

16
31



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA
DE MEXICO**

**ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES
CAMPUS ARAGON**

**"EL TRANSPORTE TURISTICO COMO SERVICIO
PUBLICO A TRAVES DE LA CONCESION EN MEXICO"**

T E S I S
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
LICENCIADO EN DERECHO
P R E S E N T A :
CARLOS RAFAEL ALVAREZ VELAZQUEZ

ASESOR: LIC. JANETTE YOLANDA MENDOZA GANDARA

SAN JUAN DE ARAGON, ESTADO DE MEXICO

1997

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**



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.

A mis padres, quienes con su cariño, dedicación y ejemplo forjaron en mi el trabajo, la honradez, perseverancia y respeto.

Podría decirles muchas cosas bellas, pero ninguna reflejaría la enorme ayuda que me brindaron.

¡¡MUCHAS GRACIAS!!.

A la Universidad Nacional Autónoma de México, "Campus Aragón" por ser nuestra Alma Mater y por la oportunidad de sentirme orgullosamente Universitario.

Al muy digno y respetado cuerpo de Sinodales por su tiempo, paciencia, dedicación y benevolencia para quien empieza a recorrer el camino del Derecho.

Con la mayor gratitud a la Licenciada Janette Yolanda Mendoza Gandara, por su paciencia, sabiduría y dirección, por permitirme que el presente trabajo hubiese tenido un final.

María Inés: Recibe este sencillo y sincero reconocimiento por ser una mujer maravillosa, tierna, dulce y llena de cualidades, por tu compañía en todo momento, por tu cariño, - comprensión, dedicación y ayuda por ser el principal motivo para superarme profesionalmente y personalmente.

TE AMO

HOY Y SIEMPRE.

A Luis, Alejandra, Martha, Rosario
y Mario, por su ayuda, compañía,
orientación y cariño, siempre
estarán en mi corazón.
LOS QUIERO MUCHO.

A Yolanda, Mayra y Edgar por ser la
bendición más grande que Dios me ha
enviado, y por hacerme sentir el tío
más orgulloso del mundo.
LOS ADORO.

A mis amigas y amigos por su
afecto, compañerismo y por los
gratos momentos que vivimos
juntos en nuestra formación
universitaria.
SON INOLVIDABLES

Andrea: La amistad es el tesoro más
valioso que desea y puede encontrar
un hombre, me siento orgulloso y le
doy gracias a Dios por haberme per-
mitido conocerte.
¡GRACIAS!

A Maure, Lupita, Cupertino y
Florentino (+) les dedico todo mi
cariño desde este lugar, porque
estoy seguro que seguirán viviendo
y acompañándose toda la vida.

EL TRANSPORTE TURISTICO COMO SERVICIO PUBLICO A TRAVES
DE LA CONCESION EN MEXICO.

I N T R O D U C C I O N 1

CAPITULO I. CONCESION.

1 .- ANTECEDENTES DEL TRANSPORTE TURISTICO EN MEXICO. 4
2 .- CONCEPTO DE CONCESION. 12
3 .- ELEMENTOS DE VALIDEZ. 13
4 .- REGIMEN CONTRACTUAL. 19
5 .- TERMINO DE LA CONCESION. 20

CAPITULO II .- SERVICIO PUBLICO.

1 .- CONCEPTO DE SERVICIO PUBLICO. 34
2 .- CARACTERISTICAS JURIDICAS. 37
3 .- CLASIFICACION 42
 3.1. CONFORME A SU OBJETO. 42
 3.2. CONFORME A SU JURISDICCION. 43

CAPITULO III .- TRANSPORTE TURISTICO.

1 .- CONCEPTO DE TRANSPORTE TURISTICO. 52
2 .- CLASIFICACION DEL TRANSPORTE TERRESTRE. 54
3 .- CLASIFICACION DEL TRANSPORTE AEREO. 68
4 .- CLASIFICACION DEL TRANSPORTE MARITIMO. 80

II

CONCLUSIONES. 98

BIBLIOGRAFIA. 100

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

La actividad turística como tercer captador de divisas en la economía nacional, requiere de un marco jurídico que se ajuste a las necesidades del tráfico turístico.

Teniendo en consideración que las vías generales de comunicación forman parte vital en las relaciones comerciales y de tránsito dentro y fuera de la República, los servicios públicos que se presten deberán cubrir características de calidad y de competencia.

Para lo cual el Estado tiene dentro de sus figuras jurídicas la de la concesión, que le permite deslindar actividades y de esta manera proporcionar un adecuado servicio público a través del auxilio de la iniciativa privada.

El transporte turístico como servicio público ha presentado una evolución paulatina conforme a las necesidades del sector por lo que se ha recurrido a la concesión, esto nos lleva a la necesidad de presentar este desarrollo y así mismo dar la visión de como opera esta figura jurídica.

Considerando que la infraestructura turística no ha sido creada específicamente como tal, surge la idea del servicio público como medio auxiliar para la promoción y desarrollo de la actividad del sector turismo. Por lo que resulta importante

presentar de que manera se han ido interrelacionando estas a través de las distintas maneras en que opera el servicio público.

Habiendo sido establecida la relación entre servicio público, concesión y actividad turística limitaremos esta última al aspecto transporte, determinando sus características en sus diversas vías de locomoción, señalando en que consisten estos y la operatividad de los mismos cumpliendo con sus requisitos establecidos dentro de la concesión.

Tomando en cuenta que el tema es más práctico que teórico se utilizó un método de desarrollo a través de la investigación de campo, está se realizó recurriendo a la información existente con lo que respecta a las necesidades del sector turismo, y así poder dar una propuesta que permita su adecuado desarrollo.

Para los temas ya establecidos y por demás tratados como lo son la concesión y el servicio público, se recurrió a la investigación documental, por medio del método deductivo ya que se partió de lo general a lo particular buscando dirigirlo a el área seleccionada.

C A P I T U L O I .

C O N C E S I O N .

- 1 . - A N T E C E D E N T E S D E L T R A N S P O R T E T U R I S T I C O E N M E X I C O .**
- 2 . - C O N C E P T O D E C O N C E S I O N .**
- 3 . - E L E M E N T O S D E V A L I D E Z .**
- 4 . - R E G I M E N C O N T R A C T U A L .**
- 5 . - T E R M I N O D E L A C O N C E S I O N .**

CAPITULO I. CONCESION.

1.- ANTECEDENTES DEL TRANSPORTE TURISTICO EN MEXICO.

El turismo como fenómeno tiene antecedentes remotos, pero es hasta nuestros días que en relación al carácter masivo que se ha manejado y a las repercusiones en el ámbito social, económico y cultural de las naciones, que ha sido necesario darle la importancia que requiere. Por parte del gobierno así como de la iniciativa privada.

Se habla de los peregrinos y romeros que impulsados por sentimientos religiosos, viajeros con espíritu aventurero o curiosidad emprendían andanzas trasladándose de su lugar de origen hacia otros desconocidos sin importar el peligro.

En el siglo VIII a.C. se acostumbraba en todo el mundo helénico, pactar treguas en las guerras que frecuentemente sostenían entre sí las Ciudades-Estado, a fin de facilitar y garantizar, en algunos casos con salvo conductos, el tránsito de concurrentes a los eventos olímpicos, para participar en ellos o sólo para presenciar las competencias deportivas que tenían lugar cada cuatro años en Olimpia.

Se habla de que Heródoto (484 - 425 a.C) practicaba sus viajes, entre otras razones, con el fin de cerciorarse más a fondo de costumbres, forma de vida y organización política de otras

sociedades.

Otro de los incentivos para viajar fueron los manantiales con propiedades curativas, a la caída del Imperio Romano se tiene conocimiento de viajeros que recorrían por tierra desde el Báltico hasta la China Meridional y seguían rutas ya establecidas para intercambios comerciales.

Es Marco Polo quien en la Edad Media destaca por sus viajes; además de los realizados por grupos que con motivos religiosos partían con regularidad hacia lugares santos, peregrinos hindues, musulmanes así como de otras creencias de los cuales existen crónicas y narraciones, que sirvieron como guías para emprender esos viajes.

En Europa en 1560 durante el Renacimiento se tuvo el propósito de difundir los conocimientos de la época y al no contar con los medios para ello se creó la academia "SECRETORUM NATURAE" en Nápoles.

Es en el siglo XVII, cuando se incrementa el número de los visitantes a los centros culturales y las grandes poblaciones, dándose desde entonces un apreciable movimiento migratorio entre los países europeos. Principalmente en Francia donde De Saint Morice publicó en 1672 la " La guía fiel de los extranjeros en Francia ". Dando detalles de caminos y sitios de interés, información sobre las modalidades de la lengua y los dialectos, describiendo los atractivos y sitios de diversión de sus alrededores.

En el siglo XVIII se emplea en Inglaterra la frase de origen francés *fair le grand tour*, para referirse a aquellos jóvenes, para completar su educación y cultura organizaban largos recorridos por diferentes países europeos, comenzando a denominarseles **TURISTAS**, siendo utilizado después en Francia este término para designar a toda persona que viajaba por curiosidad, placer o motivos culturales. Así se forman asociaciones en Roma, Florencia y París, fundándose en Londres **LA ROYAL SOCIETY**. Siendo adoptado por otros países en sus propias lenguas el término turismo, en el sentido de viaje hecho sin objeto lucrativo y tan sólo para distraerse, descansar, procurarse salud o por el sólo deseo de conocer otros lugares y costumbres.

En el siglo XIX, con la aparición del ferrocarril se provocó un incremento en el número de viajeros; y es Thomas Cook quien organiza el primer viaje colectivo, dándose así la organización con fines lucrativos.

La Declaración Universal de los Derechos del Hombre aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas el 10 de diciembre de 1948 establece que:

• Toda persona tiene derecho a circular libremente y a elegir su residencia en el territorio de un Estado, así como a salir de cualquier país, incluso del propio, y a regresar a su país •.

La cual forma parte de los antecedentes que existen como testimonio de la actividad turística del hombre.

Durante la Época Colonial no se conocen antecedentes directos y reales de la concesión en el servicio público que se relacionen con la actividad turística como tal. sin embargo se sabe que algunos de los mejores caminos de la Nueva España fueron contruidos por las asociaciones de comerciantes de la época, conocidas con el nombre de consulados, quienes estaban autorizados para cobrar el peaje por el derecho de tránsito en esas vías de comunicación, a fin de contar con los medios económicos necesarios para compensar las inversiones realizadas y proveerse de los fondos necesarios para su mantenimiento, es hasta la época independiente cuando se firman contratos entre la Administración Pública y los particulares para prestar determinados servicios públicos y utilizar bienes del estado. En esos contratos, las partes estipulaban la serie de condiciones financieras y de toda índole, que afectarían a la actividad del concesionario; en ocasiones señalaban también en ellos las tarifas que pagarían los usuarios, ya que en esa época la legislación administrativa era muy escasa.

En los Estados Unidos Mexicanos, los contratos a través de los cuales se otorgaban concesiones, fueron muy utilizados en el siglo pasado.¹

En materia de ferrocarriles, el primer contrato - concesión se celebró el 22 de Agosto de 1837, entre el Presidente Anastasio Bustamante y Francisco Arrillaga, para construir una vía férrea de México a Veracruz (no se llegó a construir); el 31 de octubre de 1853 se firmó un contrato con el Sr. Juan Leurié Richards, para continuar la construcción del ferrocarril por Puebla, el 18 de

 1Agosta Rosero, Miguel, Segundo Curso de Derecho Administrativo, Ed. Porrúa, México D.F., 1969, p. 467.

mayo de 1861 se otorgó el derecho al Sr. Antonio Escandón para continuar dicha construcción: para el ferrocarril de Tehuantepec. hubo múltiples contratos - concesión: el 10. de marzo de 1842. con el Sr. Don José Garay: el 5 de febrero de 1853 con la Compañía A.G.Slco: el 18 de enero de 1878. con el Sr. Edward Learned: el 8 de septiembre 1880. se otorgó a la Compañía del Ferrocarril Central México. la construcción del ferrocarril entre México y Paso del Norte (hoy Ciudad Juárez. Chih.) y el 13 de septiembre de 1880. a la Compañía del Ferrocarril Nacional la construcción de la vía México - Laredo.²

Durante el siglo pasado. la mayor parte de las concesiones se otorgaron a través de contratos. La Constitución en materia de aguas marinas interiores. de aguas nacionales de todas clases. permite su utilización mediante concesión en los términos del párrafo VI del artículo 27 Constitucional.

El artículo 11 Constitucional consigna el derecho que todo hombre tiene para entrar en la República. salir de ella. viajar por su territorio y mudar su residencia. sin necesidad de carta de seguridad. pasaporte. salvoconducto u otros requisitos semejantes. (libertad de tránsito). la cual es una garantía que impulse la actividad turística.

A finales de 1917 el gobierno del Distrito Federal decidió adoptar. el sistema de permisos para rutas fijas. Así surgió la primera línea de camiones de la ciudad de México. denominada Santa María Mixcalco y Anasco.

²Ibid.. p.488.

En 1918 cuando la Ford Motors Company, construyo el automóvil modelo T de cuatro cilindros, de tres pedales y sin palanca de velocidades, se le montaba la carrocería de camión de línea tipo " huacal " se le incorporó al servicio público.

A partir de 1925 se inició el programa de construcción de carreteras a ritmo ascendente. Largas rutas de caminos transitables en todo tiempo, cruzaron en un lapso relativamente breve nuestra geografía económica, cultural y política. Sin embargo pronto se hizo evidente el gran progreso de alguna poblaciones comunicadas por un camino libre cuya transitabilidad se hayaba saturada.

Para 1938-1939, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas reportaba 4328 unidades autorizadas para dar servicio público. Así mismo, se autorizo la formación de 33 cooperativas de autotransportistas, de acuerdo a la nueva ley de cooperativas de la época. Por acuerdo del secretario de comunicaciones y obras públicas y a propuesta del Departamento de Tránsito, el plazo de renovación de los permisos se prorrogó de 6 meses a un año.

En 1952 se atacó el problema de la saturación del viejo camino México-Cuernavaca y el Gobierno Federal construyó un nuevo camino, entregándolo a la misma empresa constructora para su operación. En 1954 se puso en servicio otro nuevo tramo de cuota entre Cuernavaca y Amacuzac que también se entregó a la Compañía Constructora del Sur, S.A. de C.V.

