



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MEXICO

FACULTAD DE DERECHO

LA PROTECCION JURIDICO - LABORAL A  
TRABAJADORES DE AUTOTRANSPORTES EN  
ACCIDENTES DE TRANSITO TERRESTRE

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE;  
LICENCIADO EN DERECHO  
P R E S E N T A ;

JOSE GUADALUPE GARCIA MORALES



TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

MEXICO, D. F.

1990



## **UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso**

### **DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis está protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

# I N D I C E

PÁG.

## INDICE

INTRODUCCION . . . . . I

### CAPITULO I ANTECEDENTES HISTORICOS

- 1.-El movimiento obrero mexicano . . . . . 1
  - a) Del inicio de la revolución a la Constitución de 1917 . . . . . 1
  - b) De la Constitución de 1917 hasta nuestros tiempos. . . . . 9
- 2.-La reivindicación de los derechos de los trabajadores . 12
  - a) Los derechos humanos . . . . . 12
  - b) Los derechos sociales . . . . . 16

### CAPITULO II LOS TRABAJADORES DE AUTOTRANSPORTES

- 1.-Las relaciones obrero patronales de trabajadores conductores de autotransportes . . . . . 20
  - a) Los contratos de trabajo y su reglamentación especial . . . . . 20
  - b) Los conductores de autotransportes y diversas funciones que desarrollan . . . . . 30
- 2.-Las labores de los trabajadores que son transportados. 36
  - a) Cobradores, estibadores y demás trabajadores similares . . . . . 36
  - b) Diferencias y analogías con los conductores de autotransportes . . . . . 39

### CAPITULO III LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO TERRESTRE.

- 1.-Causas que los originan . . . . . 42

a) De tipo humano . . . . .	42
b) De tipo mecánico . . . . .	49
c) De tipo climatológico . . . . .	51
d) Por malas condiciones del camino . . . . .	54
2.-Delitos generados por tránsito de vehículos . . . . .	57
a) Daño en propiedad ajena . . . . .	57
b) Delitos contra la vida y la integridad corporal . . . . .	61
c) Delitos de simple peligro . . . . .	73
3.-Jurisprudencia de la Corte . . . . .	78

#### CAPITULO IV LA PROTECCION JURIDICO LABORAL.

1.-Normatividad . . . . .	81
a) Análisis de los artículos 260, 261, 262 y 263 de la Ley Federal del Trabajo . . . . .	81
b) Análisis de los artículos 1913, 1914, 1915 y-1924 del Código Civil para el Distrito Federal.. . . .	95
2.-La protección jurídico laboral llamada en contra- tos colectivos de trabajo . . . . .	102
a) Que protegen en forma restringida . . . . .	102
b) Que protegen en forma amplia . . . . .	110
3.-Mayor protección jurídico laboral a los trabajadores autotransportistas . . . . .	126

CONCLUSIONES . . . . .	129
------------------------	-----

BIBLIOGRAFIA . . . . .	137
------------------------	-----

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

El conducir un vehículo automotor es un trabajo delicado y preciso, sobre todo cuando las vías públicas están muy transitadas. En tal virtud, es conveniente considerar a los trabajadores que desarrollan una jornada laboral conduciendo vehículos de autotransporte, por saber que tienen una gran responsabilidad y la obligación de trabajar en plenitud de facultades físicas y mentales, además deben observar una conducta cortés y amable.

A estos trabajadores en el devenir histórico no se les ha visto con equidad y justicia, ya que en muchos casos carecen hasta de protección jurídico laboral para casos de accidentes de tránsito terrestre, servicio tan necesario sobre todo en la vida moderna.

Todas las personas que han conducido un vehículo automotor saben perfectamente el riesgo que esto significa y la responsabilidad que se adquiere por ese sólo hecho, ya que hata los meritos en manejo de vehículos automotores más experimentados, llegan a participar en accidentes de tránsito terrestre.

De ahí nante nuestro interés para en el presente trabajo plantear la necesidad de que al trabajador conductor de autotransportes se le otorgue una efectiva protección jurídico -

## II

laboral que les restituya cualquier derecho perdido, en virtud de haber participado en delitos culposos generados por el tránsito de vehículos y muy especialmente por haber participado en un accidente de tránsito terrestre. De esta forma se le aligerará la carga al darle mayor seguridad, ya que sabrá que los verdaderos accidentes de tránsito terrestre no le restarán derechos.

**CAPITULO I**  
**ANTECEDENTES HISTORICOS.**

**1.-El Movimiento Obrero Mexicano.**

**a) Del Inicio de la Revolución a la Constitución de 1917.**

La clase trabajadora mexicana ha luchado a lo largo de toda su historia por conquistar la justicia social, que anhela hondamente todo ser humano, que vive dentro de una sociedad a la que presta un servicio de gran importancia para su desarrollo y progreso.

Pero la sociedad de antaño a los obreros y campesinos les negaba sus derechos de tipo laboral y eran tratados peor que las bestias de carga originando como consecuencia miseria y enfermedades, motivando rencores e inconformidades en toda la clase esclavizada, pronunciando con esto movimientos obreros de gran importancia para el país.

Fue en el año de 1910 y a consecuencia de la lucha armada, que la clase dominante empezó a ceder más derechos a la clase dominada, sobre todo a los obreros y campesinos, quienes manifestaban siempre su inconformidad con el régimen imperante, y eran múltiples sus peticiones de justicia social que habían expresado a la clase patronal y al gobierno de la nación, sin encontrar respuestas adecuadas, sólo promesas que nunca cumplirían. Así el pueblo mexicano se estimuló con ideas y propuestas de hombres ilustres, como la de Morelos en el párrafo doce del documento expedido con el nombre "Los Sentimientos de la Nación Mexicana", presentada en el congreso de Anáhuac y

reunidos en la ciudad de Chilancingo en el año de 1813, que -  
textualmente dice:

"Que como la buena ley es superior a todo  
hombre, las que dicte nuestro congreso de-  
ben ser tales que obliguen a constancia y  
patriotismo, moderen la onulencia y la in-  
digencia y de tal suerte se aumente el --  
jornal del pobre, que mejore sus costum-  
bres, aleje la ignorancia, la ravia y el  
hurto." 1

Y aunque en el momento de hacer la propuesta, se vivía  
una época difícil de independencia, donde lo primordial era --  
romper con la esclavitud, en el pensamiento de Morelos también  
brillaba el concepto de dignidad para el obrero, y la erradica-  
ción de la miseria.

Muchas ideas sirvieron de base para fundamentar las pe-  
ticiones hechas por el Movimiento Obrero en la época revolucio-  
naria. Y sin lugar a duda otras de gran importancia fueron los  
expuestos en la asamblea constituyente, convocada a raíz y en-  
consecuencia de la Revolución de Ayutla, en cuya declaración -  
de derechos menciona en sus artículos cuarto, quinto y noveno,  
las libertades de: Profesión, Industria y Trabajo, el princi-  
pio de que "nadie puede ser obligado a prestar trabajos perso-  
nales sin una justa retribución y sin su pleno consentimiento",  
y a la libertad de asociación, también se promuso en dos oca--

1 D<sup>o</sup> LA CUEVA, Mario, El Nuevo Derecho Mexicano del Trabajo, -  
séptima edición, México, 1981, p.40

siones al Congreso, la creación del derecho del trabajo, sin éxito en ese entonces.

También Maximiliano de Habsburgo en 1865, exidió la -- llamada Ley del Trabajo del Imperio, que contenía normas de -- gran importancia por ser protectora de los trabajadores, como la SUPRESION DE LAS CARCELES PRIVADAS Y DE LOS CASTIGOS CORPORALES, con este derecho les restituía a los trabajadores su -- dignidad en el desempeño de sus labores; también se plasó en esa Ley el pago de salario en efectivo, la jornada de trabajo de sol a sol con dos horas de reposo intermedio, el descanso de un día a la semana, la implantación de escuelas en las haciendas en donde habitaban veinte o más familias, así como sanciones pecuniarias por la violación de las normas.

