia del comportamiento con lo descrito por la norma "nullum crimen sine lege, nullum crimen sine tipo".

La antijuridicidad.- es la violación del valor o bien jurídico protegido a que se contrae el tipo penal respectivo.

La culpabilidad.- es el nexo intelectual y emocional que liga al sujeto con su acción.

Lo anterior es la fórmula sobre la integración del delito; si están presentes todos estos elementos permiten mediante su verificación en cualquier caso establecer la responsabilidad penal, o por el contrario ahora bien, contemplando el aspecto negativo, o

* ver páginas 13 y Sgts.

sea de los elementos que la integran y cuya ausencia de alguno de ellos, impide la imputación, debido a la falta de la conducta, porque esta aún cuando este presente sea atípica, o porque intervenga alguna causa de justificación que excluya o exima de la responsabilidad Penal.

"Art. 172.- del Código Penal de 1931.- Cuando se cause daño alguno por medio de cualquier vehículo, motor o maquinaria, además de aplicar las sanciones por el delito que resulte, se inhabilitará al delincuente para manejar aquellos aparatos, por un tiempo que no baje de un mes ni exceda de un año. En caso de reincidencia, la inhabilitación será definitiva."

Nuestro Código Penal, usa la expresión.- "Circunstancias excluyentes de responsabilidad", comprendiendo varias de naturaleza diversa en las fracciones de su Artículo 15, de las cuales cito las fracciones, I, IV, y X, por ser las aplicables a los casos que trato, en virtud de las hipótesis que establecen y por que uno de estos preceptos atrae mi atención en forma especial.

Art. 15.- Código Penal, 1931.- ⁺ Son circunstancias excluyentes de responsabilidad penal:

Fracción I.- Obrar el acusado impulsado por una fuerza física exterior irresistible;

Fracción IV.- El miedo grave o el temor fundado e irresistible de un mal inminente y grave en la persona del contraventor o en la necesidad de salvar su propia persona o sus bienes o la persona o bienes de otro, de un peligro real, grave e

⁺, + Ver página 76

Inminente, siempre que no exista otro medio practicable y menos perjudicial.

No se considerará que obra en estado de necesidad, aquel que por su empleo o cargo tenga el deber legal de sufrir el peligro".

Fracción X.- Causar un daño por mero accidente, sin intención ni imprudencia alguna, ejecutando un hecho lícito con todas las precauciones debidas".

I.).- Casos de fuerza mayor +

II.).- Casos Fortuitos +

III.).- Casos de Inminente necesidad.+

Ha llegado al momento en que el trabajador, sea un chofer de un auto transporte, capitán de una aeronave, capitán de un buque o conductor de una locomotora, se encuentra a bordo, ha puesto en marcha su motor y confiado en su experiencia y en que su vehículo se encuentra en óptimas condiciones físicas, así como él mismo, - también provisto de elementos psicológicos, para iniciar un viaje y con la voluntad decidida de llegar a un destino previamente fijado.

En estas condiciones, estos sujetos ahora entran en acción laboral, previamente habiendo cubierto toda la serie de obligaciones que les son impuestas sobre todo en materia de seguridad.

A partir del momento de su salida de la terminal, despegue del aeropuerto, zarpar del puerto o de que se oye la voz de "vamos" de un conductor de trenes - en una estación de ferrocarriles, principia un desplazamiento de un cuerpo de dimensio -

+ Ver páginas 10, 75, 77

nes considerables que por cada segundo de tiempo adquiere una mayor velocidad de ac-
ce-
l-
eración motriz controlada y dirigida por influencia esencialmente humana; los rugientes
motores funcionan a la perfección transmitiendo su fuerza capaz de mover toneladas de -
peso mediante la energía que se suministra a través de sistemas mecánicos sincronizados
y engranados, poleas, palancas, dispositivos automáticos, etc., y con sistemas de fren-
do naturalmente y provistos también de aparatos de comunicación, sin omitir un aspecto
muy importante para el conductor; sistemas de señales.