En el periodo de 1977-1982, se elaboró el Programa de

Desarrollo del Autotransporte Federal, con los objetivos de incrementar la eficiencia y la seguridad de los servicios, adecuándolos a la estructura jurídica y fortalecer financieramente su prestación, preservando en todos los casos la mexicanidad, el interés público y los derechos de los trabajadores de la actividad.

El 11 de Agosto de 1980 se modificó el procedimiento legal para facilitar el otorgamiento de concesiones, con el objeto de incrementar la seguridad jurídica, de los prestadores de servicios de transporte. En 1982 se expidieron los primeros títulos de concesión en canje por permisos eventuales o emergentes otorgados con anterioridad.³

La distinción entre concesiones y permisos en la Ley de Vías Generales de Comunicación, parece establecer respecto de la primera mayores requisitos y formalidades en relación con los segundos y hay quienes opinan que los organismos públicos descentralizados y las empresas públicas estatales no requieren concesión ni para prestar el servicio público, ni para explotar bienes del Estado, otorgándoseles tácitamente, tal es el caso por ejemplo de la ahora extinta Aeroméxico, que tenía concesión para prestar el servicio público aéreo y de otras empresas en situación similar, otros ejemplos de este tipo de concesiones son: la de La Secretaría de Comunicaciones y Transportes a Nacional Financiera, S.N.C., como fiduciaria del Fondo de Fomento al Turismo para la Construcción, Operación y Explotación de un Desarrollo Náutico

³ Ruiz Bianco, Manuel. Teoría General del Turismo, Ed. Diana, México D.F., 1987, pp. 41, 47.

Turístico localizado en Puerto Escondido. Oax., y otro con el mismo fin en la Bahía de Santa Cruz Huatulco, Oax., publicadas en el D.O.F. el 4 de julio de 1988.

En México, y de acuerdo con lo expuesto en el artículo 28 de la Constitución, párrafos 10 y 11, se confirma que las concesiones son de servicio público y de explotación de bienes del Estado.

Las concesiones sobre bienes de dominio público no crean derechos reales, solamente otorgan sin perjuicio de terceros, el derecho a realizar los usos, aprovechamientos o explotaciones, de acuerdo con las reglas y condiciones que establezcan las leyes y el acto de la concesión.

Salvo lo establecido en otras leyes, podrán ser hasta por un plazo de 20 años, el cual podrá ser prorrogado hasta por plazos equivalentes a los señalados originalmente a juicio de la Secretaría de Desarrollo Social como representante del Ejecutivo Federal. Debiendo considerar:

- A) El monto de la inversión que el concesionario pretende aplicar.
- B) Plazo de amortización de la inversión.
- C) Necesidad de la actividad o servicio que presta.
- D) Beneficio social y económico para la región o localidad.
- E) Reinversión que se haga para el mejoramiento de las instalaciones o del servicio prestado.

Al término de la concesión los bienes destinados a la

explotación . las obras e instalaciones serán a favor de la nación. En caso de prórroga o de otorgamiento de una nueva concesión, tendrá preferencia el concesionario original.

2.- CONCEPTO DE CONCESION .

CONCESION ADMINISTRATIVA es el acto por el cual se concede a un particular el manejo y explotación de un servicio público o la explotación y aprovechamiento de bienes del dominio del Estado.⁴

CONCESION ADMINISTRATIVA acto de la administración en virtud del cual se otorga, mediante determinadas condiciones, a un servicio de interés general realizado por un particular, carácter de servicio público como si fuera realizado por la administración.⁵

En la concesión se establecen los derechos que corresponden legalmente a la Administración Pública, para atender al funcionamiento de los servicios públicos, al dominio y administración de sus bienes y las demás situaciones que las leyes administrativas consideran como elemento concesionable.⁶

Es un procedimiento eficaz dentro de la estructura de la sociedad moderna para entregar a los particulares ciertas actividades o la explotación de bienes federales que el Estado no está en condiciones de desarrollar p o r su incapacidad económica o

⁴ Torre Rojas, Andrés. *Democracia Administrativa*. Ed. Porrúa. México D.F., 1959, p. 285.

⁵ Piza, Rafael. *Administración Jurídica*. Ed. Porrúa. México D.F., 1963, p. 177.

⁶ Torre Rojas, Andrés. *op. cit.*, p. 286.

porque así lo estima conveniente o útil.

En materia de transportes la nacionalización se ha planteado ante los graves problemas que origina, principalmente los transportes urbanos independientemente de que se han nacionalizado los ferrocarriles y se han creado instituciones descentralizadas como la red de Transportes Eléctricos del Distrito Federal y el Metro de la Ciudad de México.

La concesión estimula el fomento de la riqueza nacional, creando nuevos empleos, al mismo tiempo que el Estado recibe cantidades por concepto de impuestos, el particular, estimulado por la ambición de lucro, pone su mayor esfuerzo para una explotación intensiva de los recursos naturales o una eficaz atención de los servicios públicos concesionados.

3.- ELEMENTOS DE VALIDEZ .

La concesión es un acto mixto compuesto de tres elementos:⁷

- A) Un Acto Reglamentario.
- B) Un Acto Condición.
- C) Un Contrato

Al considerar el tercer elemento podemos proceder al desarrollo del porque algunos autores mencionan la existencia de elementos de validez en la concesión.

En la concesión, los particulares en unos casos, usan o aprovechan bienes del dominio directo de la Nación, como las minas, las aguas, y en otros se les faculta para la prestación de

⁷Acosta Rosero, Miguel, op. cit. p. 469.

un servicio público. de esa manera adquiere un derecho sobre un bien u obtiene una facultad que no estaba dentro de su esfera jurídica.

Al referirnos a la concesión administrativa como un contrato debemos resaltar que no es lo mismo que contrato administrativo. por lo que resulta necesario determinar las diferencias entre uno y otra.⁶

CONCESION ADMINISTRATIVA

Están reguladas. en su parte general. unilateralmente por la ley.

Se otorgan por la Administración a un particular.

Son peticiones por los particulares. es decir son solicitudes por estos a la Administración.

El particular hace suyos los productos o utilidades de la explotación. tanto de los bienes como de la prestación de los servicios concedidos.

CONTRATO ADMINISTRATIVO

Se rigen bilateralmente al menos en su aspecto formal por las cláusulas de pacto.

Se crea por las estipulaciones entre la Administración y los particulares.

La iniciativa parte de la Administración. es decir son propuestos u ofrecidos por esta a los particulares.

En el contrato de obra pública. figura parecida con concesión. el contratista se limita a realizar la obra y terminada será la Administración quien la explota.

⁶ Oliviero del Toro. Jurg. *Manual de Derecho Administrativo*. 54. Porrúa. México D.F.. 1976. pp. 78 y 79.

La concesión es el resultado de un contrato celebrado entre la Administración Pública y el concesionario, que es una persona física o jurídica colectiva, el concesionario se encarga de la realización de una obra o de la prestación de un servicio mediante prestaciones de carácter económico.

A) F O R M A .

Las concesiones no están sujetas en lo general a determinadas condiciones de forma pero no puede hacerse en el silencio de la Administración Pública, o en su aceptación tácita.

Se han establecido (machotes), impresos generalmente por la Administración Pública u organismos internacionales como el BID (BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO) a fin de asegurar el destino de los préstamos otorgados a los entes de la Administración Pública, así los contratantes deberán actuar conforme a lo establecido.

Los interesados para obtener concesión para construir, establecer o explotar las vías generales de comunicación, elaborarán solicitud a la Secretaría de Comunicaciones, de conformidad con los preceptos de la ley en materia y sus reglamentos, acompañándola de los estudios previos de carácter económico:

a) Distancia adecuada de la nueva vía respecto a las ya establecidas a fin de evitar duplicidades dentro de una misma zona de influencia, cuando las vías ya existentes satisfagan

con eficacia las necesidades de transporte de la región.

b) Perspectivas de tránsito inicial.

c) Riquezas naturales susceptibles de aprovechamiento;

d) Planeación de las explotaciones a que de lugar el estudio anterior;

e) Posibilidades de colonización;

f) Estado de la propiedad territorial que habra de beneficiarse con la nueva vía de comunicación.

El OTORGAMIENTO. Podrá ser ejercido por el Poder Público sobre el objeto de la concesión, sin embargo se debe asegurar que el concesionario tenga la competencia y los medios adecuados para la explotación de la misma, además para algunas hay preceptos que tienden a evitar que puedan causarse con su otorgamiento perjuicios a terceros.

Será otorgada por el Ejecutivo Federal por conducto de la Secretaría de Comunicaciones con sujeción a la ley en materia y sus reglamentos.

Recibida la solicitud de concesión y previo pago de los derechos respectivos, se procedera a efectuar los estudios técnicos que correspondan de acuerdo con las bases generales señaladas en los requisitos de forma, y las normas establecidas en materia de conservación del equilibrio ecológico como lo es la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, que tiene como finalidad

el incremento en la calidad de los servicios turísticos, respetando los aspectos anteriormente señalados.

Si el resultado de estos fuera favorable, la solicitud con las modificaciones que acuerde la Secretaría se publicará a costa del interesado por dos veces, de cinco en cinco días en el D.O.F., y en uno de los periódicos de mayor circulación, con el fin de que durante el plazo de diez días contados a partir de la última publicación las personas que pudieren resultar afectadas presenten sus observaciones.

Si transcurrido el plazo a que se refiere el párrafo anterior no se presentan objeciones, o si las que se presentan no fueren de tomarse en cuenta, se podrá otorgar la concesión con las modificaciones de carácter técnico y jurídico que se estimen pertinentes, previo cumplimiento de los requisitos técnicos, administrativos y legales que señale la Secretaría General de Comunicaciones y Transportes.

PUBLICACION. Es requisito esencial para que las concesiones de servicio público surtan sus efectos que las mismas, una vez otorgadas, se publiquen en el Diario Oficial de la Federación.

Con la exposición de los fundamentos que se hayan tenido para otorgarla y el programa a que habra de sujetarse la construcción o explotación de la vía concesionada.

EJECUCION. El concesionario debe ejecutar personalmente las obligaciones impuestas por el acto, existen casos en los cuales la

ley reconoce la posibilidad de que el concesionario traspase la concesión a una sociedad organizada conforme a las leyes del país.

Existen sin embargo algunos casos en que la ley permite que el concesionario traspase la concesión a una sociedad organizada conforme a las leyes del país, cuando lo considere conveniente y cumpla con los siguientes presupuestos (art. 13 L.V.G.C.):

a) Siempre que estén vigentes por un término no menor de cinco años.

b) Que el beneficiario haya cumplido con todas sus obligaciones.

Esta obligación implica además la de aportar todos los elementos pecuniarios indispensables para la ejecución de las obras y explotación de los servicios.

Los concesionarios, como garantía del cumplimiento de sus obligaciones constituirán, el depósito u otorgarán la garantía que fije la Secretaría de Comunicaciones.

DERECHO DE REVERSION. A la expiración del plazo de la concesión, el Estado pasa a ser propietario de todas las instalaciones y obras efectuadas, sin compensación alguna.

Se han asumido algunas características del contrato porque se tiende a proteger también los intereses legítimos del particular concesionario, creando a su favor una situación jurídica

individual que no puede ser modificada por el Estado. Salvo lo señalado en la ley.

Toda vez que tiene características de contrato es por lo que se ha desarrollado la principal de estas que es: la forma, sin ampliar en los otros elementos de validez, de acuerdo a las necesidades de la concesión.

4.- REGIMEN CONTRACTUAL .

Algunos autores señalan que la concesión puede equipararse con un contrato,⁹ por lo que se mencionará de el artículo 1794 del Código Civil para el Distrito Federal, sus elementos de existencia.

A) CONSENTIMIENTO DE LOS SUJETOS .

I.- Persona física o moral que lo expresará en forma simple y llana.

II.- El Estado o ente de la Administración Pública quien establecerá las condiciones del mismo.

B) OBJETO DEL CONTRATO .

I.- Determinado.

II.- Lícito.

III.- Posible.

⁹Acosta Romero, Miguel. op. cit. p. 469.

5.- TERMINO DE LA CONCESION .

Es la ley administrativa la que en cada caso fija la duración temporal de las concesiones.¹⁰ considerando que implica una fuerte inversión de capital que necesariamente debe ser recuperada en la duración de la misma. es deber del poder público tomar en cuenta estos aspectos para fijar las condiciones generales de las mismas.

No debe pensarse en términos excesivos, sino limitados o temporales de acuerdo con la naturaleza del servicio.

Al otorgarse una concesión. el concesionario se compromete a darle cumplimiento conforme a los requisitos establecidos en la ley respectiva atendiendo al área de que se trate.

Surgiendo diferente formas de término de la concesión tales como:

- A) REVOCACION. Por falta de cumplimiento por parte del concesionario. en la forma que establece la ley y sus reglamentos. dejando sin efecto el acto jurídico por medio del cual se le otorgó la concesión.
- B) CADUCIDAD. Cuando el concesionario no cumple con los requisitos que marca la ley o reglamento dentro del plazo autorizado. y. conforme los siguientes supuestos (art. 29 L.V.G.C.):

I .- Porque no se presenten los planos de reconocimiento y localización de las vías, puertos aéreos, campo de emergencia, estaciones, talleres y demás obras e instalaciones dentro del término señalado en las concesiones.

II .- Por no construir o no establecer, dentro de los plazos señalados en las concesiones la parte o la totalidad de la vía u obras convenidas.

III .- Que se interrumpa el servicio público prestado, en todo o en parte importante, sin causa justificada a juicio de la Secretaría de Comunicaciones, o sin previa autorización de la misma.

IV .- Porque se enajenen la concesión o alguno de los derechos en ella contenidos, o los bienes afectos a servicios de que se trate, sin la previa aprobación de la Secretaría de Comunicaciones.

V .- Porque se ceda, hipoteque, enajene, o de cualquier manera se grave la concesión o alguno de los derechos en ella establecidos, o los bienes afectos al servicio público de que se trate, a algún gobierno o Estado extranjero, o porque se les admita como socios en la empresa concesionada.

VI .- Porque se proporcione al enemigo, en caso de guerra internacional, cualesquiera de los elementos de que disponga el concesionario con motivo de su concesión.

VII .- Porque el concesionario cambie su nacionalidad mexicana.

VIII .- Porque se modifiquen o alteren substancialmente la naturaleza o condiciones en que opere el servicio, el trazo o la ruta de la vía, o los circuitos de las instalaciones, o su ubicación, sin la previa aprobación de la Secretaría de Comunicaciones.