Dentro de los hechos violentos que constituyeron antecedentes para la Revolución Mexicana se encuentran en el mes -- de Junio del año de 1906, cuando los obreros mineros de Cananea por estallar una huelga para obtener mejores salarios y su --primir los privilegios a los empleados norteamericanos, fueron cruelmente atacados por el Gobierno de Izabal, que con la ayuda de tropas de Estados Unidos del Norte destruyó ese movimiento obrero.

En Julio de ese mismo año, el partido liberal, con -- Ricardo Flores Magón como presidente, publicó un manifiesto y programa, que constituye el antecedente pre-revolucionario -- más importante, donde se recaló la necesidad de crear bases-

generales para la legislación humana del trabajo; tales como, - mayoría de trabajadores mexicanos en todas las empresas, e - igualdad de salarios para nacionales y extranjeros, jornada de ocho horas, descanso de un día a la semana obligatorio, fijación de salarios mínimos, pago del salario en efectivo, indemnización por los accidentes de trabajo y algo muy importante - para los trabajadores que es la seguridad e higiene en las fábricas y talleres.

Finalmente en el mismo año estalló una huelga general de obreros textiles del estado de Puebla, como protesta del reglamento de fábrica, impuesto por empresarios y aprobado por el gobierno de Don Porfirio Díaz, siendo los antecedentes más importantes con los que cuenta la Revolución Mexicana.

El 5 de Octubre de 1910, Francisco I Madero exide el "PLAN DE SAN LUIS", desconociendo al régimen Porfirista, convocó al pueblo a restablecer la Constitución, propuso el principio de la no-reelección y lo más importante en el punto tercero hizo una referencia expresa al problema agrario, que con el tiempo se convirtió en el punto de partida que transformó la revolución de política en social.

El Maestro Daniel Moreno Díaz dice:

"...El Congreso de Querétaro. La Carta Política de aquella asamblea, a pesar de Carranza y sus "renovadores" fué eminentemente revolucionaria-

y con dos grandes capítulos de proyección social: el obrero y el agrarista." 2

Después de crueles luchas armadas el gobernador Venustiano Carranza comprendió que el pueblo no se conformaría con una victoria meramente legalista y formal, que regresara a los días del presidente Madero, pues equivaldría a prorrogar indefinidamente la injusticia social, por lo que en el discurso -- del 24 de Septiembre de 1913 expresó:

"Espera el pueblo de México que terminara la lucha armada al que convocó el Plan de Guadalupe, tendrá que principiar formidable y majestuosa la lucha social. La lucha de clases, opóngase las fuerzas que se opongan tendrá que estallar y las nuevas ideas sociales se impondrán en nuestras masas. La cuestión no es sólo repartir tierras y las riquezas naturales, ni lograr el sufragio efectivo, ni abrir más escuelas. Es algo más grande y más sagrado: Es reestablecer la justicia, buscar la igualdad y establecer el equilibrio de la economía nacional". 3

Pero siguió la revolución sin éxito, hasta que el 15 - de Julio de 1914, el General Huerta abandonó el poder cediendo

2 MORENO DIAZ, Daniel, Los Partidos Políticos del México Contemporáneo, sexta edición, p.41

3 DE LA CUEVA, Mario, El Nuevo Derecho Mexicano del Trabajo, ob. cit. p.47

el triunfo a los revolucionarios y al movimiento obrero, por-- que inmediatamente después los jefes de las tropas constitucio-- nalistas iniciaron la creación del derecho del trabajo.

El 8 de Agosto de 1914, por decreto se impuso en Aguas calientes la reducción de la jornada de trabajo a nueve horas-- diarias, el descanso semanal y se prohibió cualquier reducción de los salarios. En San Luis Potosí también por decreto se fi-- jaron los salarios mínimos el 15 de Septiembre del mismo año,-- en Tabasco se redujo a ocho horas la jornada de trabajo y se -- cancelaron las deudas a los campesinos.

Mas tarde en el estado de Jalisco se expidió un decre-- to sobre jornada de trabajo, descanso semanal obligatorio y va-- caciones.

En Veracruz, se publicó un decreto para expedir la Ley del Trabajo de ese Estado, en Octubre de ese mismo año y fué -- sustituida por otra en Diciembre de 1915, con jornada de traba-- jo de nueve horas, prohibición de trabajo a los menores de nue-- ve años, salarios mínimos en el campo y en la ciudad, protec-- ción del salario, reglamentación del trabajo a destajo, acenta-- ción de la teoría del riesgo profesional, y creación de las -- Juntas de Conciliación y Arbitraje.

En 1915 se expidió para Yucatán la Ley del Trabajo que reconoció y declaró algunos de los principios que servirían de

base para integrar el artículo 123 de la Constitución, diciendo que el derecho del trabajo está destinado a dar satisfacción a los derechos de una clase social; el trabajo no puede ser considerado como una mercancía; las normas contenidas en la ley sirven para facilitar la acción de los trabajadores organizados en su lucha con los empresarios; y algo muy importante las normas legales contienen únicamente los beneficios mínimos de que deben disfrutar los trabajadores y que se desarrollarán y complementarán en los contratos colectivos de trabajo y en los laudos del tribunal de Arbitraje; así la ley reglamentó las instituciones colectivas; asociaciones, contratos colectivos y huelgas; así también comprende las bases del derecho individual del trabajo; jornada máxima, descanso semanal, salario mínimo, las reglas sobre seguridad e higiene en las fábricas que es de gran importancia para los trabajadores.

También en el Distrito Federal en 1915 se laboró el -- proyecto de ley y se regularon los contratos de trabajo individual y colectivo.

Todos los logros obtenidos en el período revolucionario culminaron al iniciarse el proyecto de constitución que en su inicio no llenaban las aspiraciones del pueblo mexicano, pero después de algunas reformas por parte de la diputación de Veracruz y Yucatán al artículo 5o., el presidente Venustiano Carranza comisionó al Licenciado José Natividad Macías para -- que anoyase la adopción de un título especial sobre el trabajo que culminó con el artículo 123 Constitucional aprobado el 23-

de Enero de 1917, con lo que se convirtió nuestra Constitución en la primera en el mundo que contemplaba todo un capítulo sobre el derecho del trabajo.

El Maestro Mario de la Cueva nos dice:

"En el año de 1916 no existía Constitución alguna en el mundo que contuviera un título sobre el trabajo; la idea surgió en los debates de Querétaro y, en consecuencia no es posible afiliar nuestro texto a ninguna de las leyes extranjeras. Nuestro derecho fué, por otra parte, producto de una revolución..." 4

4 DE LA CUEVA, Mario, El Nuevo Derecho Mexicano del Trabajo, cuarta edición, p. 260

b) De La Constitución de 1917 hasta Nuestros Tiempos.

La Constitución de 1917 es un bello documento, impregnado de un espíritu proteccionista para la clase trabajadora, que fué grabado en su artículo 123, atendiendo a los ideales del pueblo mexicano. En ese mismo artículo también se plasmaron las bases para que las legislaturas de cada estado expediera leyes sobre el trabajo fundadas en las necesidades de cada región, en virtud de haber sido rechazada la propuesta que se formuló en el Proyecto de Constitución, de que se legislara en materia de trabajo para toda la República.

El Maestro Jesús Castorena nos dice: "Al triunfo de la Revolución de 1910, los actos legislativos en materia de trabajo, se volvieron numerosos. . ." 5

Así durante los años de 1918 a 1928, los poderes legislativos estatales con una conciencia clara de su misión expedieron leyes del trabajo, pero en los primeros conflictos colectivos como fueron huelgas y controversias en los contratos colectivos, se notó la dificultad para resolver debido a que cada estado tenía legislación diferente y cuando el problema se extendía en dos o más entidades federativas la solución era difícil y estas dificultades se multiplicaron cada vez más no lo que el poder revisor de la Constitución modificó en el año de 1929 el párrafo introductorio de la declaración y pronuso que

5 CASTORENA, Jesús, Manual de Derecho Obrero, sexta edición, - p.46

la Ley del Trabajo fuera unitaria y se exidiera para el congreso federal, pero su aplicación correspondería a las autoridades federales y a las locales mediante una distribución de competencias incluida en la misma reforma, facilitando con esto la creación de la Ley Federal del Trabajo.