Transcurre el tiempo, se acorta la distancia se avanza hacia el horizon-
te en medio de este funcionamiento armónico y combinado entre el trabajo para el cual
fueron hechos estos vehículos y el trabajo que realizan los tripulantes, quienes atentos -
y con celo religioso cumplen con sus obligaciones de trabajo.

CASOS DE FUERZA MAYOR.⁺

La naturaleza a cuyas leyes inexorables el universo mismo se encuentra
sometido, algunas veces sus fuerzas necesariamente se manifiestan en sentido negativo -
para la vida del hombre si bien es cierto que por encima de la experiencia y más aún
de los que nos reportan nuestros sentidos a cada instante y observaciones técnicas sobre
la misma en relación con nuestro trabajo y a pesar de que nuestra conducta puede es -
tar dirigida dentro de un estricto rigor científico y con apego a la legalidad, no - -
obstante, los desastres en los transportes no cesan; camiónes en carreteras, aviones -
que explotan o se estrellan, trenes descarrilados, buques a pique, etc.

Para cada uno de estos casos, después de las averiguaciones se llega -

+ Ver páginas 10, 74

a establecer como verdad jurídica que fueron causas absolutamente naturales las que los originaron, como son: terremotos, vientos turbulentos, maremotos, fenómenos físicos, son los casos de fuerza mayor y de cuyas consecuencias solo es responsable la naturaleza.

⁸ Art. 172.- del Código Penal de 1931.- Cuando se cause algún daño - por medio de cualquier vehículo, motor o maquinaria, además de aplicar las sanciones por el delito que resulte, se inhabilitará al delincuente para manejar aquellos aparatos, por un tiempo que no baje de un mes ni exceda de un año. En caso de reincidencia, - la inhabilitación será definitiva.

Nuestro Código Penal usa la expresión "Circunstancias excluyentes de responsabilidad", comprendiendo varias de naturaleza diversa en las fracciones de su Artículo 15.

El delito cometido bajo circunstancias de fuerza mayor encuentra su reglamentación en la Fracción I, del Artículo 15 del Código Penal Vigente.

⁺ Es circunstancia excluyente de responsabilidad: "Obrar el acusado impulsado por una fuerza física exterior irresistible".

En este caso estamos frente a la falta de uno de los elementos esenciales del delito; la conducta.

En consecuencia, si la conducta está ausente evidentemente no habrá delito a pesar de las apariencias. La causa; una fuerza física exterior irresistible.

⁸, + Ver página 84

La naturaleza jurídica de esta excluyente de responsabilidad reside en la ausencia del elemento conducta.

La conducta desarrollada como consecuencia de una violencia irresistible no es una acción humana en el sentido valorativo del Derecho, por no existir la manifestación de voluntad. Con gran acierto dice ⁶ Pacheco, que quien así obra no es en ese instante un hombre, sino un mero instrumento. Quien es violentado materialmente (no amedrentado, no cohibido, sino forzado de hecho) no comete delito, es tan inocente como la espada misma de que un asesino se valiera.

⁺ El caso de fuerza mayor, es el acontecimiento que lo determina la naturaleza y afecta la vida porque se produce un cambio de condiciones físicas en un momento y en un lugar con características sociogeográficas, sociotopográficas, socio-climatólogicas, etc., o sea medio particular ambiental que exteriormente modifica las condiciones normales esperadas y de cuya variación resulta un daño producido por medio de un vehículo conducido por un trabajador, que pueda ser de autotransporte, aeronaues, buques, ferrocarriles, quien atento y con celo religioso se encontraba cumpliendo con sus obligaciones de trabajo cuando violentamente obró impulsado por una fuerza física exterior irresistible produciéndose el resultado típico delictivo.

En vano se ha querido encontrar en el fondo de esta excluyente de responsabilidad, una causa de inimputabilidad; porque si el sujeto que estando en estas -

⁶ El Código Penal Concordado y Comentado, T.I. página 171, 4a. edición 1879.

+ Ver páginas 10, 84

está dotado de suficiente salud, desarrollo mental y físico, es perfectamente imputable, por tal razón no se trata de Inimputabilidad.

Se le excluye de responsabilidad porque no puede atribuirse un delito a quien no ha manifestado conducta alguna.