IX .- Porque los concesionarios no paguen la participación que corresponda al Gobierno Federal, en los casos en que así se haya estipulado en las concesiones, o porque se defraude dolosamente al Erario, en la participación, sin perjuicio de la responsabilidad penal a que haya lugar.

X .- Porque el concesionario se reuse a cumplir en su caso con la reducción del 50% en el precio del servicio que cobren al público tratándose de los siguientes casos:

- a) Cuando el servicio sea oficial del Gobierno Federal.
- b) Si se ordena el servicio para el Ejecutivo Federal, por cualquier Secretaría o Departamento de Estado, por el jefe de ayudantes o secretario particular del Presidente de la República, y para los otros poderes, por los conductos que ellos designen.
- c) Cuando su pago sea a través de las oficinas federales con cargo al presupuesto de egresos.
- d) En las líneas de navegación aérea estarán obligadas a

hacer una reducción del 15%, siempre que cumplan con los requisitos anteriores.

XI .- Porque los concesionarios no cumplan con la obligación de conducir las diversas clases de correspondencia.

XII .- Por no otorgar la fianza o constituir el depósito como garantía de cumplimiento de sus obligaciones.

XIII .- Por los motivos de caducidad estipulados en las concesiones respectivas.

XIV .- Por incumplir lo dispuesto con respecto a su obligación de proteger a los pasajeros y sus pertenencias de los riesgos que puedan sufrir con motivo de la prestación del servicio y a los usuarios de la vía por el uso de las mismas; amparando los daños y perjuicios causados al viajero en su persona o en su equipaje o demás objetos de su propiedad o posesión, que se registren desde que aborden hasta que desciendan del vehículo o al usuario de la vía durante el trayecto de la misma. Mediante contrato de seguro.

C) RESCATE. Se da cuando el objeto de la concesión se refiera a la explotación de bienes del Estado. Consistiendo en la resolución de la concesión en un servicio público en el plazo fijado en el acto en que se otorgo o en la ley.

D) RENUNCIA. Cuando el concesionario titular haga voluntariamente esta manifestación de los derechos que tiene a su favor, con respecto al cargo de concesionario.

E) QUIEBRA. Conforme a los requisitos que marca la ley para su declaración, (vease Ley de Quiebras y Suspensión de Pagos), y conforme a lo siguiente:

I .- La administración y explotación del servicio público concesionado estará a cargo de un CONSEJO DE INCAUTACION, constituido por:

* Un representante de los acreedores.

** Un delegado de los obreros que presten servicios en la empresa.

*** Un representante de la concesionaria.

**** Dos de la Secretaría de Comunicaciones, uno de los cuales será el presidente de dicho consejo, cuyo funcionamiento determinara el reglamento respectivo.

II .- Por ninguna acción judicial podrá interrumpirse la explotación de los servicios públicos.

III .- El Consejo de Incautación desempeñara las funciones que correspondan al sindico o interventor y además estará obligado a:

* Consignar, con el carácter de depósito en el Banco de México, las cantidades que se obtengan en la explotación de los servicios después de deducidos los gastos de administración.

** Depositar en la misma institución bancaria las existencias de dinero o valores que tuviere la empresa en la época en que se decreta la incautación

*** Exhibir los libros pertenecientes a la compañía, cuando proceda y lo decreta el juez.

**** Procurar que el servicio público se preste en forma regular y continua, acatando todas las disposiciones que dicte la Secretaría de Comunicaciones en interés del mismo.

IV.- El juez que conozca de la quiebra dará, en todo caso, a la Secretaría de Comunicaciones y de Hacienda, la intervención que les corresponda para asegurar los derechos del Estado y del público usuario.

F) VENCIMIENTO. Cuando se cumple con el término previsto, así como cumplir con el objeto o materia. Se dará la reversión, donde los bienes concesionados pasan a poder del Estado.

Para construir, establecer y explotar vías generales de comunicación o cualquier clase de servicios conexos a estas, será bajo concesión o permiso del Ejecutivo Federal, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y con sujeción a los preceptos de

esta ley y sus reglamentos.

Debiendo estar sujeto a un plan general que responda a las necesidades de la economía nacional y que deberá hacerse del conocimiento del público, a cuyo efecto la Secretaría de Comunicaciones publicará, dentro de los primeros quince días del mes de enero de cada año, el programa de trabajos correspondientes.

Sólo se otorgarán a ciudadanos mexicanos o a sociedades constituidas conforme a las leyes del país, tratándose de sociedades se establecerá en la escritura constitutiva, en caso de que tuvieren o llegaren a tener uno o varios socios extranjeros, que estos se considerarán como nacionales respecto de la concesión, renunciando a invocar la protección de su país, bajo pena de perder, si lo hicieren, en beneficio de la Nación los bienes adquiridos. Conforme lo establece el artículo 12 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

Debiendo solicitar previa autorización de la Secretaría cuando se presenten las siguientes restricciones:

I .- Celebración de contratos directamente relacionados con los objetos de la concesión o permiso, los que no surtirán efectos mientras no se llene el requisito de aprobación.

II .- Explotar sus líneas en combinación con otra u otras empresas nacionales o extranjeras. Se entiende que existe combinación, cuando de común acuerdo establecen horarios.

itinerarios. tarifas unidas o combinadas. expidan documentos directos. intercambien sus equipos o ejecuten otros actos análogos con ese fin.

III .- Establecer en beneficio de los usuarios, con las condiciones y limitaciones que la Secretaría de Comunicaciones determine, todos aquellos servicios y facilidades que, sin ser indispensables para la comunicación y el transporte, sean incidentales o conexos con el mismo. Para estos servicios los concesionarios o permisionarios no disfrutarán de las franquicias que concede la L.V.G.C. con excepción de la de carros dormitorios.

Los concesionarios y permisionarios tienen la obligación de enlazar sus vías, líneas o instalaciones con las de otras empresas y con las del Gobierno Federal, así como de combinar sus servicios con los de aquellas y con los de éste, cuando el interés público lo exija y siempre que a juicio de la Secretaría de Comunicaciones se reúna los requisitos técnicos necesarios para que el servicio sea eficiente. La Secretaría fijara en cada caso las bases conforme a las cuales deberán enlazarse las vías, o instalaciones y hacerse el servicio combinado, oyendo previamente a los afectados.

Las tarifas para el cobro conforme lo establecido en el artículo 55 de la L.V.G.C., en los servicios de las empresas porteadoras comprenderan las cuotas y las condiciones conforme a las cuales deberán aplicarse y estarán sujetas a las reglas siguientes:

I .- Las tarifas y los elementos de su aplicación, como tablas de distancias, clasificaciones de efectos, tablas de mermas etc., serán formadas por las empresas y sometidas a las Secretaría de Comunicaciones, quien las aprobará, siempre que se encuentren de acuerdo con los preceptos de su ley y reglamentos y, de las concesiones respectivas.

II .- Las tarifas se formularán y aplicarán observando perfecta igualdad de tratamiento, excepto en los casos en que su ley autorice lo contrario.

III .- Las tarifas y sus modificaciones entrarán en vigor una vez aprobadas o registradas, en la fecha que expresamente señale la Secretaría de Comunicaciones.

Ordenando en los casos en que por su importancia deban ser publicados en el Diario Oficial, cuando se trate de tarifas unidas con líneas extranjeras la Secretaría de acuerdo con las empresas modificara los plazos señalados anteriormente.

IV .- Las tarifas de competencia se formularán siempre que no sean a base de pérdida directa por la explotación en el tramo de la competencia. La Secretaría de Comunicaciones determinará en cada caso, cuales son los puntos o zonas de competencia:

V .- Las tarifas estarán en vigor durante el período que las mismas indiquen. Si no lo expresan regirán hasta la fecha que fije el documento por el cual se las cancele o modifique.

Todas las tarifas, ya sea que señalen o no el tiempo de su vigencia estarán sujetas a ser revisadas, modificadas o canceladas, en los terminos que ordene la Secretaría de Comunicaciones de conformidad con la ley y su reglamentos.

VI .- La clasificación de efectos será uniforme para cada sistema de transporte en las zonas que fije la Secretaría y se formulará de acuerdo con lo que se determine en el reglamento.

Las empresas estarán obligadas a aplicar las tarifas sin variación alguna. Queda en consecuencia, prohibidos (art. 57 L.V.G.C.):

I .- Todos los actos o contratos por los que se conceda directa o indirectamente a una o varias personas, ya sea un precio menor que el autorizado en la tarifa, ya sea en condiciones distintas de las que esta establece.

II .- La devolución de todo o de parte del precio cobrado cuando tienda a reducir las cuotas de las tarifas, aun cuando no se haga directamente a los interesados, sino a personas que puedan considerarse como intermediarias, ya sean agentes, comisionistas, etc.

III .- Los pases, pasajes libres de cargos o franquicias, excepto en los casos siguientes y con sujeción a los reglamentos respectivos:

a) Los que se den a funcionarios y empleados

federales o de los estados cuyas funciones se relacionen con el servicio de la empresa que los extienda, y los que a juicio de esta, sea necesario conceder a otros funcionarios o empleados públicos.

b) Los que se den a empleados y sus familiares, a las organizaciones sindicales o gremiales, ya sean de la empresa que expide el pase o pasaje libre, o de otras empresas de transporte nacionales o extranjeras.

c) Los que se concedan a la persona que deba viajar cuidando animales o mercancías, en los casos en que las tarifas respectivas así lo estipulen.

d) Los que se expidan a título de reciprocidad entre empresas de vías generales de comunicación.

Todos los convenios que celebren las empresas para la expedición de pases serán sometidos a la previa aprobación de la Secretaría. En todo caso, las mismas empresas estarán obligadas a informar mensualmente a la propia Secretaría sobre los pases que hayan expedido.

Se considerarán **TARIFAS ESPECIALES** y exceptuadas de las condiciones anteriores:

I .-Los contratos celebrados entre el Gobierno Federal, y las empresas, en interés de la sociedad o de un servicio público.

II .- Las reducciones que hagan las empresas por razones de beneficencia a estudiantes, maestros, repatriados, colonos, turistas, niños, compañías de espectáculos públicos, conjuntos deportivos, agentes o comisionistas de viajeros, representantes de sindicatos o de cooperativas de trabajadores que viajen en el desempeño de funciones propias de su cargo, y en general, a los trabajadores que reciban salarios reducidos.

En todos los casos deberán acreditar el carácter con que lo solicitan y la legitimidad de las causas que fundan su solicitud, en la forma y términos que señalen los reglamentos respectivos o las mismas tarifas especiales, pudiendo ser canceladas por disposición de la Secretaría de Comunicaciones cuando así lo juzgue conveniente.

CAPITULO II.

SERVICIO PUBLICO.

1 .- CONCEPTO DE SERVICIO PUBLICO.

2 .- CARACTERISTICAS JURIDICAS.

3 .- CLASIFICACION.

3.1. - CONFORME A SU OBJETO.

3.2. - CONFORME A SU JURISDICCION.

CAPITULO II.- SERVICIO PUBLICO.

Innumerables son las razones que dan origen a los servicios públicos. en los que su duración tendrá un límite. Su creación dependerá de factores económicos y sociales. surge para establecer la separación de competencias entre las autoridades judiciales ordinarias y las administrativas.¹¹

Los deberes de los gobernantes son múltiples y constituyen los servicios públicos. al aumentar los servicios públicos crecen los deberes de los gobernantes y esa proporción está en relación con el crecimiento de la solidaridad social. La fuerza de los vínculos sociales crea el progreso del Estado. Cuando las necesidades son mayores. los vínculos de solidaridad se estrechan más y los servicios públicos (deberes de los gobernantes), aumentan.

A nivel constitucional. el texto original de 1917 sólo hizo referencia a os servicios públicos de educación. de las armas. de jurados. de las huelgas en los servicios públicos en su artículo 3o.. 5o.. y 123 en su Apartado A. fracción XVIII. respectivamente. así como los bienes raíces e inmuebles dedicados a los servicios públicos de la federación. en el artículo 27 fracciones II y IV. pero sin aclarar el concepto ni señalar las características particulares para su establecimiento y desarrollo.

De las reformas que se han hecho al texto original de la Constitución destacan las correspondientes a los artículos 28 y

¹¹ Canesi, José. Curso Administrativo. Ed. Depelma. Buenos Aires. Argentina. 1976. Vol. I. p. 90.

115, toda vez que en ellos se utiliza el termino servicio público, con precisión respecto a su contenido y características.

Del artículo 28 destaca en el párrafo noveno, en el cual se dan las bases para el otorgamiento de las concesiones de servicio público y en particular, el párrafo decimo, en virtud de que por primera vez establece la existencia especial de un regimen de servicio público y la obligatoriedad de que se regule en la ley a efecto de que pueda ser considerado como tal.

La regulación que se establece en el citado artículo 28 Constitucional resulta de suma importancia, ya que con ella la creación y organización de un servicio público sólo puede hacerse a través de una ley formalmente considerada; es decir por una acto del Poder Legislativo, que de manera general lo establezca, con lo cual queda descartada la posibilidad de que la Administración Pública determine arbitrariamente que tal o cual actividad constituirá un servicio público.

Por lo tanto, sólo podrán ser considerados como servicios públicos aquellas actividades que la Constitución u otras leyes establezcan.

1 .- CONCEPTO DE SERVICIO PUBLICO.

SERVICIO PUBLICO ACTIVIDAD DESTINADA A SATISFACER UNA NECESIDAD COLECTIVA DE CARACTER MATERIAL, ECONOMICO, CULTURAL, MEDIANTE PRESTACIONES CONCRETAS E INDIVIDUALIZADAS, SUJETAS A UN REGIMEN JURIDICO, QUE LES IMPONGA ADECUACION, REGULARIDAD E

uniformidad.¹²

SERVICIO PUBLICO actividad directa del estado o autorizada a los particulares, que ha sido creada y controlada para asegurar de una manera permanente, regular y continua y sin propósitos de lucro, la satisfacción de necesidades colectivas de interés general y de carácter material, económico y cultural sujetos a un régimen de policía y por ahora a un régimen de derecho privado, en los servicios públicos concesionados en lo que se refiere a sus relaciones con el público.

Es un servicio técnico ofrecido al público de una manera regular y continua para satisfacción de una necesidad colectiva y por una organización pública no lucrativa.¹³

ELEMENTOS DE LOS SERVICIOS PUBLICOS.