El 15 de Noviembre de 1928, la Secretaría de Gobernación convocó a una asamblea obrero-patronal en la ciudad de México en donde la confederación de trabajadores mexicanos presentó para su estudio un proyecto de Código Federal del Trabajo con las observaciones de los empresarios y fué el primer antecedente concreto en la elaboración de la Ley de 1931, publicándose la reforma constitucional el 6 de Septiembre de 1929 e inmediatamente después el presidente Portes Gil envió al poder Legislativo un proyecto de Código Federal del Trabajo que en su inicio fué objetado por lo que se continuó dos años después participando en dicho documento la Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo, redactaron un nuevo proyecto en el que principalmente intervino el Licenciado Eduardo Suárez quien le dió la denominación de Ley Federal del Trabajo, que después de discutirse ampliamente y hacer modificaciones al proyecto se aprobó y se promulgó el 18 de Agosto de 1931.

Posteriormente en el año de 1960, se inició el anteproyecto de una nueva Ley Federal del Trabajo, en donde se interpuso una comisión por el Licenciado Salomón González Blanco, -- Cristina Salmoran, Ramiro Lozano y Mario de la Cueva, sin llegar a tener éxito, sin embargo en el año de 1967 se designó --

una segunda comisión integrada con las mismas personas que formaron la primera y además con el Licenciado Alfonso López Abaricio, que se terminó en 1968 y del cual se envió copia a los sectores interesados para que expresaran su opinión y formularan observaciones. Y en virtud de que estaba impregnado de una fisonomía más social y más humana, fué elogiada por la clase trabajadora pero la clase patronal se abstuvo de hacer observaciones.

Después de hacer cambio de impresiones la clase obrera y patronal, concluyó la primera que las mejoras podían solicitarse los sindicatos en contrataciones colectivas sin necesidad de reformar la Constitución, por lo que se modificó el anteproyecto y sólo se dió garantía al ejercicio del derecho de huelga, y en el año de 1970 se expidió la nueva Ley Federal -- del Trabajo.

Esta Ley se reformó en el año de 1973, 1974, 1975, -- 1977, 1980, 1982, 1983, 1984, 1986 y está en proceso de nuevas reformas.

El Maestro Trueta Urbina nos dice:

"En los albores de la Revolución Mexicana, en proclamas y en su parlamento, en nuestras leyes, en la sociología de la vida -- misma, se lucha por la protección y por la reivindicación de los derechos del proletariado;"<sup>6</sup>

6 TRUETA URBINA, Alberto, Nuevo Derecho del Trabajo, quinta edición, n. 252

## 2.- La Reivindicación de los Derechos de los Trabajadores.

### a) Los Derechos Humanos.

Los derechos humanos son derechos subjetivos, por lo tanto están adecuados a nuestro modo de pensar o de sentir las cosas, no son derecho positivo en estricto sentido, pero sin embargo se puede decir que aunque no se encuentren tipificados han sido un pilar en las relaciones de los individuos en sociedad y sobre todo muy especialmente en la elaboración del derecho positivo así como su desarrollo a través de la historia, en virtud de que logran armonía y buenas relaciones en el diario trato social.

El Maestro Javier Hervada sostiene: "La ley natural es la expresión de las exigencias de la naturaleza humana en orden a los fines del hombre". 7

Los derechos humanos son sublimes y su finalidad es alcanzar el bienestar general sin favorecer a ninguna clase social en particular, atendiendo a las necesidades que prevalezcan, en ese momento sin avasallamientos que inclinen la balanza de la justicia hacia el más fuerte o hacia un determinado grupo social.

7 HERVADA, Javier, Introducción Crítica al Derecho Natural, p.164

Los derechos humanos dan bondad y exigen bondad, como derecho y obligación dentro de un marco justo y equitativo. Cuando se violan estos derechos aparentemente no se produce coacción, pero termina desatando pasiones que en ocasiones llegan a culminar hasta en movimientos armados como la Revolución Mexicana, uno de los ejemplos más claros de violación de derechos humanos y su reivindicación por medio de la fuerza.

Del concepto humano y de sus derivados el diccionario de la lengua española da los siguientes significados:

"Humano: la persona que se comadece de -- las desgracias de sus semejantes.

Humanizar: ablandarse, desenojarse, hacerse benigno.

Humanitario: benigno, caritativo, benéfico." 8

El Maestro Rafael de Pina en su diccionario dice:

"Humanismo: concepción del mundo y de la vida, basado en el respeto a la personalidad humana, que lleva a la afirmación de los valores del espíritu y a una idea del derecho como cristalización de la justicia".9

8 DICCIONARIO DE LA LENGUA ESPAÑOLA, Real Academia Española, - p.730

9 DE PINA, Rafael, Diccionario de Derecho, p.290

El humanismo Marxista conduce al bienestar económico - de todos los componentes de la colectividad y a la desaparición de las clases sociales. Tiene por objeto "hacer del hombre el ser supremo del hombre".

La culminación del humanismo Marxista será según su teoría la socialización, conjunta de trabajo y capital suprimiendo la explotación del hombre por el hombre.

La reivindicación de los derechos humanos fué el motor que impulsó el movimiento obrero mexicano, que aunque inicialmente se consideraba como el motivo principal que provocó ese movimiento, la miseria, el hambre y las enfermedades de que eran objeto los trabajadores, eso sólo fueron las consecuencias de la violación de los derechos humanos por parte de los que detentaban el poder. Por lo tanto, lamecha de la Revolución fué encendida por grandes hombres que conociendo el valor de los derechos humanos se lanzaron a la lucha para reconquistarlos, sin importarles las represalias de los que no querían regpetar esos derechos, entre otros la clase patronal.

Así la lucha continuó y se generalizó en virtud de la concientización a la clase trabajadora de que se perseguía un ideal justo, y había que reivindicarles sus derechos humanos dotándolos de normas protectoras de derecho positivo que les permitiera lograr una vida digna y decorosa al igual que las demás clases sociales. Todo dentro de un marco de justicia y equidad, sin violar los derechos humanos.

Así el movimiento obrero mexicano logró gran parte de sus objetivos con la creación del artículo 123 Constitucional, la Ley Federal del Trabajo y todas las figuras jurídicas del Derecho Laboral Mexicano.

El Maestro Javier Hervada sostiene:

"...siendo la sociedad un fenómeno natural tiene necesariamente como ley fundamental suya, la ley natural. Lo cual no significa sino que el orden fundamental de la sociedad humana está determinado por las exigencias de la dignidad de la persona humana. Más allá de este orden fundamental, las leyes que rigen la sociedad son producto de la opinión libre y de la inventiva del hombre . . ." 10

Otra parte de los logros obtenidos van siendo alcanzados sólo por algunas organizaciones gremiales en particular y los plasman en sus contratos colectivos, muchos de estos logros no debería ser sólo para un determinado gremio sino para todos en general, pero así ha sido aceptado por la clase trabajadora, como se ha visto con anterioridad.

Tal es el caso que nos atañe sobre la norma que contempla la protección jurídica laboral a conductores de autotransportes, dicha norma sería benéfico que tuviera un carácter de

tipo general, ya que es anegada a los derechos humanos, justa y equitativa.

b) Los Derechos Sociales.

En las relaciones sociales el derecho positivo tiene - mucho que decir, en virtud de estar inspiradas en el concepto de justicia, aplicable a todo individuo que vive en sociedad.- Existen varias ramas del derecho, adecuándose cada una a las - necesidades del grupo social al que benefician, así podemos hablar también de los derechos sociales en estricto sentido, dentro de los cuales se encuentra entre otros el socialismo.