II.- CASOS FORTUITOS.⁺

Llámanse destino, fatalidad a lo que en Derecho se le conoce como causas o casos fortuitos y de cuyas consecuencias no hay responsabilidad ante lo humanamente imprevisible, distinta situación y no hay que confundirla con los casos de fuerza mayor y no por menos delicada, sin embargo, dentro de la misma tranquilidad y placer que produce el trabajo y sobre todo cuando se realiza, éste formando parte de una tripulación de un autotransporte, aeroplano, buque o ferrocarril, y el responsable único por el daño que se produzca por medio de cualquiera de estos vehículos se ve o encuentra su conducta forzada en parte y por las circunstancias fortuitas a coincidir con el tipo legal delictivo.

Art. 172.- del Código Penal de 1931.- Cuando se cause algún daño - por medio de cualquier vehículo, motor o maquinaria, además de aplicar las sanciones - por el delito que resulte, se inhabilitará al delincuente para manejar aquellos aparatos, por un tiempo que no baje de un mes ni exceda de un año. En caso de reincidencia, - la inhabilitación será definitiva.

El delito cometido bajo circunstancias fortuitas encuentra su reglamentación legal en la fracción X del Artículo 15 del Código Penal Vigente.

+ Ver páginas 10, 74

Es circunstancia excluyente de responsabilidad: "Causar un daño por mero accidente, sin intención ni imprudencia alguna, ejecutando un hecho lícito con todas las precauciones debidas".

El legislador se refiere, sin duda, al hecho anterior inmediato a la -- producción del resultado y no a éste; la expresión lícito, atañe a la conducta inicial.

En el caso fortuito la conducta nada tiene de culpable; se trata de un problema de *metaculpabilidad*, en virtud de no ser previsible el resultado.

El profesor Franco Guzmán al comentar ^{*} la fracción X. del Artículo 15 - de nuestro Código Penal afirma acertadamente, que en realidad no se trata de una *causa* de inculpabilidad si el hecho realizado es lícito, no puede ser antijurídico; si no - es antijurídico, no está en condiciones de ser culpable.

En el caso fortuito el resultado adviene por el concurso de dos ener - gías diversas: la conducta del agente (por hipótesis precevida lícita) y una fuerza a - él extraña. De una parte ese actuar voluntario y de la otra, una *concausa* que se une a la conducta.

De esa amalgama surge el evento, en consecuencia, el caso fortuito - queda fuera de la culpabilidad; si una conducta es cautelosa y absolutamente lícita, - pero se une a ella una *concausa* extraña y por ello se produce el resultado coinciden te con la descripción legal de un delito, no puede atribuírsele al sujeto porque no lo quiso, ni omitió deber alguno de cuidado o diligencia.

* La culpabilidad y su aspecto negativo. *Criminalía* Julio de 1956, Número 7, página 463

Mientras en la culpa inconciente no se prevé el resultado delictivo, pero mientras en aquella debe preverse por existir esa posibilidad en el caso fortuito el sujeto no tiene el deber de prever lo humanamente imprevisible.

III.- CASOS DE INMINENTE NECESIDAD.⁺

Si estamos de acuerdo, en que el concepto inminente o inminencia - significa; que es algo que amenaza suceder, o para mayor abundamiento; expongo que son aquellas circunstancias cuya perspectiva exige la opción a priori de una conducta - superconciente sobre una situación real que amenaza con la pérdida o destrucción de - bienes de distinto valor jurídico, tal acción u omisión se manifiesta tendiente a resolver o resolviendo un problema específico previsto, este último implica el conocimiento de los riesgos.

Siempre ante la conciente perspectiva de un peligro surge la exigencia impersonal en que se debe optar por una determinada o indeterminada acción u omisión, determinada si ha sido prevista e incluso calculada y valorada; indeterminada si no se encuentra reglamentada pero que sin embargo si exista en la mente de un trabajador - como hábito profesional formado con el apoyo de su práctica frecuente o eventual y - con el apoyo de la fuerza del cumplimiento constante de las obligaciones de su trabajo.