Se considera que existe un servicio público cuando se reúnen los elementos siguientes:

a) Creación del Estado atendiendo en su organización y funcionamiento con los elementos apropiados, como resultado de una decisión del Estado que declare como servicio público determinada actividad la cual se considera como indispensable su prestación.

¹²Frags. Cabino. *Desarrollo Administrativo*, Ed. Porrúa, México D.F., 1991, p. 138.

¹³ Marco Rojas, *América*, op. cit. p. 57.

B) Se presta a través de una organización de interés público con personalidad y medios económicos adecuados que garanticen su prestación con forma regular, continua y con el aprovechamiento metódicamente organizado de conocimientos y aptitudes que les sean necesarios.

C) Debe ser caracterizado en forma principal sin la idea de lucro aun cuando algunos de ellos precisan para su mantenimiento y adecuada prestación de determinadas ganancias, sujetos a un régimen financiero adecuado.

D) Debe ser destinado de medios exorbitantes del derecho común y gobernado por las reglas y el poder de policía del Estado.

E) En ocasiones puede depositarse su prestación en los particulares, siempre rodeado por el Estado de la seguridad y prerrogativas del poder público con respecto de los propósitos industriales o comerciales que le caracterizan y bajo el reconocimiento siempre también del derecho de los usuarios.

F) Es una función que el Estado considera como obligatoria en un momento determinado por la relevancia del mismo.

G) Un cierto número de agentes jerarquizados para realizar la función, en grado de importancia y conformes vaya siendo requeridos, durante el desempeño del servicio público.

H) Una cierta cantidad de recursos materiales, humanos y financieros para el cumplimiento del mismo.

I) Un régimen jurídico especial, aplicable a la naturaleza del mismo en cada caso.

2.- CARACTERISTICAS JURIDICAS.

Se considera al servicio público, como la obra de la administración, como el servicio técnico prestado al público, de una manera regular y continua para la satisfacción de necesidades públicas: esta continuidad y regularidad hacen visible una característica que presenta la idea del servicio: dar al público una ventaja o una comodidad usual.

Esta actividad que corresponde desarrollarla exclusivamente a los gobernantes, con el fin de mantener la interdependencia social, debe prestarse de una manera regular, permanente y continua, sujetándola a un régimen jurídico especial, ya que de lo contrario se presentarían daños incalculables, a la salud, vida, seguridad y economía de la población.¹⁴

Es una actividad de interés público en que, en unos casos, la Administración tiene directamente la responsabilidad financiera y en otros carece de ella, pero mantiene la supremacía y el control superior del servicio: esto es que algunas veces la administración del servicio público se efectúa de forma directa y, en otras ocasiones, la Administración Pública sólo provoca la organización del servicio público y se contenta con su control.

El procedimiento de organización del servicio público y de las cláusulas que las constituyen, esto es a la disciplina

¹⁴Linares, Francisco, Fundamentos del Derecho Administrativo, Ed. Astrea, Buenos Aires, Argentina, 1975, p. 65.

jurídica que regule su actividad. Con un procedimiento especial se da satisfacción a necesidades de interés general y sus cláusulas configuran un régimen jurídico especial que vincula el funcionamiento regular y continuo del servicio, la situación jurídica de los individuos adscritos al mismo, la condición jurídica de las cosas, la competencia de los tribunales administrativos, los actos jurídicos por quienes gestionan el servicio y, en fin, las circunstancias de que las reglas especiales aplicables a los servicios públicos son en todo momento modificables por las leyes y reglamentos.

El régimen legal comprenderá los siguientes aspectos:

- 1.- La modificación en todo instante del servicio público.
- 2.- El personal está sometido al régimen legal del servicio.
- 3.- Los fondos, son públicos.
- 4.- Las obras, son obras públicas.
- 5.- Los actos jurídicos son actos administrativos.
- 6.- El servicio satisface una necesidad pública sin ánimo de lucro.
- 7.- El servicio está a la orden de quien quiera servirse de él.
- 8.- Ante el servicio, todos son iguales en la aplicación de tarifas, condiciones, etc.

El establecimiento, organización, transformación y supresión de los servicios públicos, tiene finalidades diversas, pero están interrelacionadas.

El establecimiento y organización, debe ser a cargo, generalmente, del Estado - y se afirma que generalmente -, por que hay actividades de los particulares que tocan la frontera del servicio público que determina que una necesidad de interés público, o colectiva será satisfecha mediante un procedimiento sujeto a un régimen jurídico especial.

2.1. - GENERALIDAD.

Debe ser en beneficio de toda la población en general, satisfaciendo necesidades colectivas, en virtud de que es para todos los que lo solicitan, debe realizarse sin distinción alguna.

2.2. - UNIFORMIDAD.

Durante el tiempo que dure la concesión, y mientras se preste el servicio público deberá cumplir con las características requeridas por la autoridad para su adecuado cumplimiento, conservando calidad y sin presentar variantes sobre la misma que pudieran afectar la prestación del servicio. Deben ser idénticas las prestaciones para todos lo que se encuentran en igualdad de condiciones al solicitar el servicio.

Permite la existencia de diversas categorías de usuarios, las prestaciones se deben realizar en igualdad de condiciones para los

que se encuentren en la misma categoría, y desigual para los que se coloquen en otras diferentes.

2.3 .- R E G U L A R I D A D .

Son servicios que deben prestarse conforme a las frecuencias e itinerarios establecidos, sujetos a las reglas o normas que los rigen. Así como las condiciones preestablecidas en las reglas, normas y demás disposiciones aplicables, mismas que disponen la forma en que deberá ser prestado.

2.4. - C O N T I N U I D A D .

Dando cumplimiento a lo establecido en la concesión debe ser prestado con las mismas características por las cuales se otorgo su explotación durante todo su desarrollo en forma ininterrumpida. De manera oportuna y eficiente, lo cual no sería posible lograr si existe interrupción en la prestación de tales servicios.

A fin de lograr dicha continuidad, en los ordenamientos jurídicos o en los actos de concesión se establecen una serie de medidas como son, entre otras las siguientes:

a) Limitaciones o exclusión del derecho de huelga.

b) Ejecución directa por parte de la administración en la prestación, en aquellos casos en que el servicio público sea concesionado, como es el caso de la requisa.

c) Sanciones al concesionario que interrumpe el servicio.

d) Imposibilidad de que se dicten medidas ejecutivas en contra de los bienes afectos a los servicios públicos.

Dentro de estas medidas como referencia mencionaremos la huelga en los servicios públicos, ya que en la continuidad en la prestación de ellos se encuentra íntimamente vinculada con la huelga, pues esta al suspender o paralizar totalmente la actividad prestacional del servicio, afecta la satisfacción de las necesidades públicas con detrimento del interés general.

Tal es el caso establecido en el artículo 123 Apartado A, fracción XVIII Constitucional, con relación a la huelga en los servicios públicos, la obligación de los trabajadores de dar aviso a la Junta de Conciliación y Arbitraje, con 10 días de anticipación a la fecha señalada para la suspensión del trabajo.

Por su parte, el artículo 459 en relación con el 920 fracción III, ambos de la Ley Federal del Trabajo, establece que la huelga será legalmente inexistente cuando no se cumpla con el plazo antes señalado. Además el artículo 460 de dicho ordenamiento laboral preceptúa que los trabajadores huelguistas deberán continuar prestando los siguientes servicios:

I .- Los buques, aeronaves, trenes, autobuses, y demás vehículos de transportes que se encuentren en ruta, deberán conducirse a su punto de destino; y,

II.- En los hospitales, sanatorios, clínicas y demás establecimientos análogos, continuará la atención de los pacientes recluidos al momento de suspenderse el trabajo, hasta que puedan ser trasladados a otro establecimiento.

En el orden administrativo también existen leyes que establecen medidas que la administración pública deberá adoptar para evitar que los servicios públicos se vean interrumpidos por tales causas, o por otras que impidan, de igual manera su continuidad, como es el caso de la Ley de Vías Generales de Comunicación, en su artículo 112 establece la facultad del gobierno para la requisición de las vías generales de comunicación, de los medios de transporte, de sus servicios auxiliares, accesorios y dependencias, bienes muebles e inmuebles y de disponer de todo ello como juzgue conveniente, entre otros supuestos, por grave alteración del orden público o cuando se tema algún peligro inminente para la paz interior del país, o para la economía nacional, lo cual puede originarse por la huelga en tales servicios públicos.

3.1.-CLASIFICACION DE LOS SERVICIOS PUBLICOS CONFORME A SU OBJETO.

- A) MATERIAL (agua, electricidad, transporte de personas).
 Esta encaminado al manejo, administración, control de recursos y equipos materiales.
- B) FINANCIERO (suministro de crédito, régimen de seguros, de finanzas, etc.)

En lo referente a la situación económica.

C) INTELLECTUAL (la enseñanza en sus diversos grados)

Manteniendo un control en la preparación, capacitación y adiestramiento del personal para la adecuada prestación de los servicios.

3.2.-CLASIFICACION DE LOS SERVICIOS PUBLICOS CONFORME A SU JURISDICCION

I .- F E D E R A L E S (art. 124 Constitucional).

A) EXCLUSIVOS.

Serán aquellos cuya prestación se efectua de manera monopolística por el Estado tales como: correos, telégrafos, banco único de emisión art. 28 Constitucional.

B) CONCURRENTES CON LOS PARTICULARES.

Aquellos que debiendo ser prestados por la autoridad federal, son susceptibles de atención, bien directamente por la autoridad correspondiente, o bien a base de concesión otorgada por aquella a los particulares (radiodifusión, teléfonos, etc.) que son prestados por empresas particulares, pero siempre bajo la vigilancia del Estado de acuerdo con los principios de orden público que los rigen.

C) CONCURRENTES CON LAS DEMAS ENTIDADES.

Son aquellos en los que no concurre la exclusividad de la competencia federal y son susceptibles en colaboración con las autoridades locales y municipales, como lo establece la fracción III, del artículo 115 Constitucional (calles, parques, jardines y tránsito, entre otros).

II .- E S T A T A L E S . (art. 124 Constitucional).

Son los prestados por los Gobiernos locales de los Estados de acuerdo con la separación de competencia federal y local que determina la legislación señalada.

III .- M U N I C I P A L E S .

Aquellos que por su naturaleza van dirigidos a la satisfacción de necesidades colectivas en relación con el manejo de una ciudad o de una circunscripción territorial determinada

En el ámbito municipal la fracción III del artículo 115 Constitucional identifica los siguientes servicios públicos:

- a) Agua potable y alcantarillado.
- b) Alumbrado público.
- c) Limpia.
- d) Mercados y centrales de abasto.

- e) Panteones.
- f) Rastro.
- g) Calles, parques y jardines.
- h) Seguridad pública y tránsito.
- i) Los demás que las legislaturas locales determinen.

IV. - INTERNACIONALES .

Creados por actividades de la Organización de las Naciones Unidas (O.N.U.), que representan interés para todas las naciones como (sanidad, educación, asistencia, etc.), derivado del interés internacional.

Muchas han sido las clasificaciones que se le han dado y una de las más completas es la siguiente:

a) Por razón de su importancia: es esenciales que se relacionan con el cumplimiento de los fines del propio Estado (servicio de Defensa Nacional, Policía, Justicia, etc.), y secundarios, aquellos que no son imprescindibles para los fines del propio Estado serán todos los que no sean exclusivos del mismo.

b) Necesarios y voluntarios, según que las Entidades Públicas estén o no obligadas a tenerlos.

c) Por razón de su utilización, en obligatorios y

facultativos. Los primeros imponen a los particulares por motivos de interés general (alcantarillado, agua, instrucción primaria); los segundos, su uso queda a libre voluntad del usuario. (correos, telefonos, ferrocarriles).

d) Por razón de competencia, se dividen en exclusivos y concurrentes. Los exclusivos sólo pueden ser atendidos por entidades administrativas o por encargo de estas (policía, defensa nacional, correos, telefonos); los concurrentes se refieren a necesidades que también satisfacen el esfuerzo particular (educación, beneficencia, asistencia social).

e) Por la persona administrativa de quien dependen se divide, de acuerdo con nuestro marco jurídico: federales, estatales y municipales.

f) Por razón de los usuarios se clasifican en: generales y especiales. Los primeros consideran los intereses de todos los ciudadanos sin distinción de categorías, todos pueden hacer uso de ellos (ferrocarriles, correos, telefonos); los segundos sólo se ofrecen a ciertas personas en quienes concurra algunas circunstancias determinadas (asistencia, beneficencia).

g) Por las maneras como se satisfacen las necesidades colectivas, los servicios públicos pueden ser directos o indirectos.

h) Por su composición: pueden ser simples, cuando son únicamente servicios públicos mixtos, cuando son servicios

publicos montados según normas de derecho privado.¹⁵

Otras clasificaciones que se han dado al servicio público son las siguientes:

A) I M P O R T A N C I A .

ESENCIALES.- Serán aquellos que tienden a satisfacer las necesidades básicas de los individuos o de la población en general tales como suministro de agua potable, la defensa nacional, la seguridad pública, la salud, la justicia, etc.

NO ESENCIALES.- Son aquellos que no reúnen el grado de esenciales, tales como la enseñanza, correos, transportes, etc., será en atención a este criterio, dependiendo de la trascendencia que tenga la correspondiente actividad en la subsistencia de las personas o del Estado mismo.

B) U T I L I Z A C I O N .

OBLIGATORIOS.- Aquellos que el Estado tenga el deber, por norma constitucional, o legal, de crearlos y organizarlos, tales como educación básica, recolección de basura, suministro de agua potable, defensa nacional, justicia, etc. Estos por norma constitucional o legal impone a los particulares la obligación de utilizarlos, tales como la educación primaria y la secundaria.¹⁶

FACULTATIVOS.- Son los que el Estado no tiene la obligación de crear entre los que se encuentran los relativos a transportes.

15 Acosta Romero, Miguel, op. cit. pp. 506 y 509.

16 Id.

enseñanza universitaria, etc. Con relación a los usuarios no existe norma alguna que les imponga su utilización, verbigracia, el servicio público de transporte, de comunicación telefónica, etc.¹⁷

C) DETERMINACION DE LOS USUARIOS.

UTI UNIVERSI.- Estos reportan una utilidad genérica en cuanto tienen como destinatario a la población en general, en su conjunto, por ello los usuarios son indeterminados, por ejemplo, la policía de seguridad pública, la defensa nacional, la justicia.¹⁸

UTI SINGULI.- Son aquellos en que la utilidad que el mismo reporta es concreta o particular, ya que beneficia individualmente a sujetos determinados o determinables, tales como transportes, comunicación, suministro de agua potable, energía eléctrica, etc.¹⁹

D) POR LA PERSONA QUE PRESTA EL SERVICIO.