El Diccionario de la Lengua Española nos dá el siguiente significado:

"Social: perteneciente o relativo a la sociedad o a las contiendas entre una y otras clases.

Socialismo: sistemas de organización social- que surgen derivados de la colectividad los derechos individuales y atribuye al Estado - absoluta potestad de ordenar las condiciones de vida civil, económica y política, extremando la preponderancia del interés colectivo sobre el particular.

Sociedad: reunión mayor o menor de personas, familias, pueblos o naciones".<sup>11</sup>

La locución de derechos sociales con fines de integración en favor de las mujeres, los huérfanos, los jornaleros, - es terminología no usada por las célebres leyes de indias, tampoco la acuñaron los juristas de otros continentes antes que - los nuestros porque en aquella época se pensaba que todo el de recho era social y lo clasificaban rigurosamente en Derecho Pú blico y Derecho Privado, siguiendo al rite de la letra la divi sión romana. Esa terminología es aplicable con toda propiedad al Derecho Social mexicano, llamado por primera vez en la - - Constitución de 1917, reconociendo la huelga como un derecho - de los trabajadores, siendo las bases del artículo 123 consti tucional los derechos jurídicos sociales constitutivo de un -- nuevo derecho social, independiente del Derecho Público y del Derecho Privado, determinándose la protección de los trabajado res, la reivindicación de los derechos de la clase obrera y de todos los económicamente débiles.

El desarrollo del derecho social en México se inició-- con las leyes de indias, protectoras de los aborígenes que des gradadamente en la práctica no se cumplieron. Posteriormente en la independencia con los proclamas liberterias del cura -- Don Miguel Hidalgo y Costilla; más tarde Don José María More-- los y Pavón en su histórico mensaje con título "Los Sentimien tos de la Nación".

11 DICCIONARIO DE LA LENGUA ESPAÑOLA, Real Academia Española, - ob. cit., p. 1222.

Las primeras leyes constitucionales del Estado Mexicano contemplaban en sus normas el derecho a la libertad y el trabajo, revistiéndose con ello de un carácter social y humano, sin embargo no había éxito en su aplicación.

Entre los fundamentos que dió Ignacio Ramírez "El Ni-gromante" para la elaboración de una constitución de tipo social, la Constitución de 1917, fueron los basados en los derechos humanos, diciendo "algunos códigos antiguos duraron por siglos, porque protegían a la mujer, al niño, al anciano, a todo ser débil y menesteroso."

En el Artículo 123 constitucional se contempla la idea de la justicia social y tiene perfectamente bien impregnados los derechos sociales, pues busca afanosamente un equilibrio y una justa armonización entre el capital y el trabajo, estando íntimamente vinculado al bien común, su espíritu social persigue la reivindicación de los derechos del proletariado tendientes a la socialización de los bienes de la producción.

Como un ejemplo de derechos sociales, podemos decir,-- que cuando un patrón contrata a un empleado no por ese solo hecho debe participarle de los bienes de que goza, pero si actúa con justicia debe darle la plusvalía de su trabajo, no debe explotarlo.

Así también cuando un patrón manda a un trabajador a un lugar peligroso, o con una máquina peligrosa para él y la

colectividad, como son los automotores, tiene el deber de protegerlo en la medida y por el tiempo que desarrolle ese trabajo, y si por algún motivo es privado de su libertad a causa -- del desarrollo de ese trabajo, el patrón tiene la obligación -- de liberarlo usando sus recursos en lo humanamente posible, para así cumplir con los derechos sociales y humanos.

**El Maestro Mario de la Cueva nos dice:**

"Los trabajadores del volante en servicio público plantearon a la comisión redactora del proyecto de Nueva Ley Federal del Trabajo, una cuestión hondamente humana: el chofer, a quien Bernard Shaw dedicó -- su comedia Hombre y Super Hombre, y de -- quien se han ocupado el conde de Key -- Serling en el mundo que nace y Ortega en la rebelión de las masas, a veces sin entender la tragedia de una vida entregada al servicio del público, pero olvidada -- por las leyes y por los jueces, es uno -- de los grupos sociales a los que se refirió Victoria en la Asamblea Constituyente, en su frase citada y conocida: miran pasar la justicia a la misma distancia -- que los separa de las estrellas." 12

CAPITULO II  
LOS TRABAJADORES DE AUTOTRANSPORTES.

1.-Las Relaciones Obrero-Patronales de Trabajadores Conductores de Autotransportes.

a) Los Contratos de Trabajo y su Reglamentación Especial.

El Maestro Ernesto Krotoschin, dice:

"Es trabajador dependiente quien personalmente presta trabajo a otro, llamado "patrono", mediante una relación jurídica por la cual el -- trabajador, por su propia voluntad, llega a de pender de este." 13

La Ley Federal del Trabajo no excluye a ningún trabajador del contenido de sus preceptos, por el contrario señala -- los mínimos de protección que deben gozar los trabajadores al celebrarse un contrato de trabajo o bien al establecerse la re lación laboral.

Manuel Alonso García, dice:

"El sujeto acreedor de trabajo está obligado dado el carácter bilateral y oneroso de la -- relación laboral, a una contraprestación en-

13 KROTOSCHIN, Ernesto, Tratado Práctico de Derecho del Trabajo, segunda edición, p.90

favor del trabajador...No es rigurosamente exacto hablar, en relación con el empresario de prestación principal, para referirse a esta al salario, y de prestaciones accesorias, todas las demás, más exacto resulta, a nuestro juicio, hacerlo de prestación -- fundamental o esencial, en cuanto no puede haber relación de trabajo sin que la misma se dé, y de prestaciones secundarias, en cuanto que su existencia no es necesaria -- para que aquella exista." 14

En virtud de lo referido considero de gran importancia analizar primero a los contratos de trabajo en general por ser fundamentales en toda relación obrero-patronal, para en seguida analizar la reglamentación especial en donde se encuentran encuadrados los trabajadores de autotransporte.

Así en este orden podemos decir que la denominación -- Contrato de Trabajo es de origen civilista.

El Maestro Jesús Castorena, dice:

"Los contratos en los que la actividad humana constituye una prestación, son innumerables.- El Código Civil de 1894 señalaba el servicio-doméstico, el servicio por jornal, el contrato

14 ALONSO GARCIA, Manuel, Curso de Derecho del Trabajo, cuarta edición, p.492

de obras a destajo o precio alzado, el de los portadores y alquiladores, el aprendizaje y el hospedaje. Podríamos añadir: el mandato, la comisión, el matrimonio, la sociedad, etc. La actividad humana la concibió y la reguló el código citado como una obligación de hacer incide en ese principio el vigente" 15

De acuerdo al artículo 1793 del Código Civil para el Distrito Federal vigente, dice: "Los convenios que producen o transfieren las obligaciones y derechos toman el nombre de Contratos."

Y el Maestro Gutiérrez y González nos dice:

"...considera que con el convenio se realizan cuatro funciones: crear, transferir, modificar o extinguir. Sin embargo considero que esa figura jurídica puede realizar y realiza una función más: la de conservar derechos y obligaciones.

En efecto, a través de un convenio se puede pactar la conservación de derechos y obligaciones, y esa conducta no se puede asimilar a ninguna de las otras cuatro es

15 CASTORINA J. Jesús, ob.cit., p.64

-tablecidas por la norma . . ." 16

Por consiguiente podemos apreciar que las teorías civ listas han sido bien aceptadas en el ámbito laboral, aunque -- con sus respectivas modificaciones, gracias a que tienen su -- fundamentación en los principios de justicia social, y cuya -- aplicación de tino general está por encima de los convenios a título personal que pueden surgir entre el trabajador y el patrón.