Art. 172.- del Código Penal de 1931.- Cuando se cause algún daño - por medio de cualquier vehículo, motor o maquinaria, además de aplicar las sanciones por el delito que resulte, se inhabilitará al delincuente para manejar aquellos aparatos,

+ Ver páginas 10, 74

por un tiempo que no baje de un mes ni exceda de un año. En caso de reincidencia, la inhabilitación será definitiva."

Nuestro Código Penal, usa la expresión circunstancias excluyentes de responsabilidad comprendiendo varias de naturaleza diversa en las fracciones de su Artículo 15.

La fracción IV de este Artículo contiene diversas hipótesis sobre las posibles causas o circunstancias que eximen de responsabilidad dentro de las cuales, - está previsto el caso de Inminente o estado de necesidad.

El estado de necesidad es el peligro actual o inmediato para bienes - jurídicamente protegidos que solo puede evitarse mediante la lesión de bienes también jurídicamente tutelados pertenecientes a otra persona (Cuello Callon).

Nuestro Código Penal vigente, reglamenta el caso de estado de necesidad en su Art. 15 Frac. IV. Es circunstancia excluyente de responsabilidad; "El - - miedo grave o el temor fundado e irresistible de un mal inminente y grave en la persona del contraventor o la necesidad de salvar su propia persona o sus bienes o la persona o bienes de otro, de un peligro real, grave o inminente, siempre que no exista - otro medio practicable y menos perjudicial.

No se considerará que obra en estado de necesidad, aquel que por su empleo o cargo tenga el deber legal de sufrir el peligro".

Así como la presencia de uno de los elementos del delito en su aspecto.

negativo impide la integración de éste, las causas de justificación lo anulan, porque excluyen uno de los elementos esenciales del mismo; la antijuridicidad, así la conducta a pesar de su apariencia resulta conforme a Derecho porque el acusado ha obrado - en legítima defensa, en estado de necesidad, en cumplimiento de un deber, en ejercicio de un derecho, por obediencia gerárquica o impedimento legítimo.

La antijuridicidad es la violación del valor o bien jurídicamente protegido a que se contrae el tipo penal respectivo, es el comportamiento del sujeto que - se traduce en el desprecio por el orden jurídico. V, la antijuridicidad, Cap. XVII - pag. 175. Lineamientos elementales de Derecho Penal, Fernando Castellanos Tena.

Ausencia de antijuridicidad.- Puede ocurrir que la conducta típica esté en aparente oposición al Derecho y sin embargo no sea antijurídica por mediar alguna causa de justificación. Luego las causas de justificación constituyen el aspecto negativo de un elemento del delito; antijuridicidad.

Causar daño es un hecho típicamente antijurídico, es el comportamiento del sujeto que se traduce en el desprecio por el orden jurídico. Sin embargo puede - ocurrir que esta conducta típica esté en aparente oposición al Derecho y antes bien - no sea antijurídica por mediar alguna causa de justificación como lo es cuando comete el hecho que tipifica el Art. 172 del Código Penal, en las circunstancias que eximen de responsabilidad, luego como las causas de justificación tienen el poder de excluir - la antijuridicidad de una conducta típica, en tales condiciones, la acción realizada a pesar de su apariencia resulta conforme a Derecho.

Un hombre, un trabajador daña con su vehículo bienes jurídicos de otro u otros; su conducta es típica por ajustarse a los presupuesto del Art. 172 del Código Penal del Distrito Federal. "Cuando se cause algún daño por medio de cualquier vehículo, motor o maquinaria, además de aplicar las sanciones por el delito que resulte, se inhabilitará al delincuente para manejar aquellos aparatos, por un tiempo que no baje de un mes ni exceda de un año. En caso de reincidencia, la inhabilitación será definitiva.