PROPIOS.- Son los prestados por el Estado en forma directa, o indirectamente por particulares concesionados.

IMPROPIOS.- Son aquellos prestados por los gobernados, si que para ello medie concesión administrativa, pero sujetos a las disposiciones reglamentarias de control.

E) POR LA RETRIBUCION DE LOS SERVICIOS.

GRATUITOS.- Son aquellos donde los usuarios no tienen que cubrir

17 Id.

18 Id.

19 Id.

ninguna contraprestación específica y concreta por su utilización.

No obstante el servicio público, aunque no sea retribuido en forma concreta y específica por los usuarios, nunca es gratuito pues aún entonces el servicio es costado por la comunidad a través del impuesto, cuyo monto, sin embargo, nunca guarda proporción con el servicio recibido (considerado como valor y referido a cada individuo en particular, el impuesto es de menor monto que el importe del servicio en cuestión).

Tratándose pues de una gratuidad relativa, en el sentido de que si bien en tal caso el servicio no lo paga individualmente cada usuario, lo paga en cambio la sociedad o comunidad, en su conjunto. Sólo en ese sentido, y con ese alcance nos podemos referir a un servicio gratuito.

ONEROSOS O LUCRATIVOS. - Son aquellos en que el usuario tiene que cubrir el pago, concreto y específico que la tarifa específica establece por la prestación que se vaya a recibir.

La excepcional importancia que las comunicaciones revisten para el progreso social y para la actividad del Estado, hace de ellas una necesidad primordial de la vida colectiva, cuya esencia consiste en el intercambio de ideas, de personas y productos.

La satisfacción de esta necesidad adquiere hoy la jerarquía de un servicio público, al que el Estado debe proveer por diversos medios, directos unos, indirectos otros, por acción exclusiva a veces, por acción concurrente y aún por delegación otras.

Lo que no se discute, lo que no puede discutirse, es el derecho y el deber del Estado de asumir por sí la dirección, organización y control de las comunicaciones. Lógico es pensar que la situación es susceptible de variar según los casos y que en consecuencia la mayor o menor intervención oficial variará a veces, para moverse desde los extremos del monopolio, la libre concurrencia según lo aconsejen las circunstancias y lo permitan los recursos disponibles.

Se distinguen diversas clases de medios de comunicación, siendo los principales el camino, la vía férrea, la navegación marítima y fluvial, la navegación aérea, el telégrafo, el teléfono, la radio, telegrafía y telefonía, y a su respecto caben también soluciones divergentes.

C A P I T U L O I I I .

T R A N S P O R T E T U R I S T I C O .

- 1 . - C O N C E P T O D E T R A N S P O R T E T U R I S T I C O .**
- 2 . - C L A S I F I C A C I O N D E L T R A N S P O R T E T E R R E S T R E .**
- 3 . - C L A S I F I C A C I O N D E L T R A N S P O R T E A E R E O .**
- 4 . - C L A S I F I C A C I O N D E L T R A N S P O R T E M A R I T I M O .**

1.- CONCEPTO DE TRANSPORTE TURISTICO.

LA LIBERTAD DE TRANSITO, está consagrada en el Artículo II Constitucional, impuesto al Estado, como un deber negativo, es decir de no impedir su ejercicio por parte de sus titulares, no comprende por otra parte la obligación de prestar ningún servicio como el de transporte regido por la ley de Vías Generales de Comunicación en el orden federal y por las leyes o reglamentos de tránsito en la esfera local, ni excluye la potestad de las autoridades federales o locales, según el caso, para reglamentar los medio de locomoción que la persona pueda utilizar para su traslación dentro del territorio de la Republica.

En efecto la obligación que impone a las autoridades el articulo 11 constitucional consiste en que no impidan a ningún sujeto su movilización personal dentro del territorio nacional, pero no en permitirle desplazarse y movilizarse en cualquier medio de transporte. 28

Es decir, la libertad de tránsito a que se refiere dicho precepto sólo debe entenderse con relación a las personas, sin abarcar la traslación en cualquier medio de locomoción, por lo cual las autoridades federales o locales, conforme a las leyes o reglamentos respectivos, pueden prohibir que alguna persona se movilice en vehiculos que no reúnan las condiciones establecidas por estos ordenamientos.

La mayoría de los transportes y los de más importancia se efectúan sobre las llamadas "vías generales de comunicación", las controversias que se susciten sobre interpretación y cumplimiento de las concesiones y todas clases de contratos relacionados con las vías generales de comunicación y medios de transporte, se decidirán:

- I.- Por los términos mismos de las concesiones y los contratos.
- II.- Por la Ley de Vías Generales de Comunicación, sus reglamentos y demás leyes especiales.
- III.- A falta de disposiciones en estas legislaciones, por los preceptos del Código de Comercio.
- IV.- En defecto de unos y otros, por los preceptos de los Códigos Civil y de Procedimientos Civiles Federales.
- V.- En su defecto, de acuerdo con las necesidades mismas del servicio pública de cuya satisfacción se trata.

El acto de trasladar personas o bienes de un lugar a otro en un medio permitido por la ley a cambio de una remuneración, constituye la esencia misma del transporte; se trata de un servicio encaminado a realizar el traslado de las personas, a cambio de una prestación a favor de quien realiza tal servicio.

Esta actividad, regulada por la ley siempre y cuando se dirija a satisfacer un fin turístico, constituye otra de las

actividades indirectas del turismo receptivo y emisor. que es la reglamentación de los transportes con fines turisticos.

2. - T E R R E S T R E .

Los transportes terrestres constituyen hoy en día el apoyo más importante del turismo en masa. Primero el ferrocarril en el siglo XIX, y después el automóvil en el XX, han modificado la configuración social en el mundo y han hecho posible la difusión del turismo.

La evolución del automóvil y del autobus turístico con su expansión han ido delegando a un segundotérmino al ferrocarril, dado a su producción y aceptación en masa, en el Estado mexicano se opto por absorber la prestación del servicio de ferrocarriles, así como de su situación económica, llevandola a cabo en un inicio con la nacionalización de los mismos, y con la creación de políticas proteccionistas para este servicio público.

A) F E R R O C A R R I L E S .

Las concesiones para la construcción y explotación de ferrocarriles se otorgarán preferentemente:

I .- A las sociedades creadas para ese efecto, en las cuales el Gobierno Federal sea accionista mayoritario; y

II .- A las sociedades organizadas bajo el régimen cooperativo, con el mismo objeto

Dichas concesiones se otorgarán por el plazo que fije la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, que no podrá exceder de 70 años.

Los ferrocarriles particulares y los que siendo auxiliares de una explotación industrial hagan servicios públicos, estarán sujetos, por lo que respecta a la explotación de dichos servicios públicos a las bases que conforme a las prescripciones que establece la Ley de Vías Generales de Comunicación y a los Reglamentos que fije la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

En ellas se determinarán las obligaciones y derechos del permisionario; nombrándose un interventor cuyos emolumentos serán cubiertos por aquel.

Los ferrocarriles particulares y los auxiliares de una explotación particular, para hacer un servicio público necesitarán de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Dichos permisos serán revocables en cualquier tiempo, a juicio de la propia Secretaría, y para tal situación se puede observar la siguiente clasificación:

I .- SERVICIO REGULAR para el transporte de pasajeros, y con itinerarios fijos. En la mayoría de los países son operados por el propio Estado.

II .- SERVICIO TURISTICO son operados generalmente por empresas privadas, para viajes recreacionales.

El servicio de carros dormitorio y comedores que proporcionen las empresas ferrocarrileras será considerado como auxiliar de las mismas y estará sujeto, así como el servicio que en ellos se presten a la jurisdicción de la Secretaría de Comunicaciones en lo referente a su inspección, y, a las tarifas que por unos y otros servicios cobren las empresas respectivas.

B) AUTOBUS.

Corresponde a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes planear, autorizar mediante concesión o permiso, coordinar, controlar, vigilar, inspeccionar y verificar los servicios de autotransporte federal exclusivo de turismo, sin perjuicio de las facultades que competen a otras autoridades.

La Secretaría fijará y modificará de ser el caso, las tarifas y sus reglas de aplicación, así como las normas técnicas y administrativas a que deban sujetarse los servicios de autotransporte federal exclusivo de turismo.

Las concesiones para la explotación del servicio público de autotransporte federal exclusivo de turismo de frecuencia regular, se otorgarán por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes conforme a la Ley y en los títulos de concesión se establecerán las condiciones para la prestación del servicio.

Los servicios sujetos a dichas concesiones se prestarán de acuerdo con itinerarios determinados, tarifas, horarios, capacidad, forma y demás circunstancias que se establezcan.

Así mismo otorgará permisos para la explotación de servicios de autotransporte federal exclusivo de turismo de frecuencia variable, los que se ajustarán a las condiciones y modalidades técnicas y administrativas que emita la Secretaría para su prestación de conformidad con las disposiciones del Reglamento para el Autotransporte Federal Exclusivo de Turismo.

I .- SERVICIO REGULAR unen diferentes localidades.

II .- SERVICIO TURISTICO con rutas establecidas a diversas localidades turísticas, teniendo siempre como destino final la misma ciudad de que se partio.

III .- FLETAMIENTO contratados para excursiones.

IV .- RECORRIDOS TURISTICOS EN LA CIUDAD se entenderá como servicio de Autotransporte Federal Exclusivo de Turismo, al servicio destinado a la movilización de personas con fines recreativos, educativos, culturales, de negocios, convenciones y de esparcimiento de y hacia centros o zonas de interés turístico.
(Puede ser nacional e internacional).

NACIONAL Es el que se presta hacia o entre puntos de interés turístico en territorio nacional por mexicanos o por sociedades constituidas por estos.

INTERNACIONAL Es el que se inicia en otro país hacia México y viceversa a través de unidades de turismo especializadas

autorizadas por cada gobierno y que para realizar el servicio en territorio nacional utilizan caminos de jurisdicción federal.

Para el aprovechamiento de los caminos de jurisdicción federal en la explotación de servicios públicos de autotransporte, será necesario obtener concesión de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para los servicios siguientes:

Art. 152 fracc. II L. V. G. C. Transporte de personas:

- a) Servicio de primera.
- b) Servicio de segunda.
- c) Servicio Exclusivo de turismo.

I .- Turístico de lujo.

II .- Turístico.

III .- De Excursión.

IV .- Vehículo de turismo con chofer - guía.

Prestados para el servicio de autotransporte federal exclusivo de turismo con frecuencia variable.

Los servicios TURISTICO DE LUJO y TURISTICO, se prestarán asociados por lo menos a uno de los siguientes servicios complementarios: hospedaje, alimentación, guías, visitas y otros conceptos que formen parte de un paquete integrado por operadores mayoristas o agencias de viaje.

SERVICIO TURISTICO DE LUJO Deberá prestarse en unidades especiales para el servicio de turismo que no excedan de una antigüedad de doce años, con asientos reclinables, equipo de sonido y otros servicios complementarios. los vehículos tipo minibus, deberán contar con una antigüedad máxima de cinco años, un máximo de 16 asientos, sistema de aire acondicionado, equipo de sonido, etc., y sujetos a un radio de acción de 150 kms.

SERVICIO DE EXCURSION. Aquel contratado para uso exclusivo de un grupo de personas para realizar viajes de esparcimiento, de estudio, con fines deportivos o para convenciones, sujeto a itinerario y horarios fijados por los contratantes.

SERVICIO DE VEHICULO DE TURISMO CON GUIA - CHOFER. El que autoriza a las personas físicas acreditadas por la Secretaría de Turismo para trasladar turistas por todos los caminos de jurisdicción federal en vehículos con una capacidad máxima de nueve asientos.

Para la explotación de estos servicios se otorgarán permisos por el Centro de la S.C.T., que corresponda al domicilio del solicitante o por la Dirección General de Transporte Terrestre cuando este ubicado en el Area Metropolitana de la Ciudad de México.

Rigiendose por el REGLAMENTO PARA EL AUTOTRANSPORTE FEDERAL EXCLUSIVO DE TURISMO.

d) Servicio mixto (entendiendose este como el transporte

de personas y de carga en un mismo vehículo que satisfaga las características que señala su respectivo reglamento.

Las concesiones se otorgarán por un término de diez años que podrán prorrogarse si los concesionarios han cumplido con las disposiciones de la L.V.G.C., y su respectivo reglamento.

En cuanto a los vehículos no será aplicable la reversión pero si en lo que respecta a estaciones terminales y demás instalaciones auxiliares, para las cuales el término de la concesión es de 50 años.

Los concesionarios estarán obligados:

1 .- A aceptar el transporte de las personas y efectos que se obligan a conducir, sin acordar otra preferencia que no sea por razón de tiempo y lugar, que los autorizados por la ley.

2 .- A cobrar por el transporte el precio establecido y autorizado en las tarifas por la Secretaría.

3 .- Llevar a cabo la ruta conforme a lo especificado en la concesión, realizando su recorrido en concordancia con los horarios aprobados.

4 .- Mantener los vehículos con las condiciones de seguridad, higiene, peso y demás especificaciones en relación al servicio que presta.

5 .- Actuar en coordinación y combinación con las otras

empresas que explotan las vías generales de comunicación.

6 .- Sustituir los vehículos que se retiren del servicio ya sea definitiva o temporalmente por otros de la misma capacidad y características pudiendo mejorar su calidad.

7 .- Construir o instalar estaciones terminales o intermedias si el servicio así lo requiere.

8 .- Proporcionar cuando se le requiera los datos estadísticos, informes económicos y financieros de la operación del servicio.

9 .- Cumplir con las demás prestaciones y limitaciones que la ley, los reglamentos y lo que se estipule en las concesiones.

10 .- Cuando la Secretaría en uso de sus facultades modifique las clases de servicio, número de vehículos, etc.

La REGLAMENTACION DEL SERVICIO TURISTICO se sujetará a las siguientes bases (art. 184 L.V.G.C.):

a) Sólo se prestara hacia puntos de interés turístico o entre puntos de ese interés catalogados como tales por la Comisión Nacional de Turismo o por decreto del Titular del Ejecutivo Federal.

b) Se realizará exclusivamente entre los puntos extremos autorizados en la concesión y, por consiguiente, no se prestara entre poblaciones intermedias o para esos puntos.

c) Los vehículos que se empleen satisfarán, en cuanto a celeridad, comodidad, seguridad y operación las características que señale el reglamento.

d) Las cuotas que se cobren serán proporcionadas a la calidad del equipo y del servicio así como a los demás factores atendibles para determinar las tarifas de acuerdo con las características que la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas prescriba para la ruta de que se trate.