También es aceptada en nuestra legislación laboral la teoría de la relación de trabajo expuesta por Wolfgang Silbert, para combatir la teoría contractual, consistiendo la relación, en la incorporación del trabajador a la empresa, de donde se deriva la prestación de servicios y el pago del salario. Sin embargo su teoría no ha sido del todo aceptada por la mayoría de los juristas, pues la relación laboral no es opuesta al contrato, sólo lo complementa ya que precisamente es originada ge neralmente por un contrato de trabajo ya sea expreso o tácito, del que deriva la prestación de servicios y sus obligaciones de carácter laboral.

La Ley Federal del Trabajo en su artículo 20, incluye las dos teorías, y a la letra dice:

"Se entiende por relación de trabajo cualquiera que sea el acto que le de origen, la prestación de un trabajo personal subordinado a una persona, mediante el pago de un

-salario.

Contrato individual de trabajo, cualquiera que sea su forma o denominación es aquel - por virtud del cual una persona se obliga a prestar a otra un trabajo personal subor- dinado, mediante el pago de un salario.

La prestación de un trabajo a que se refie- re el párrafo primero y el contrato celebra- do producen los mismos efectos."

Este artículo es muy claro, y no existen en su conteni- do lagunas de derecho pues incluye a todos los trabajadores, - en virtud de que fueron los trabajadores los que en el trans- curso de su lucha formularon peticiones para que se redactara- el contenido de este artículo con la forma y el fondo de acuer- do a las necesidades de la vida moderna, además cabe mencionar que el último párrafo de este artículo fue modificado en vir- tud del movimiento obrero organizado en el que participaron -- los trabajadores, choferes de autotransportes colectivos, para acabar con los contratos de arrendamiento que les aplicaban -- con relación a los vehículos de autotransportes.

Ernesto Krotoschin nos dice:

"El viajante empleado no tiene que observar horario ni concurrir regularmente al nego- cio del principal, y que la remuneración pu- ede consistir solo en la comisión(es decir) depender del éxito que tenga el viajante --

-que asuma de este modo ciertos riesgos de su prestación, no de la empresa)"<sup>17</sup>

Continúa diciendo "En cambio, se considera que no existe el vínculo de dependencia cuando el "Representante", además de disponer libremente de su tiempo y de sus movimientos tiene un establecimiento propio; desarrolla actividades mercantiles a nombre y por cuenta propia no se le impone obligaciones determinadas sino que solo se le "autoriza" para realizar también operaciones por cuenta de otro empresario; ..." <sup>18</sup>

Pero sin embargo y a pesar de que existe doctrina en -- contra del contrato de arrendamiento, su fantasma acecha constantemente a los trabajadores conductores de vehículos auto-transportes, para los que en muchas ocasiones no hay justicia-laboral, y hablando de justicia el Maestro Mario de la Cueva - sostiene: "La justicia ordena que todos los hombres sean tratados como iguales y como personas..." <sup>19</sup>

A los trabajadores de autotransportes en ocasiones no se le reconocen sus derechos humanos y sociales; pues si no se les considera arrendatarios de los vehículos que conducen, se-

17 KROTOSCHIN, Tronzo, ob.cit., p.135

18 IDEM

19 DE LA CUEVA, Mario, ob.cit., Cuarta edición, p.769

les obliga a trabajar jornadas ilegales e inhumanas, que en -- ocasiones son mayores hasta de doce horas, y en otras se establecen diversas clases de labores como complemento de su jornada diaria, y esto último al parecer es aceptado por las normas laborales, ya que no se hace prohibición alguna, y por consiguiente en la gran mayoría de las empresas al conductor de autotransportes tiene la obligación de realizar otras labores diferentes al manejo, y se propicia de esta manera el cansancio-extremo, las conductas agresivas y los reflejos lentos que ocasionan los accidentes de tránsito terrestre, pero de esto hablaremos más ampliamente en el siguiente capítulo, por lo pronto diremos que:

En la reglamentación especial que contempla el artículo 256 de la Ley Federal del Trabajo, sólo se determina quienes son los sujetos de las relaciones laborales y aunque en la exposición de motivos de la misma ley se señaló: "Existen trabajos de tal manera especiales, que las disposiciones generales de la ley no son suficientes para su reglamentación."

Esta fundamentación no se siguió al pie de la letra en el trabajo de autotransportes, pues todavía existen algunas lagunas del derecho que es indispensable disipar para el buen funcionamiento de las relaciones obrero-patronales y para esto, es necesario que veamos lo que dice el artículo 256 y el contenido de los demás artículos relativos al trabajo de autotransportes.

Artículo 256.-"Las relaciones entre los choferes conductores, operadores, cobradores y demás trabajadores que prestan servicios a bordo de autotransportes de servicio público, de pasajeros, de carga o mixtos, foráneos o urbanos, tales como autobuses, camiones, camionetas o automóviles, y los provincianos o permisionarios de los vehículos, son relaciones de trabajo y quedan sujetas a las disposiciones de este capítulo.

La estimulación que en cualquier forma desvirtúe lo dispuesto en el párrafo anterior, no produce ningún efecto legal ni impide el ejercicio de los derechos que deriven de los servicios prestados.

Mario Deveali considera que:

"Si se quiere conservar la denominación "contrato de trabajo" es, pues menester ampliar su concepto de modo que pueda comprender todas las formas de actividad que constituye el objeto de dicha regulación, y consideraría éstas como especies de aquél, salvo substituir en el momento oportuno el concepto de "contrato de trabajo" por el de "contratos de trabajo" o "contratos de actividad" utilizando estas denominaciones para indicar todo un grupo de contratos autónomos de configuración tradicional o reciente, que tiene en común el hecho de poseer como contenido la actividad humana." 20

En el artículo de referencia se determinan los sujetos de la relación laboral, pero sin embargo, esta definición es muy concreta y no habla sobre el trabajo de los autotransportistas y la forma en que lo desarrollan, tampoco contempla su grado de dificultad en virtud de que se desempeña entre toda la colectividad y con las normales consecuencias, todo esto no lo contemplan los artículos siguientes al 256, pues sólo hablan de salarios, forma de uso, responsabilidades y obligaciones de las partes, para nada consideran el hecho de que el trabajo de autotransportes es altamente peligroso en virtud de que la máquina que conducen debido a la velocidad reglamentaria y necesaria para hacerlo, en el más mínimo descuido puede ocasionar grandes daños reparables o irreparables, por tal motivo considero necesario que cuando un trabajador autotransportista desempeña su trabajo, indiscutiblemente lo debe hacer en plenitud de sus facultades físicas y mentales, como se encuentra establecido en sus obligaciones plasmadas en la Ley Federal del Trabajo, pero a esto había que agregarle que es fundamental hacerlo también con un alto sentido de responsabilidad y con respeto hace a todos los demás conductores, pues en la medida que se respeten los derechos de los demás se puede exigir que le respeten a uno sus derechos, así también en este mismo tenor considero de suma importancia que los patrones respeten los derechos humanos y sociales de los trabajadores autotransportistas, y no impongan trabajos excesivos y agotadores que reflejan como consecuencia el cansancio excesivo que a su vez produce agresividad, movimientos reflejos lentos o torpes y todo esto provoca accidentes de tránsito terrestre. Tampoco deben -

subestimar este tipo de trabajo, pues tiene un alto grado de dificultad y si lo "complementan" con otras labores, distraen la atención de los conductores en el manejo de autotransportes. Además de que como mencionaba a los conductores autotransportistas en necesario exigirles fehacientemente que cumplan con sus obligaciones plasmadas en la Ley, así también a los patrones es necesario exigirles que cumplan con sus obligaciones plasmadas en la Ley, pues en la práctica se puede uno dar cuenta fácilmente, que en algunas ocasiones quizá por falta de recursos no se les da un buen mantenimiento a las unidades de trabajo como son los vehículos de autotransporte.