La ley concede la posibilidad de excluir de responsabilidad en general, cuando se actúe bajo la hipótesis siguiente; el miedo grave, o el temor fundado e irresistible de un mal inminente y grave en la persona del contraventor, o en la necesidad de salvar su propia persona o sus bienes o la persona o bienes de otro, de un peligro real grave e inminente, y añade; siempre que no exista otro medio practicable y menos perjudicial, y en el último párrafo de esta fracción IV del Artículo 15 del Código Penal, niega esta posibilidad, "No se considerará que obra en estado de necesidad aquel que por empleo o cargo tenga el deber legal de sufrir el peligro". Confort. Código Penal 1931.

Opiniones sobre la fundamentación del estado de necesidad.

Criterio subjetivo.- Filangeri:

Considera la acción humana como un proceder motivado por la violencia moral, pues el sujeto al actuar ante una situación de peligro tiene que elegir bajo un estado de coacción provocada por la amenaza del mal por sobrevenir

entre este mal o lesionar un bien jurídico ajeno para salvar el propio o el de per-
sonas extrañas.

Criterio subjetivo.- Escuela - Positiva:

El acto ejecutado en estado de necesidad no revela temibilidad en su autor, si se atiende al móvil, que no se manifiesta como antisocial; por ello - debe quedar impune.

Hegel.- encuentra el fundamento de esta causa de justificación en el plano objetivo, al decir que el sujeto reafirma con su actuar un derecho superior como lo es el de la propia vida. No permitirle poner a salvo su vida - expresa - , cuando ésta se encuentra en peligro, es pretender la negación de todas sus derechos.

CONCLUSIONES

- I.- El Derecho del Trabajo como ciencia constituye una unidad indisoluble pues todos sus principios e instituciones tienden a una misma función que es la regulación armónica y justa de las relaciones entre el capital y el trabajo.
- II.- Son relaciones especiales de trabajo, las que se establecen entre un patrón o Empresa y un trabajador capacitado técnicamente para la prestación de un servicio con especificaciones particulares.
- III.- La obligación laboral especial para el trabajador, consiste en observar una determinada conducta técnica, así como las indicaciones que en la materia le sean exigibles, dicten las autoridades respectivas, beletine el patrón y las que se derivan de su contrato o reglamentación de labores de cada especialidad.
- IV.- Los trabajadores de autotransportes, aeronaves, buques, y ferrocarriles que dañen o lesionen intereses sociales, están eximidos de responsabilidad por la ley, si han actuado bajo las circunstancias de los casos previstos en las fracciones I, IV y X del artículo 15 del Código Penal. Sin embargo aquellos que por su empleo o cargo tengan el deber legal de sufrir el peligro y sus consecuencias, no están eximidos de responsabilidad.
- V.- Solo en aquellas casos en que se prueba la intención delictuosa o imprudente podrá atribuirse responsabilidad al trabajador capacitado técnicamente cuando cometa algún dano.

- VI.- El trabajador de autotransportes, aeronaves, buques o ferrocarriles, queda excluido siempre de su trabajo al ocurrir algún accidente, aunque posteriormente demuestre su inocencia, situación que es a todas luces injusta.
- VII.- La regla general que prevalece cuando sucede un accidente en los transportes es que termina la relación de trabajo sin responsabilidad para el patrón, aunque con posterioridad se demuestra que el trabajador (conductor) no haya tenido culpa alguna, situación que es a violatoria de los derechos mínimos de cualquier trabajador.
- VIII.- El trabajador que sea suspendido de su trabajo por motivo de algún accidente que merezca pena corporal, si se demuestra que no tuvo culpa, o que obró en su favor alguna exculpa de responsabilidad, tiene el derecho inalienable de que sea reinstalado.
- IX - Todo trabajador que haya sido separado injustificadamente de su empleo deberá ser indemnizado o reinstalado en el mismo puesto y categoría con el pago de todas sus salarios dejados de percibir.
- X.- La responsabilidad del trabajador de autotransportes, aeronaves, buques o de ferrocarriles no debe comprender en su perjuicio el salario y en caso de ser separado de su empleo por motivo de algún accidente deberá ser reinstalado con el pago de todos los emolumentos que haya dejado de percibir.
- XI.- La responsabilidad del trabajador de autotransportes, aeronaves, buques o de ferrocarriles en sentido propio es la situación o estado jurídico que guardan estos sujetos en relación con su trabajo.