C) AUTOMOVILES.

Hay arrendamiento de automóviles cuando una persona, física o moral, denominada arrendadora de automoviles se obliga a transmitir el uso o goce temporal de uno o varios automóviles a otra persona, llamada usuario o turista, por medio de un precio cierto autorizado como tarifa.

.- A E M P A .- con o sin chofer.

Prestan el servicio turístico de arrendamiento de automóviles las personas físicas o morales que siendo propietarias de automóviles o detentando su posesión legal, transmiten su uso o goce temporal, en forma habitual, mediante el pago de una tarifa.

Las tarifas que se determinen para el servicio de arrendamiento de automóviles serán publicadas por la Secretaría a través de acuerdos publicados en el Diario Oficial de la

Federación, serán determinadas en moneda nacional, por día, por kilómetro, por modelo y tipo del automóvil y sin considerar servicios complementarios.

Los automóviles utilizados para la prestación del servicio no podrán tener una antigüedad mayor a cinco años, debiendo mantenerse en óptimo estado de funcionamiento y conservación.

Las arrendadoras de automóviles deberán asegurar a los usuarios, mediante el pago que estos hagan de una tarifa adicional, la cobertura por cualquier daño que pueda sufrir o producir el automóvil así como por concepto de gastos médicos, hospitalización e indemnización de los ocupantes del vehículo.

Las características específicas, modalidades y restricciones de dicha cobertura, deberán contenerse en los contratos.

Este servicio deberá ser prestado en conformidad con lo establecido en el Reglamento de Arrendadoras de Automóviles.

II .- SERVICIO TURISTICO .- conducidos por un interprete o guía de turistas.

GUIAS CROFEEZ Personas físicas que con autorización de la Secretaría, proporcionen a los turistas orientación e información profesional sobre el patrimonio turístico nacional, así como servicios de conducción y asistencia a los mismos.

Los guías que pretendan utilizar un vehículo para el servicio de turismo, deberán obtener la autorización correspondiente por la

Secretaría de Turismo, la cual les proporcionara a cada guía-chofer un tarjeton que debiera ser colocado en lugar visible del vehículo, conteniendo su nombre, domicilio y los números de la licencia de manejo y de la credencial de guía indicando: marca, modelo, color, cupo máximo de pasajeros y placas del vehículo en que prestará el servicio.

Este servicio se regirá por el Capítulo IX, del Reglamento de La Ley Federal de Turismo.

III .- TAXIS .

IV .- PARTICULARES .

D) INSTALACIONES CON MECANISMOS ESPECIALES.

I .- FUNICULAR .- variante de ferrocarril, destinado a subir pendientes pronunciadas y en el cual la tracción se opera por medio de cable.

II .- TELEFERICO .- transporte en vehículos suspendidos de cables de acero.

III .- TELESILLA .- asiento individual móvil suspendido de un cable de tracción.

E) CASAS RODANTES .

I .- RENTA .

II.- PARTICULARES .

Se crea para su control el acuerdo por el que se establecen bases y procedimientos para autorizar las tarifas de establecimientos de hospedaje, campamentos y paradores de casas rodantes en la República Mexicana. Por el entonces Secretario de Turismo el Lic. Enrique Savignac. Debiendo cumplir además con lo estipulado en el Capítulo VII del actual Reglamento de la Ley Federal de Turismo.

F) MOTOCICLETAS Y BICICLETAS .

I .- RENTA .

II .- PARTICULARES .

3.- AEREO .

Es el 18 de diciembre de 1945, cuando se constituye la Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA), como sociedad canadiense con registro en la ciudad de Montreal, la creación de esta organización no gubernamental se planeo por la Organización Internacional de la Aviación Civil (OACI), de carácter gubernamental, y ambas se atribuyen erróneamente la facultad de ser las rectoras de la política de la transportación aérea internacional.

Así en 1944 se lleva a cabo la Conferencia de Chicago en

donde se establecen las libertades del aire:

- a) Volar sobre un territorio, sin aterrizar.
- b) Aterrizar, por motivos no comerciales.
- c) Desembarcar pasajeros, correos y mercancías en otro país distinto al propio.
- d) Embarcar en otro país pasajeros, correos y mercancías con destino al suyo.
- e) Embarcar o desembarcar pasajeros, correos y mercancías con destino a un tercer país o procedente de él.

Estas disposiciones, así como otras que señala el derecho aeronáutico internacional (relacionadas al ordenamiento administrativo, construcción y propiedad de las aeronaves, a la condición jurídica del espacio aéreo, a los requisitos para las infraestructuras, al transporte de pasajeros, a las responsabilidades de la explotación aérea, y en general a las condiciones siempre evolutivas del comercio aéreo mundial). Se dan a través de convenios bilaterales celebrados sobre bases de reciprocidad entre los Estados, en estos se establece para cada parte una reserva en cuanto a su soberanía absoluta, una completa autoridad sobre su propio espacio aéreo, el derecho a fijar las tasas fiscales por uso de aeropuertos y los servicios de las instalaciones complementarias.

El espacio situado sobre el territorio mexicano está sueto a la soberanía nacional. La navegación civil sobre éste se rige por los tratados y convenciones internacionales que el gobierno de

México haya suscrito y ratificado constitucionalmente, por la Ley de Vías Generales de Comunicación y sus reglamentos y por las demás leyes y reglamentos aplicables.

Para los efectos de inspección, vigilancia y control de la navegación aérea civil, toda aeronave civil que se encuentre en territorio mexicano o vuele sobre el mismo, así como su tripulación, pasajeros y efectos transportados quedarán sujetos exclusivamente a la jurisdicción y competencia del Ejecutivo Federal.

Se someterán a las leyes mexicanas:

I.- Los hechos y actos jurídicos que ocurran a bordo de las aeronaves mexicanas durante el vuelo, ya sea sobre territorio nacional o sobre mares no territoriales y aquellos que ocurran a bordo de aeronaves mexicanas durante el vuelo sobre territorio extranjero, aménos que sean de tal naturaleza que atente contra la seguridad o el orden público del Estado extranjero subyacente.

II.- Los actos delictuosos ocurridos a bordo de cualquier aeronave sobre territorio extranjero, cuando produzcan o se pretenda que tengan efectos en territorio mexicano.

Son aplicables a la navegación aérea civil las disposiciones que sobre nacimientos y defunciones a bordo de un buque mexicano establece el Código Civil para el Distrito Federal.

Serán solidariamente responsables el propietario, poseedor u

operador de la aeronave con el comandante o piloto de la misma, por cualquier violación a la ley y sus reglamentos, resultante de órdenes dictadas por alguno de aquéllos.

Se entiende por aeronave cualquier vehículo que pueda sostenerse en el aire, se clasifican en aeronaves del Estado y aeronaves civiles. Son aeronaves del Estado las de propiedad de la Federación, de los Estados, de los municipios o de los organismos públicos descentralizados. Todas las demás se consideran aeronaves civiles, ya sean de servicio público o de servicio privado.

Las aeronaves civiles se rigen por las siguientes disposiciones:

1 .- Las aeronaves tienen la nacionalidad del Estado en que estén matriculadas;

2 .- Ninguna aeronave podrá tener más de una matrícula;

3 .- Para adquirir, modificar o cancelar la marca de nacionalidad o la matrícula de una aeronave mexicana se requiere cumplir con las formalidades establecidas por la ley;

4 .- Las aeronaves matriculadas en otro Estado podrán adquirir matrícula mexicana, previa cancelación de la extranjera;

5 .- La inscripción de una aeronave en el registro aeronáutico mexicano y el otorgamiento de su matrícula le confieren la nacionalidad mexicana;

6.- La inscripción de una aeronave en el registro aeronáutico mexicano podrá ser solicitada por el propietario de la aeronave o por quien tenga título para ello.

Inscrita la aeronave se otorgará la matrícula correspondiente y se expedirá el certificado de nacionalidad y matrícula que la identificará y probará su inscripción.

Sólo los ciudadanos mexicanos o las personas jurídicas mexicanas podrán inscribir en el registro aeronáutico mexicano y matrículas aeronaves destinadas a servicio público de transporte aéreo o a servicio privado de trabajos aéreos de aerofotografía, aerotopografía y otros análogos.

Las aeronaves deberán llevar marcas distintivas de su nacionalidad y matrícula, las señaladas para las aeronaves mexicanas son:

(X A) Las de servicio público.

(X B) Las de servicio privado.

(X C) Las del Estado.

La Secretaría de Comunicaciones asignará a cada aeronave su marca de matrícula, que junto con la de nacionalidad se fijará en la aeronave en la forma y con las características que determine el reglamento respectivo, las aeronaves mexicanas que se utilicen en un servicio público de transporte internacional deberán ostentar en la forma señalada la insignia nacional.

Será la misma Secretaría quien expedirá el certificado de navegabilidad como constancia de que la aeronave ha pasado las pruebas y el control técnico prescritos para permitirle volar en condiciones de seguridad técnicamente satisfactorias.

En relación con los aeródromos civiles (áreas definidas de tierra o agua, adecuadas para el despegue, aterrizaje y movimientos de aeronaves civiles), se dividen a criterio de la Secretaría en:

- a) De servicio público.
- b) De servicio privado.

Así mismo los aeropuertos (cualquier aeródromo civil de servicio público que cuente con obras e instalaciones adecuadas para la operación de aeronaves de servicio público), se clasificarán en categorías conforme a sus instalaciones, estarán abiertos al público para sus propios fines y los servicios que brinden se cobrarán conforme con las tarifas que autorice la Secretaría.

Para que el aeropuerto tenga carácter de internacional deberá ser declarado como tal por el Ejecutivo Federal, estar habilitado para los servicios internacionales correspondientes y satisfacer los requisitos reglamentarios.

Para construir, explotar, administrar y operar aeropuertos se

requiere concesión otorgada por la Secretaría por un plazo inicial máximo de 30 años. tratándose de aeródromos de servicio privado se requiere de permiso además de estar obligados a permitir el uso de sus instalaciones en caso de emergencia.

A) SERVICIO REGULAR De pasajeros, sean o no turistas, con rutas y horarios establecidos.

Las tarifas de vuelos nacionales son autorizadas por las autoridades de cada país. Como la mayoría de las líneas que realizan vuelos internacionales, son miembros de la Air Transport Association (IATA), sus tarifas son controladas por esta organización, a fin de evitar la anarquía en las mismas, así como las competencias desleales.

El servicio público de transporte aéreo nacional regular está sujeto (art. 329 L.V.G.C.) a:

a) Concesión en los términos del capítulo III, libro primero de la L.V.G.C.

b) Itinerarios, frecuencias de vuelos y horarios previamente aprobados por la Secretaría.

c) Remuneración, conforme a tarifas previamente aprobadas por la Secretaría y, debidamente puestas en conocimiento del público.

d) Accesibilidad permanente al público sujetándose a los

incisos b y c.

Para operar en territorio mexicano, los propietarios, poseedores u operadores de aeronaves civiles y, en su caso, los comandantes y pilotos deberán cumplir con los siguientes requisitos:

1 .- utilizar los tipos de aeronaves que exijan la concesión o permiso respectivo, de acuerdo con el servicio a que se destinan.

2 .- Operar al aeronave dentro de las limitaciones de su certificado de aeronavegabilidad.

3 .- Estar provistos de los certificados de matrícula y aeronavegabilidad, licencias del personal aeronáutico y demás documentos requeridos.

4 .- Antes de iniciar el vuelo, cerciorarse de la vigencia del certificado de aeronavegabilidad y licencias del personal y preparar y observar, salvo caso de emergencia, el plan de vuelo conforme al cual deban realizarse las operaciones.

5 .- Usar solamente los aeródromos autorizados que sean adecuados para el tipo de aeronaves operadas y para el servicio de que se trate, salvo caso de emergencia.

6 .- Dotar a las aeronaves con los equipos de radiocomunicación y de auxilio que señalen los reglamentos

respectivos para cada tipo de aeronave.

7.- Observar las disposiciones reglamentarias sobre luces y señales para la circulación aérea.

8.- Realizar las maniobras de embarque y desembarque, carga y descarga de las aeronaves, en forma tal que no estorben las de otras aeronaves ni impidan el tránsito aéreo ni la circulación en los aeródromos.

Queda prohibido para las aeronaves civiles:

1.- Volar sobre zonas que hayan sido declaradas prohibidas a la navegación por el Ejecutivo Federal.

2.- Transportar armas, municiones, explosivos y artículos que por su naturaleza inherentes sean peligrosos, a menos que cuenten con permiso de autoridades competentes.

3.- Transportar personas en estado de embriaguez o bajo los efectos de estupefacientes y, salvo con permiso de las autoridades competentes, cadáveres y enfermos contagiosos o mentales.

4.- Realizar vuelos acrobáticos y evoluciones de carácter peligroso sobre las ciudades y centros de población.

El tránsito aéreo se ajustará a las siguientes reglas:

1.- Es atribución de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes el control del tránsito aéreo y de los servicios de

meteorología, de telecomunicaciones aeronáuticas y de ayudas a la navegación aérea. En ejercicio de esta atribución dictará las medidas que sean necesarias para la mayor seguridad y eficiencia de la navegación aérea, con el fin de proteger la vida humana y la propiedad. Puede, en su caso, otorgar concesiones o permisos para la prestación de dichos servicios, a organismos técnicos que tendrán el carácter de auxiliares o conexos de las vías de comunicación y se considerarán de interés público.

2 .- El uso de los servicios de control del tránsito aéreo, de telecomunicaciones aeronáuticas, de información meteorológica y de ayuda a la navegación aérea, es requisito de seguridad de obligatorio cumplimiento para todas las aeronaves. Dichos servicios se pondrán a disposición de quienes operen las aeronaves sobre bases, condiciones y tarifas a probadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

3 .- La Secretaría de Comunicaciones y Transportes dictará las medidas que estime necesarias para ampliar y modernizar la red de instalaciones auxiliares de la navegación aérea y vigilará que las empresas de servicio público y los permisionarios de servicio privado, cumplan en todo tiempo con los requisitos de seguridad que establecen la Ley de Vías Generales de Comunicación y sus reglamentos.