El Maestro Mario de la Gueva considera que: "El día en que las condiciones de trabajo respondan a los principios de la justicia social, se establezcan escuelas de educación y capacitación y los agentes de tránsito dejen de ser una de las mayores vergüenzas nacionales, solamente entonces podremos exigir del chofer que preste el servicio en condiciones de eficacia, de educación y de sentido humano." 21

Luego entonces podemos darnos cuenta de que las injusticias de que son objeto los trabajadores autotransportistas son bien conocidas por todas las personas que integramos esta gran sociedad, y también sentimos la respuesta, o sea las consecuencias que producen estas injusticias y las seguiremos su-

21 DE LA GUEVA, MARIO, ob.cit. séntima edición, p.492

friendo hasta que se establezcan normas más humanas de carácter general en favor de estos trabajadores, y así poder exigirles que en la misma medida y en virtud de estar en mejores condiciones para hacerlo respeten los derechos sociales y humanos de la colectividad, que conduzcan sus vehículos de autotransporte con extrema precaución y cortesía, y que desarrollen un trabajo de mejor calidad, pues además ya no habría motivo ni pretexto para no hacerlo, también considero que de esta forma se resolvería en gran parte el desorden que impera en el tránsito terrestre vehicular sobre todo en las grandes ciudades, - pues a la fecha es ocasionada en gran parte por los trabajadores de autotransportes, principalmente por los de servicio colectivo.

b) Los Conductores de Autotransportes y Diversas Funciones que Desarrollan.

Los trabajadores de autotransportes no son diferentes a los demás trabajadores en su estructura biológica, es decir no son super hombres, por eso es de considerarse ilógico, injusto y sin respeto a los derechos humanos y sociales, el hecho de exigirles que desarrollen dos o más labores diferentes dentro de una misma jornada laboral, y sobre todo teniendo en cuenta lo peligroso y delicado que resulta el trabajo de los autotransportistas, y todavía agregar a esta función otra totalmente diferente en ocasiones también peligrosa y en otras de alto grado de dificultad o ardua, es totalmente incomprensible pues es fácil de deducir que ninguna de las dos o -

más funciones que se impongan podrán desarrollarse con buena calidad, y esto repercutirá consecuentemente en toda la colectividad.

Cabe mencionar las palabras del Maestro Baquero Guerrero:

"...el hombre tiene un límite físico para el trabajo y en su protección debe limitarse el tiempo de labor, pues aunque un individuo vigoroso puede aceptar muchas horas de labor incesante, aparentemente sin cansancio, el desgaste físico excesivo ocasiona con el tiempo una pérdida de facultades y un debilitamiento prematuro que disminuyen el período de vida útil. También debe considerarse que el esfuerzo físico y el desgaste del trabajador no son iguales durante todas las horas del día, o en faenas cuya diversidad es enorme o en el medio ambiente en que estas se efectúan..." 22

Sin embargo al no haber ninguna prohibición en la Ley sobre este respecto, a la gran mayoría de trabajadores de auto transportes se les asignan trabajos complementarios y aunque estos trabajos por su propia naturaleza no se desarrollan en un mismo tiempo, se desarrollan en una misma jornada, dándole el carácter de trabajo secundario al de los autotransportistas

haciéndolo así injusto, pues si observamos detenidamente este tipo de trabajo y pensamos por un momento el trabajo que cuesta conducir un automóvil particular y que las condiciones y la forma son muy diferentes a las de los autotransportistas nos podemos dar cuenta de lo difícil que es este tipo de trabajo, además de que conducir un vehículo automotor en las grandes ciudades o en las carreteras resulta difícil por sí solo y por eso procuramos hacerlo siempre con un máximo de precauciones y de cuidado, sin distraerse para nada y apegados a los ordenamientos de tránsito, en un ambiente de salud total, sin presiones, sin fallas mecánicas, y en condiciones generales que sean favorables, aún así al conducir un vehículo automotor se corren grandes riesgos.

Pero a los trabajadores autotransportistas se les obliga a laborar en circunstancias totalmente adversas y en ocasiones al imponerles dos o más labores "complementarias" se les provoca que se distraigan y con esto violan los reglamentos de tránsito, pues si analizamos detenidamente el reglamento sobre policía y tránsito vigente, que rige en el Distrito Federal establece en su artículo 75 que:

"Los conductores, sin perjuicio de las demás normas que establece el presente reglamento, deberán observar las siguientes disposiciones:

- 1.- Conducir sujetando con ambas manos el volante o control de la dirección, y no --

llevar entre sus brazos a personas u objeto alguno, ni permitir que otra persona, desde un lugar diferente al destinado al mismo conductor, tome el control de la dirección, distraiga u obstruya la conducción del vehículo."

Este artículo en muchas ocasiones es violado por los trabajadores conductores de autotransporte, a los que les imponen dos o más labores dentro de la misma jornada, sobre todo en los casos en que cobran el importe del contrato de transporte terrestre, o cuando van sosteniendo con una mano latas o botes con líquidos, o materiales de carácter muy frágil.

También el Nuevo Reglamento de Tránsito de carreteras federales, establece en su artículo 65 que "los usuarios de la vía deberán abstenerse de todo acto que pueda constituir un peligro para las personas o causar daño a propiedades públicas o privadas."

Es obvio que los trabajadores conductores de autotransportes que realizan dos o más labores dentro de su misma jornada en muchas ocasiones y debido a la otra labor que desarrollan descuidan o no ponen toda su atención al conducir los vehículos automotores y con esto ponen en peligro a las personas, por lo que violan el citado artículo.

El artículo 79 de este mismo ordenamiento establece:

"Para conducir un vehículo de motor es necesario estar en pleno uso de sus facultades físicas y mentales, portar la licencia correspondiente o licencia que lo supla y que ampare precisamente la operación del vehículo y servicio de que se trate."

Cuando a los trabajadores conductores de autotransporte se les imponen dos o más labores en la misma jornada, además de causarles un cansancio excesivo que ya no les permite estar en plenitud de sus facultades físicas y mentales, se les distrae de su actividad primordial que es la de conducir, y de esta forma también violan lo que establece este ordenamiento.

En los artículos 83: "No deberá conducirse un vehículo negligente o temerariamente, poniendo en peligro la seguridad de las personas o de los bienes."

Y el artículo 88:

"Los conductores deberán tener el debido cuidado para evitar atropellamientos y advertirán a los peatones del peligro haciendo sonar la bocina cuando sea necesario, especialmente cuando observen en la vía a un niño o cualquier persona aparentemente impedida. Iguales medidas de seguridad observarán cuando haya niños jugando en las inmediaciones de la vía."

Se aprecia claramente que los conductores deben fijar toda su atención en su labor y que al no hacerlo debidamente -

como sucede en los casos de los trabajadores conductores de autotransportes, que realizan dos o mas labores dentro de la misma jornada se comete violación alo establecido por la norma y así nos damos cuenta que al obligar a los conductores autotransportistas a realizar dos o más labores dentro de su misma jornada, indirectamente se les obliga a violar las disposiciones contenidas en los reglamentos de tránsito.

Pero parece ser que algunos patrones no se han dado -- cuenta o no se quieren dar cuenta de que con esta actitud están provocando que se violen normas de conducta encuadradas a derecho, exponiendo la vida y la integridad física de los trabajadores y de la sociedad sin considerar que la seguridad pública se debe anteponer a los intereses de un grupo ya sea de trabajadores, patrones o asociaciones.

2.-Las Labores de los Trabajadores que son Transportados.

a) Cobradores, Estibadores y Demás Trabajadores Similares.

Dentro de los trabajadores que son transportados con el fin de que desarrollen sus labores auxiliados o auxiliando a los trabajadores de Autotransportes, se pueden contar en la actualidad a una pequeña parte de los que laboran en casi todas las ramas de la Industria y el Comercio, por lo que podríamos mencionar una gran variedad de trabajos y trabajadores que se pueden desarrollar o que laboran en compañía de los autotransportistas.