4 .- Las operaciones por parte de aeronaves militares en las aerovías, en las zonas de control de tránsito o en los aeródromos civiles quedarán sujetas a las disposiciones sobre tránsito aéreo contenidas en la citada ley y sus reglamentos. las infracciones

que se comentan durante dichas operaciones serán comunicadas a la Secretaría de la Defensa Nacional.

Se entenderán por aeródromo civil toda área definida de tierra o de agua, adecuada para el despegue, aterrizaje y movimiento de aeronaves civiles.

Se dividen en Aeródromos de servicio público y aeródromos de servicios privado, será la Secretaría de comunicaciones y Transportes quien declarará cuáles son aeródromos de servicio público y cuáles de servicio privado, de acuerdo con el reglamento respectivo.

Los aeródromos civiles están sujetos al control, inspección y vigilancia de la Secretaría de Comunicaciones.

Así se establece que Aeropuerto es cualquier aeródromo civil de servicio público que cuente con obras e instalaciones adecuadas para la operación de aeronaves de servicio público. Según la índole de las obras e instalaciones, los aeropuertos se clasificarán en categorías.

Los aeropuertos están abiertos al público para sus propios fines y los servicios que en ellos se proporcionen se cobrarán de conformidad con las tarifas previamente autorizadas por la Secretaría.

Para que un aeropuerto tenga carácter de aeropuerto internacional deberá ser declarado como tal por el Ejecutivo

Federal, ser habilitado para los servicios internacionales correspondientes y satisfacer los requisitos reglamentarios.

La Secretaría de Comunicaciones, por conducto del comandante que al efecto designe, ejercerá la autoridad en los aeropuertos. Todas las autoridades que ejerzan funciones en los aeropuertos internacionales que dicte el Ejecutivo.

Para construir, explotar, administrar y operar aeropuertos se requiere concesión otorgada por la Secretaría de Comunicaciones por un plazo máximo inicial de treinta años, de conformidad con lo previsto en el Capítulo III del libro primero y en los artículos 331 y 334 fracción III de la L.V.G.C.

Para construir y operar aeródromos de servicio privado se requiere permiso de la S.C.T., los propietarios de aeródromos de servicio privado están obligados a permitir su uso a toda aeronave que se encuentre en caso de emergencia.

La construcción de toda clase de obras e instalaciones en los aeródromos civiles se someterá, en cada caso, a la aprobación y autorización de la S.C.T.

Las construcciones e instalaciones en los terrenos adyacentes e inmediatos a los aeródromos, dentro de las zonas de protección y seguridad de éstos, estarán sujetas a las restricciones que señalen los reglamentos respectivos.

Los propietarios u operadores de aeródromos civiles estarán

obligados a permitir su uso gratuito a las aeronaves de Estado, con excepción de las que pertenezcan a organismos públicos descentralizados.

Tratándose del servicio público de transporte aéreo internacional se clasifica:

- A) SERVICIO MEXICANO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL REGULAR.
- B) SERVICIO MEXICANO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL NO REGULAR.
- C) SERVICIO EXTRANJERO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL REGULAR.
- D) SERVICIO EXTRANJERO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL NO REGULAR.

Para la prestación de estos servicios se sujetarán:

- 1 .- Inciso a. el amparo de concesión solicitada y obtenida conforme a lo establecido en la ley.
- 2 .- Inciso b. en base a permisos otorgados por la Secretaría revocables en cualquier tiempo.
- 3 .- Inciso c. con permiso otorgado por la Secretaría, con obligaciones iguales a las impuestas a empresas mexicanas para prestar servicio público de transporte aéreo regular.
- 4 .- Inciso d. con autorización para cada caso de la Secretaría, cuando pretendan efectuarse entre puntos o zonas

comunicadas por una empresa mexicana de transporte internacional regular, tales autorizaciones sólo podrán otorgarse si esta empresa no está en condiciones de realizar el vuelo.

Todas las concesiones y permisos estarán sujetos en su caso a los términos de los tratados o convenios internacionales aplicables. Los permisos o autorizaciones para servicios extranjeros de transporte internacional se sujetarán al principio de equitativa reciprocidad, y la Secretaría de Comunicaciones, cuidando que su otorgamiento no entrañe peligro para la seguridad de la nación, ni lesione los servicios mexicanos de transporte aéreo.

B) SERVICIO FLETADO (CHARTER).

Para vuelos especiales que se contratan con fines comerciales para el transporte de grupos, se aplican tarifas independientes de las que se cobran por servicios regulares, lo que permite abaratar el costo de transportación, ya que se utilizan los aviones casi siempre al máximo de su capacidad, con destino a sitios incluidos o no en rutas operadas regularmente.

En la mayoría de los casos, se procura aprovechar el equipo de que se dispone cuando éste no es necesario para cubrir los itinerarios ya establecidos.

Para llevarlos a efecto se requiere permiso especial de las autoridades de aeronáutica correspondientes, de cada país en particular.

C) RENTA DE PEQUEÑOS AVIONES (CON PILOTO).

Para vuelos privados especiales. El piloto deberá ser titular de una licencia expedida por la Secretaría de Comunicaciones, los requisitos de nacionalidad y conducta exigidos para obtenerla, las condiciones de capacidad, aptitud física, exámenes, experiencia y pericia necesario para obtenerlas, así como la aptitud que a sus titulares se les reconozcan y las facultades que se les concedan por las mismas licencias, serán determinados en los reglamentos respectivos que también prescribirán la vigencia, condiciones de renovación, suspensión y revocación de dichas licencias.

D) RENTA DE PEQUEÑOS AVIONES (SIN PILOTO).

Siempre y cuando se cumplan los requisitos establecidos. Para considerarse apto para actuar como personal técnico aeronáutico se requiere ser titular de una licencia válida para ejercer las funciones correspondientes que le haya otorgado o reconocido la Secretaría de Comunicaciones, esta dependencia podrá reconocer licencias expedidas en el extranjero por autoridades competentes, siempre que los requisitos bajo los cuales se expidieron sean iguales por lo menos a las normas mínimas reglamentarias exigidas en México.

E) AVIONES PARTICULARES.

1 .- Las destinadas a recreo y asuntos privados del propietario.

ESTA TESIS NO DEBE
SALIR DE LA BIBLIOTECA

2 .- Las dedicadas a trabajos aéreos, tales como los de aerofotografía, publicidad comercial y otros semejantes.

3 .- Las del servicio particular de una empresa.

4 .- Las destinadas a aplicaciones científicas de la aviación civil, tales como exterminación de plagas agrícolas, provocación artificial de lluvias, vuelos educacionales y otras semejantes.

5 .- Las pertenecientes a escuelas aeronáuticas privadas.

4.- M A R I T I M O (A C U A T I C O).

El principio de la libertad en los mares especifica que en la alta mar, la parte de este que no pertenece al mar territorial o a las aguas interiores de un Estado, debe mantenerse libre para todos los países, sin poder alguno de ellos, ejercer dominio de cualquier tipo, siendo aplicable tanto para los países costeros como para aquellos que carecen de litoral, situación jurídica que se subordina a la celebración de tratados bilaterales o multilaterales.

En 1958 se celebró la Convención de Ginebra sobre Alta Mar, donde se estableció cuatro libertades principalmente:

- 1 .- Navegación.
- 2 .- Pesca.
- 3 .- Colocación de cables y tuberías submarinas.

4 .- Volar sobre alta mar.

La incursión en los océanos ha constituido una importante parte del desarrollo de los pueblos y por lo tanto del turismo mundial. Así al unificar ciertas normas relativas a la navegación marítima internacional, evita así que cada Estado siga un régimen que pudiera en algún momento limitar el desarrollo en el tránsito marítimo.

Cuando alguno de los buques navegan en esta zona se regirán por la jurisdicción del Estado del cual tengan su bandera.

La navegación en los mares territoriales de la República es libre para todas las embarcaciones de todos los países en los términos del derecho y tratados internacionales.

Las embarcaciones extranjeras que naveguen en aguas mexicanas quedan sujetas por este sólo hecho al cumplimiento de las leyes de la República y sus respectivos reglamentos (art.189 L. V. G. C.).

Los puertos de altura de la República se encuentran abiertos al comercio de todas las naciones, los de cabotaje y demás lugares de la costa o de las riberas de los ríos, también lo están para las embarcaciones en el tráfico que les sea permitido conforme a la Ley.

Las embarcaciones procedentes de algún puerto extranjero, que arriben a uno de la República, deben venir provistas del despacho consular correspondiente, conforme a las disposiciones

reglamentarias.

las embarcaciones mercantes extranjeras podrán:

1 .- Conducir pasajeros y carga del extranjero para todos los puertos de la República y viceversa.

2 .- Llegar a un puerto de la República y proseguir para otro u otros con todo o parte del cargamento que transporten, con objeto de tomar o dejar pasajeros o carga de tráfico de altura.

Estas facultades podrán ser negadas por la S.C.T. cuando no haya reciprocidad internacional con la nación de la matrícula de la embarcación, o cuando el interés público lo exija.

3 .- Traer a remolque embarcaciones del extranjero y remolcar nuevamente a las mismas después de haber hecho las operaciones de carga y descarga.

4 .- Remolcar embarcaciones para puertos extranjeros, cuando no se disponga de remolcadores nacionales que puedan hacer este servicio, y

5 .- Hacer el servicio de salvamento en aguas nacionales:

a) De naufragos.

b) De embarcaciones, sólo en casos de emergencia o cuando no se disponga de elementos para hacerlo en el lugar del siniestro.

Es obligatorio para las embarcaciones de matrícula extranjera, que hagan servicio regular de pasajeros de puertos mexicanos al exterior, utilizar servidumbre mexicana, en la forma y términos que fije el reglamento respectivo, se exceptúan las embarcaciones que traigan servidumbre de habla española.

Aún cuando las franquicias enumeradas, constituyen una prerrogativa exclusiva de las embarcaciones mercantes mexicanas, las extranjeras, previo permiso de S.C.T., y mientras ésta lo estime conveniente podrán:

1.- Operar dentro de aguas mexicanas como barcos, fábricas, dragas cabrias, etc.,

2 .- Transportar pasajeros dentro de los límites de las costas de la República, en los siguientes casos:

a) Cuando dentro de las setenta y dos horas anteriores o posteriores a la fecha fijada para la salida de un buque extranjero, no hubiere buque nacional legalmente autorizado para hacer este servicio;

b) Cuando debiendo salir dentro de un periodo de setenta y dos horas un buque nacional autorizado y uno o varios buques extranjeros, a un mismo puerto, el nacional no tenga cupo para admitir más pasajeros en la clase de servicios requeridos por éstos.

3 .- Transportar carga entre puertos de la costa mexicana.

previo permiso directo de la S.C.T., y siempre que no haya embarcaciones mexicanas que puedan desempeñar ese servicio, y

4 .- Hacer servicio de pesca en aguas nacionales, conforme a las disposiciones legales de la materia.

La S.C.T., podrá autorizar a las embarcaciones extranjeras, por un tiempo determinado, para que establezcan servicios regulares de transporte de pasajeros y carga en tráfico de cabotaje, cuando a su juicio así lo requiera el interés público.

Dichas embarcaciones quedarán sujetas a las disposiciones de la L.V.G.C., y sus reglamentos en lo que concierne a la explotación de los mismos servicios.

Se entienden reservados exclusivamente a las embarcaciones mexicanas, todos los servicios y operaciones que la L.V.G.C. no autorice para las extranjeras; pero para que éstas puedan desempeñar cualquiera de las operaciones para las que tienen preferencia las nacionales, será necesario que reúnan iguales o mejores condiciones que éstas. Tratándose de los servicios anteriormente señalados para las embarcaciones mercantes nacionales, se les exigirán esos mismos requisitos, si a su salida pretenden hacer las operaciones expresadas.

A) M A R I T I M O .

I .- SERVICIO REGULAR con rutas e itinerarios fijos, para transporte de pasajeros, sean o no turistas.

II .- CRUCEROS exclusivos para turistas, con visitas a puertos que cuentan con atractivos para ellos; en la mayoría de los casos, tienen como destino final el mismo punto de partida.

Su duración es generalmente mayor a una semana, estas embarcaciones pueden ser de lujo (construidas expresamente para la transportación y el alojamiento de pasajeros, con instalaciones y servicios recreativos, etc.), siendo barcos de altura o trasatlánticos. Y, las de tipo económico, embarcaciones de carga, de cabotaje a pequeña escala, con ciertas instalaciones cómodas, destinadas a turistas con menor poder adquisitivo.

En cuanto a su reglamentación de horarios, itinerarios, condiciones de viajes y tarifas, se regirán por la Cámara Internacinal de la Marina Mercante (ICS), y por la Organización Marítima Consultiva Internacional (OMCI), en lo referente al uso de puertos de escala, por las autoridades marítimas de cada uno de los países, así como la venta o no de plazas a los nacionales en cada escala; al pago de derechos de estadía de remolcadores y servicio de pilotos; tasa de impuestos por embarque y desembarque de pasajeros, etc.

La navegación marítima puede subdividirse en:

- a) Navegación de altura.
- b) Navegación de cabotaje.

III .- EMBARCACIONES DEPORTIVAS Y DE RECREO para la

práctica de deportes acuáticos.

Las instalaciones para yates son todavía inadecuadas, el puerto de San Carlos, Son., es el único con todas las facilidades, además en él se encuentran una marina privada y es el único muelle en el Mar de Cortés para combustible.

Para el turismo de yates remolcables se requieren de rampas y campos para casas rodantes, estas se ven en la Ensenada, San Quintín, Bahía de los Angeles y San Felipe, Mazatlán, cuatro en Bahía de Kino y cinco en Guaymas.

Así aun cuando se ofrece una buena protección y profundidades para fondear, se hace patente la falta de señales adecuadas, y en la mayoría los servicios para abastecerse de combustibles, agua y víveres por mensionar algunos.

En las áreas centrales de las bahías de Chachusé y Tangolunda se consideran zonas destinadas a la práctica de deportes marinos que requieren espacios amplios y presentan un alto grado de conflicto con las actividades de buceo libres y natación. En la primera se estimularán las actividades de esquí, velleo y paracaidismo y en la segunda la principal actividad será la de pesca deportiva.

D D F L U V I A L .

I .- SERVICIO REGULAR con rutas e itinerarios fijos para transporte de pasajeros, sean o no turistas, a lo largo de ríos navegables.