Como un ejemplo de estos trabajadores mencionamos a los que cobran el pasaje a usuarios de autotransportes de pasajeros, a este tipo de trabajadores se les conoce comúnmente con el nombre de "cobradores", y son auxiliares del conductor de autotransporte, por lo que normalmente su jornada laboral es desarrollada a bordo de estos vehículos, y cuando está en circulación, estos trabajadores en la mayoría de las ocasiones ayudan o colaboran con las labores que se derivan de la prestación del servicio de transporte, y en tal virtud es necesario que acompañen al trabajador conductor de autotransporte colectivo, en su jornada diaria otro ejemplo de estos trabajadores son los que cargan, descargan, estiban y realizan trabajos de acarreo o maniobras similares, a estos trabajadores se les conoce comúnmente con el nombre de "estibadores", y su función también sirve de auxilio a las labores

derivados del trabajo de autotransportes, pues en la medida en que se transportan materiales y objetos variados se requiere de su auxilio, y es necesario que para desarrollar su labor se vean en la necesidad de acompañar a los trabajadores-conductores de autotransportes.

Cabe mencionar que los estibadores con su lucha sindical lograron una organización fuerte y por ende alcanzaron grandes beneficios laborales que culminaron con su transformación de asalariados a concesionarios de empresas maniobristas. Sin embargo al convertirse de empleados a patronos se volvieron arbitrarios y duros con los nuevos trabajadores a los que se les conoció comúnmente con el nombre de "cuijes", consumandose la mas infame explotación del trabajo por quienes un día fueron trabajadores.

Hoy en día continúa la lucha de los nuevos trabajadores maniobristas que aunque ya no son tan fuertes como los de antaño se esfuerzan por lograr una justicia social. En la actualidad su campo de trabajo es más amplio ya no solo se desarrollan en los buques como lo hacían antaño, ahora también lo desarrollan en los ferrocarriles, aviones y en todo tipo de autotransportes.

Podríamos mencionar muchos ejemplos más de trabajadores que son transportados, cada uno con sus características particulares pero como ya habíamos dicho antes son tantos casi como labores hay entre la clase trabajadora, pues siempre habrá algún trabajador o trabajadores que en determinado momento requieran de este servicio y se vean en la necesidad de acompañar al conductor autotransportista, en virtud de ser el vehículo automotor indispensable en la vida moderna y es-

necesario su auxilio en la vida moderna y los conductores -- autotransportistas en muchas ocasiones reciben auxilio sobre todo para desarrollar sus labores "extras", de trabajadores-- que se ven en la necesidad de acompañarlos, algunas veces -- por obligación les ayudan y otras por su propia seguridad, -- para evitar el cansancio extremo y las distracciones que son mortales en este tipo de trabajo. Porque ellos saben que al -- acompañar al conductor de autotransportes comparten con el -- sus peligros y su suerte.

Por eso, considero que al igual que ellos requieren de protección jurídico laboral en caso de accidente de tránsito terrestre o cuando se requiera de una protección, porque en la práctica, normalmente cuando el conductor autotransportista tiene la debida protección jurídico laboral, también a -- los demás trabajadores se les proporciona, pero cuando el -- conductor autotransportista carece de esa protección al trabajador que lo acompaña tampoco se le proporciona y hay que-- considerar que ambos son trabajadores expuestos a las arbitrariedades y malas interpretaciones de derecho del público-- con quien tienen la necesidad de tratar, y por lo mismo requieren de una protección jurídico laboral que les garantice seguridad en el desarrollo de sus actividades laborales.

**b) Diferencias y Analogías de los Conductores de Auto-transportes.**

Los trabajadores que son transportados por ese sólo -- hecho son partícipes de varias situaciones de hecho y de derecho que en apariencia son propias de los trabajadores conductores de autotransporte por lo que a continuación mencionamos algunos aspectos que son análogos:

**El Trato con el Público:** tanto el conductor autotrans-- portista como el trabajador que lo acompaña en muchas ocasiones y debido al desarrollo de su trabajo o para el desempeño del mismo tiene el trato directo con el público, del que surgen buenas y malas relaciones dentro de la sociedad, muchas veces son bien tratados por ese público pero en otras no y en ocasiones hasta sufren agresiones debido a que dentro de la sociedad existe todo tipo de gentes pascíficas, agresivas y de variados temperamentos.

**Son Usuarios de la Vía:** Tanto los conductores como sus acompañantes al viajar en un mismo vehículo automotor son -- usuarios de la vía ambos, y deben vigilar las condiciones en que se encuentra para evitar tropiezos o contrariedades, y aunque para los trabajadores acompañantes no sea obligatorio viajar vigilando el buen estado de la vía, si le es útil para evitar contrariedades.

**Trabajo Ininterrumpido:** Tanto los trabajadores conductores como sus acompañantes en muchos casos, viajan de un lado a -- otro constantemente en el transcurso de su jornada debido a que así se requiere para desarrollar su labor.

**Falta de Pericia:** Cuando el conductor autotransportis--

-ta no tiene mericia para desarrollar su labor por falta de capacitación o adiestramiento, las consecuencias no sólo las sufre el conductor sino también sus acompañantes.

**Autoridades Arbitrarias:** Principalmente en las grandes ciudades tanto los conductores autotransportistas como sus --- acompañantes llegan a sufrir en muchas ocasiones las arbitrariedades de algunos agentes de la autoridad, principalmente de policía y tránsito.

**Los "trabajos "Extras" de los Conductores:** En muchas -- ocasiones los conductores y trabajadores acompañantes realizan el mismo tipo de labor, sólo que para los trabajadores conductores es una labor "extra".

**Peligro de Accidente:** Tanto los conductores como sus -- acompañantes están en constante peligro de accidente de tránsito terrestre.

Entre las diferencias más marcadas de los conductores de autotransportes y los trabajadores que los acompañan se encuentran:

**La Responsabilidad.**-Mientras el conductor autotransportista tiene la responsabilidad del vehículo, lo que lleva a -- bordo y todos sus tripulantes, el trabajador acompañante sólo tiene la responsabilidad de ver por su persona.

**La Situación Jurídica en Caso de Accidente de Tránsito.**- Esta es la diferencia más marcada que hay entre el conduc

-tor autotransportista y el trabajador que lo acompaña, ya que debido a la gravedad del accidente el conductor puede llegar a quedar sujeto a proceso judicial mientras que el acompañante - solo en muy raras ocasiones se ve involucrado por daños a su - persona o para informar como testigo.

CAPITULO III  
LOS ACCIDENTES DE TRANSITO TERRESTRE

1.-Causas que lo originan.

a) De Tipo Humano.

Muchas pueden ser las causas que dan origen a la serie de accidentes de tránsito terrestre, por lo que para su mejor estudio se ordenaron, iniciando con el análisis de las de tipo humano, considerando que independientemente de saber quien es el responsable al presentarse un accidente de tránsito terrestre, o de saber el motivo por el cual un conductor de vehículos automotores, adopta una conducta dolosa y provoca accidentes de tránsito terrestre, considero que es importante conocer el estado psíquico y emocional en que se encuentra dicho conductor al participar en accidentes de tránsito terrestre, tales es el caso del:

Estado de Ebriedad.-Que según informes de la Procuraduría de Justicia del Distrito Federal, de la Procuraduría General de la República y de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, son coincidentes al decir que la gran mayoría de los accidentes de tránsito terrestre que se registran con cuantiosos daños materiales o con lesionados u homicidios, derivados de los mismos accidentes, son ocasionados por el estado de ebriedad o cuando menos se detecta aliento alcohólico en el conductor participante.

Ernesto Sodi y Luis F. Sotelo afirman sobre la influencia del alcohol en los conductores de vehículos automotores; "Manejar bajo la influencia", es un peligro para la comunidad. Se considera que una persona se haya bajo la influencia del alcohol cuando tiene más del 0.10% de alcohol en las venas." 23

Es fácil de comprender que los conductores de vehículos automotores que manejan en estado de ebriedad sean los que más accidentes registran, debido a que en ese estado se pierden algunas o todas las facultades físicas y mentales, esto es, de acuerdo con la cantidad de alcohol y derivados que ingeriera el conductor de vehículos automotores, y que si es mayor a la que pueda soportar el estado conciente y sobrio del individuo, hará casi imposible desarrollar cualquier labor que se le asigne y sobre todo las de tipo delicado y peligroso, como la de conducir un vehículo automotor, ocasionando inevitablemente los accidentes de tránsito terrestre y lógicamente con plena responsabilidad para el conductor de vehículos automotores.