II .- SERVICIO TURISTICO con rutas e itinerarios fijos, para transporte exclusivo de turistas, visitando puntos de interés.

III .- BOTES DEPORTIVOS Y RECREACIONALES para la práctica de actividades de esparcimiento o recreativas de naturaleza turística, ya sean nacionales o de procedencia extranjera. Como lo señala el Reglamento de Operadoras Marinas Turísticas.

La importación temporal de embarcaciones recreativas y deportivas extranjeras tiene una regulación legal específica, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público podrá autorizar la importación temporal de estas a sus propietarios residentes en el extranjero, hasta por el mismo período que corresponda a la calidad migratoria con la que estos ingresen al país, pudiendo ser conducidas exclusivamente por el importador temporal o por las personas autorizadas por las disposiciones legales.

La embarcación podrá continuar en el país hasta por el plazo de cinco años máximo de estadía y para que, durante el mismo pueda ser dedicada a explotación comercial en la prestación de servicios turísticos, aun cuando concluya el período correspondiente a su calidad migratoria, siempre que cumpla con los requisitos que observa el ACUERDO QUE SEÑALA REGLAS PARA LA IMPORTACION TEMPORAL DE EMBARCACIONES RECREATIVAS Y DEPORTIVAS Y PARA EL FUNCIONAMIENTO DE RECINTOS FISCALIZADOS EN MARINAS TURISTICAS.

C O L A C U S T R E .

I .- SERVICIO REGULAR de recorridos fijos, conectando poblaciones ubicadas a la orilla de un lago.

II .- SERVICIO TURISTICO con rutas e itinerarios unicamente para grupos de turistas.

III .- LANCHAS DEPORTIVAS Y DE RECREO para la práctica de los deportes acuáticos.

Para llevar a cabo todas estas actividades señaladas en sus distintos aspectos se requieren de MARINAS TURISTICAS entendiendolas como:

* EL CONJUNTO DE INSTALACIONES A TRAVES DE LAS CUALES SE PRESTAN ABRIGO Y SERVICIOS A EMBARCACIONES DE RECREO Y DEPOSITOS NACIONALES O EXTRANJERAS, CONSTRUIDAS DE CONFORMIDAD CON LAS DISPOSICIONES Y NORMAS QUE CORRESPONDE APLICAR A LAS SECRETARIAS DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES Y SECRETARIA DE DESARROLLO SOCIAL..

No entran dentro de estas como partes componentes los cuerpos de agua, y la superficie de terreno colindante con estos, que se destinan al servicio de la marina.

Para considerarse turística deberá contar con las siguientes instalaciones o servicios:

I .- Señalización para entrada y salida de embarcaciones.

II .- Fondeo, amarre y atraque de embarcaciones.

- III .- Suministro de combustible y lubricantes.
- IV .- Suministro de agua potable y de energía eléctrica para las embarcaciones.
- V .- Alumbrado general.
- VI .- Medios mínimos de varada y botadura de embarcaciones.
- VII .- Mantenimiento y reparaciones menores y de urgencias de las embarcaciones.
- VIII.- Radiocomunicación.
- IX .- Equipo contra incendio.
- X .- Sanitarios.
- XI .- Recolección de basura, desecho de pescado y de aceite quemado, de eliminación de aguas residuales y, en general, de conservación del medio ambiente.
- XII .- Oficina administrativa con sistemas para registrar usuarios, entrada y salida de embarcaciones; proporcionar información sobre condiciones climáticas y rutas de navegación locales.

Las dependencias y entidades de la administración pública federal cuyas atribuciones y funciones se relacionen con la construcción, equipamiento y operación de las marinas turísticas, expedirán las disposiciones administrativas y los manuales de carácter técnico que oriente y normen a las personas físicas o morales que pretendan establecerlas y operarlas.

Las tarifas deberán ser autorizadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y deberán exhibirse por el operador en forma visible, en el lugar de registro de los usuarios.

Para autorizar a una embarcación el uso de las aguas e instalaciones de una marina turística, en los casos en que proceda de un puerto extranjero o se dirija a él en forma directa, el operador de la marina verificará que previamente se hayan otorgado las autorizaciones respectivas por las autoridades migratorias, hacendarias, marítimas, sanitarias y cualquier otra que corresponda.

Además de lo estipulado en la L.V.G.C. para las arribadas que se entenderán por el hecho de que una embarcación llegue a un lugar cualquiera de la costa, procedente de un puerto o punto distinto independientemente de que embarque o desembarque personas o efectos.

Estas pueden ser:

1 .- Previstas, o sean las consignadas en los despachos de salidas del buque;

2 .- Imprevistas, o sean las que se hagan en puntos distintos de los anotados en los documentos a que se refiere el punto anterior, por convenir así a los intereses de la embarcación; y

3 .- Forzosas, o sean las que se efectúen por mandato de la ley o por causa fortuita o de fuerza mayor.

Las arribadas referidas se justificarán en la forma y términos que prevenga el reglamento respectivo.

Los capitanes de las embarcaciones que arriben a cualquier punto de la jurisdicción nacional están obligados:

1 .- A presentarse personalmente, salvo impedimento justificado, ante el capitán de puerto, proporcionando por escrito los datos o informes que fije el reglamento respectivo.

2 - A entregar el despacho que en el punto de procedencia hubiere otorgado a las embarcaciones de su mando al cónsul de México, o la autoridad marítima, así como los demás documentos que fijen las leyes y reglamentos respectivos; y

3 .- A mostrar sus diarios de navegación y permitir que se tomen de él las constancias que estime convenientes la capitania de puerto.

Las embarcaciones que arriben a un puerto nacional, inmediatamente después de su arribada, previos los requisitos de sanidad y migración, cuando proceda podrán:

I .- Desembarcar pasajeros y carga.

II .- Embarcar combustibles y víveres; y

III .- No podrán efectuar ninguna otra operación, sino después de haber cumplido con los requisitos de arribo.

Las embarcaciones que arriben a algún otro punto no considerado como puerto, no podrán hacer ninguna otra operación, sin cumplir antes con lo dispuesto y siempre que tengan el permiso correspondiente.

Quedan sujetos al requisito de inspección:

I.- Las embarcaciones de nacionalidad mexicana; y

II.- Las embarcaciones extranjeras que se encuentren comprendidas en alguno de los siguientes casos:

a) Las fletadas por personas de nacionalidad mexicana y que se utilicen para navegar entre puertos nacionales y extranjeros.

b) Las que embarquen pasajeros o carga en algún puerto nacional.

c) Las que pretendan obtener permiso de S.C.T. para hacer el tráfico reservado a las embarcaciones nacionales.

3 .- Los astilleros, diques y varaderos al servicio de la marina mercante.

4 .- Los muelles, almacenes, grúas, boyas y, en general, todos los establecimientos y accesorios del servicio de la marina mercante.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, cuando el

interés público lo exija y a falta de empresa mexicana, podrá celebrar contratos con empresas de navegación extranjeras, para el establecimiento de servicios públicos de transporte, de pasajeros y carga entre puertos mexicanos y extranjeros.

En los contratos referidos anteriormente podrán concederse subvenciones, además de las franquicias especiales que acuerde la Secretaría en favor de las empresas, en compensación de los servicios que presten al gobierno federal y al público, pero sin que en ningún caso pueda exceder su importe total del veinticinco por ciento de las otorgadas a empresas mexicanas.

El gobierno Federal podrá conceder, asimismo, subvenciones a las empresas mexicanas de navegación, cuando a juicio del propio gobierno preste un servicio de interés especial para el mismo o para el público.

Además de las franquicias especiales que la Secretaría acuerde en favor de las empresas cuyos remolcadores presten servicios, como buques contra incendio o de salvamento, las subvencionará por lo que hace a estos servicios, en la forma que estime necesario.

Las empresas de navegación marítima, cuando se trate de transporte reducido en su precio, estarán obligados a admitir hasta un diez por ciento de la capacidad total de las embarcaciones que haga el transporte, si son subvencionados por el Gobierno Federal, y hasta un cinco por ciento, cuando no se encuentren en ese caso.

De lo anterior se establece que, en virtud del progreso científico y tecnológico se han podido mejorar las condiciones de los medios de comunicación, que han permitido facilitar la realización de viajes.

Así mismo aún cuando nuestra Constitución consagra la Libertad de Tránsito, imponiéndole la obligación a las autoridades de no impedir a ningún individuo su movilización personal dentro del territorio nacional. Establece también la limitación para desplazarse y movilizarse en cualquier medio de transporte, es decir las autoridades federales o locales, conforme a las leyes o reglamentos respectivos, pueden prohibir que alguna persona se movilice en vehículos que no reúnan las condiciones establecidas por los citados ordenamientos.

Dicha prohibición es lógica, atendiendo al principio de que el espíritu de las leyes y reglamentos que regulan los diferentes medios de transporte, cuando está se dirige a satisfacer un fin turístico.

Siendo la actividad turística una de las principales fuentes de ingresos de la Nación, y tratándose de un servicio destinado a satisfacer la necesidad colectiva de movilización de turistas y sus bienes, el Estado Mexicano ha aplicado el criterio de auxiliarse, de la figura jurídica de la Concesión, para asegurar su prestación.

En las actuales condiciones que impone el desarrollo del país, se ha logrado que los diferentes servicios de transporte turístico mejoren sus condiciones, incrementando así su demanda.

CONCLUSIONES

CONCLUSIONES

- 1.- No existen ordenamientos jurídicos que se ocupen de regular de manera específica los transportes turísticos.
- 2.- Al no existir el marco jurídico adecuado a las necesidades económicas, materiales y humanas en materia de transportes turísticos, ha hecho que estos paulatinamente pierdan competitividad a nivel internacional.
- 3.- Cada vez es más apremiante la necesidad de concretar ordenamientos legales que se ocupen de regular a dichos transportes.
- 4.- No es suficiente contar con diversas leyes en materia turística, si no existe el marco jurídico que se ocupe de regular y fortalecer un eslabón primordial de la cadena que conforma los servicios turísticos y que son los transportes.
- 5.- Nuestro país posee las características suficientes para convertirse en una potencia turística, pero para ello es necesario crear ordenamientos legales que le den la importancia que se merecen los transportes turísticos.

- 6.- Opinamos que debe crearse un Reglamento que contemple y regule los transportes turísticos en las 3 áreas: terrestre, marítimo y aéreo, que rescate la experiencia acumulada en todos estos años por los sectores que participan activamente en el área turística.

- 7.- El Reglamento deberá especificar la calidad, las condiciones y las características de los servicios que se ofrezcan, así como las obligaciones y derechos de los sectores participantes.

- 8.- El Reglamento no tiene que perder la perspectiva de que los transportes turísticos son un servicio público a través de la concesión, por lo que sus normas deben de satisfacer las necesidades de la sociedad.

"JUS EST ARS BONI ET AEQUI"

**EL DERECHO ES EL ARTE DE LO
BUENO Y DE LO EQUITATIVO.**

BIBLIOGRAFIA

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

- ACERENZA, Miguel Angel. Administración del Turismo Planificación y Desarrollo. Editorial Trillas. México, D.F. 1990. Volúmen II.
- Promoción Turística. Editorial Trillas.
México, D.F. 1990.
- ACOSTA ROMERO, Miguel. Segundo Curso de Derecho Administrativo.
Editorial Porrúa. México, D.F. 1989.
- CANASI, José. Derecho Administrativo. Editorial Depelma. Buenos Aires, Argentina 1976. Volúmen I, II, III, IV.
- C. BOULLON, Roberto. Las Actividades Turísticas y Recreacionales.
Editorial Trillas. México, D.F. 1988.
- E. LENDBERG, E. Donald. El Negocio del Turismo. Editorial Diana.
México, D.F. 1986.
- FRAGA, Gabino. Derecho Administrativo. Editorial Porrúa. México,
D.F. 1981.
- LARES, Teodosio. Lecciones de Derecho Administrativo. UNAM.
México, D.F. 1978.
- LINARES, Francisco. Fundamentos del Derecho Administrativo.
Editorial Astrea. Buenos Aires, Argentina. 1975.
- MARIA DIEZ, Manuel. El Acto Administrativo. Tipográfica Editora.
Buenos Aires, Argentina. 1961

- Acto y Procedimiento Administrativo. Cárdenas Editores. Buenos Aires, Argentina. 1975.
- MENDEZ, J. Silvestre. Problemas y Política Económicas de México. Nueva Editorial Interamericana. México, D.F. 1987.
- MUÑOZ AMADO, Pedro. Introducción a la Administración Pública. Fondo de Cultura Económica, México, D.F. 1978.
- NICOLAE, Petra. Las Agencias de Viaje y el Turismo. Editorial Diana, México, D.F. 1989.
- OLIVIERA DEL TORO, Jorge. Manual de Derecho Administrativo. Editorial Porrúa. México, D.F. 1976.
- PASCHOAL ROSSETTI, José. Introducción a la Economía. Editorial Harla. México, D.F. 1985
- PINA, Rafael. Diccionario Jurídico. Editorial Porrúa. México, D.F. 1993.
- POZAS DE, Jordano. Estudios de Derecho Administrativo. Cárdenas Editor, Buenos Aires, Argentina. 1961. Volúmenes I y II.
- RUIZ BLANCO, Manuel. Teoría General del Turismo. Editorial Diana. México, D.F. 1987.
- RIPOLLI, Graciela. Turismo Popular. Editorial Trillas, México, D.F. 1989.
- SERRA ROJAS, Andrés. Derecho Administrativo. Editorial Porrúa. México, D.F. 1988.
- TORRE PADILLA DE LA, Oscar. El Turismo como Fenómeno Social. Editorial Trillas. México, D.F. 1990.

L E G I S L A C I O N .

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, comentada.
Instituto de Investigaciones Jurídicas UNAM. México, D.F. 1992.

Código de Comercio. 54a. Edición. México, D.F. Editorial Porrúa.
1991.

Legislación Aduanera. 10a. Edición. México, D.F. Editorial Porrúa.
1989.

Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. 22a. Edición. México, D.F.
Editorial Porrúa. 1991.

Ley Federal de Turismo. 5a. Edición. México, D.F. Editorial Porrúa.
1991.

Ley de Nacionalidad y Naturalización. 7a. Edición. México, D.F.
Editorial Porrúa. 1992.

Ley General de Población. 7a. Edición. México, D.F. Editorial Porrúa.
1992.

Ley de Vías Generales de Comunicación. 10a. Edición. México, D.F.
Editorial Porrúa. 1989.