También afirman Ernesto Sodi y Luis F. Sotelo, que:

"Según las estadísticas de tránsito, se ha comprobado que de 10% a 20% los accidentes son provocados por personas que conducen vehículos en estado de optimismo artificial, en el cual no se consideran borrachas ni -

mucho menos...sin embargo, los experimentos de laboratorio, han demostrado que la habilidad para detener un vehículo en estas condiciones, está disminuida en un -- 50%.

...la policía la clasifica como "aliento - alcohólico". 24

La Impericia. - En la actualidad existen muchos conductores de vehículos automotores que no están capacitados para hacerlo y las consecuencias no se dejan esperar, se provocan -- accidentes de tránsito terrestre, sobre todo cuando el conductor está obligado a manejar por varias horas diariamente sin -- recibir una capacitación adecuada, lo que les facilitaría ser peritos en esamateria y más conocedores de sus derechos y obligaciones en el tránsito vehicular.

Dentro de este tipo de conductores de vehículos automotores que tienen que manejar durante varias horas al día muchas veces se encuentran los conductores trabajadores de autotransportes a quienes en su mayoría no se les da capacitación o se les da de mala calidad trayendo como resultado, la falta de pericia y accidentes de tránsito terrestre, con responsabilidad de tipo penal para el conductor de autotransportes y, só lo de tipo laboral para el patrón que no cumple con su obligación, plasmada en la Ley Federal de Trabajo en lo referente a capacitación y adiestramiento que dice: Artículo 153-A Todo -- Trabajador tiene derecho (la obligación es del patrón) a que

su patrón le proporcione capacitación o adiestramiento en su trabajo que le permita elevar su nivel de vida y productividad conforme a los planes y programas formulados, de común acuerdo, por el patrón y el Sindicato o sus trabajadores y aprobados por la Secretaría del Trabajo y Previsión Social.

**La Falta de Precaución o de Cuidado.**-Es motivo de muchos accidentes de tránsito terrestre y puede darse hasta en los mejores conductores o los más prudentes, ya sea que en virtud de su estado de ánimo no se encuentren en condiciones favorables para conducir un vehículo automotor, o por que un tercero provoque su distracción.

En estos casos la responsabilidad es para el conductor de vehículos automotores. Pero en lo que respecta a los conductores trabajadores de autotransportes en muchas ocasiones la distracción es motivada por los trabajos extras que les imponen los patrones y aunque la responsabilidad no cambia y es para el conductor trabajador de autotransportes, en justicia el verdadero culpable es el patrón, debido a que adopta una actitud negligente cuando impone dichos trabajos extras a sabiendas de que con ello distrae la atención del conductor y con ello en ocasiones provoca accidentes de tránsito terrestre.

**Exceso de Velocidad.**- Los límites de velocidad son establecidos en los reglamentos de tránsito, en atención a lo delicado y peligroso que es el conducir un vehículo automotor en la vía pública. Sin embargo hay quienes no respetan esos límites de velocidad y al excederlos ponen en peligro la vida y la integridad corporal de los demás, y en ocasiones estos conductores pronician o participan en accidentes de tránsito-

terrestre, convirtiéndose en responsables del mismo.

**El Dolo.**—Es otra causa que origina accidentes de tránsito terrestre y aunque es muy poco común que se presente en los conductores de vehículos automotores, en menos ocasiones se llega a comprobar y casi nunca es acentado.

Sin embargo se puede ver claramente las intenciones de delinquir de algunos conductores de vehículos automotores que circulan en la vía pública, de esto nos podemos dar cuenta -- cuando tratan de causar accidentes de tránsito terrestre e incluso de atropellar peatones que tienen la desgracia de cruzar por su camino, pues a veces logran su objetivo y causan verdaderas tragedias.

Los delitos dolosos se pueden cometer con intervención de un actor intelectual y uno material, en los casos que tienen nuestra atención, los trabajadores conductores de autotransportes cuando incurrir en dolo hay ocasiones que parece que existen dos autores del delito, pues el patrón es un ser humano -- que conoce bien el tránsito vehicular y hasta las contrariedades que se producen por esa causa, y sabe perfectamente que -- si explota inhumanamente al conductor de autotransportes, sin considerar que el trabajador debe estar en óptimas facultades físicas y mentales al manejar y con el cansancio y las contrariedades de tránsito, así como ruido y humo que se genera va a dar como resultado que los trabajadores fustigados descarguen su furia en lo primero que se atreva en su camino, o --

sea que incurran en actitudes dolosas provocados por su patrón quien con esta conducta solo incurre en violación a los derechos humanos y sociales.

El Maestro Porte Petit sostiene:

"Nuestro criterio es en el sentido de que destinatarios del Derecho Penal son todos aquellos individuos sin distinción de ninguna especie, que tienen obligación de acatar, de obedecer las leyes penales." 25

Mas no así el conductor de vehículos autotransportes - quien encuadra varios delitos e incurre en responsabilidad penal, Civil y Laboral. Esto mismo ocurre en los casos de preterintencionalidad.

La Ausencia de Conducta.-Se presenta en los casos de verdaderos accidentes de tránsito terrestre y dicho "verdaderos" porque en ellos no existe responsabilidad alguna por parte del conductor de vehículos automotores, en virtud de ser este el sujeto pasivo que se ve involucrado en un accidente de tránsito, ya sea porque interviene una:

Fuerza Física irresistible.-Ocasionada por otro conductor de vehículo automotor que ha quedado encuadrado en las definiciones antes mencionadas como son el estado de ebriedad, - la inercia, la falta de precaución o de cuidado, el exceso de velocidad, el dolo y la preterintencionalidad.

25 PORTE PETIT GUARDAR, Colectivo, fundamentos de la parte General de Derecho Penal, n. 122

O el caso fortuito.- Ocasionado por derrumbes, temblores, rayos o cualquier otro fenómeno producido por la naturaleza.

En estos casos aparentemente los conductores de vehículos automotores no necesitan una protección jurídica, ni jurídico laboral en el caso de los trabajadores de autotransportes debido a que los asiste la razón y el derecho, sin embargo, muchas veces el contenido de las leyes es aplicado o se pretende aplicar según sea el caso en forma incorrecta y si no se cuenta con un defensor o una protección jurídica, pueden hasta verse privados de su libertad injustamente o se les obliga a pagar daños o curaciones de los que no son responsables.

El Maestro Porte Petit afirma:

**"La Ley Penal.**

Una vez dictada por el Estado, la ley debe ser aplicada, y para ello es ineludible interpretarla, constituyendo esta última función, la más elevada y difícil misión del juezador."26

b) De Tiro Mecánico.

Los vehículos automotores han participado en el progreso y son parte del progreso alcanzado por la sociedad humana, que los perfecciona cada día más y mejor, pero también por lo mismo cada vez se fabrican más complejos y sofisticados en su estructura mecánica y en virtud de lo mismo resulta muy difícil hacer una revisión total diariamente de alguno de estos vehículos, sobre todo cuando son varios los conductores que los manejan en el transcurso del día como es el caso de los trabajadores conductores de autotransportes y en tal virtud, en ocasiones llegan a fallar o sufren descomposturas al ir circulando dando como resultado que a veces esas descomposturas lleguen a motivar los accidentes de tránsito terrestre.

La Ley Federal del Trabajo marca en sus artículos 262 y 263 obligaciones para los trabajadores conductores de autotransportes y para sus patronos, que regulan el mantenimiento que deben dar a los vehículos autotransportes, pero esto será analizado más ampliamente en el siguiente capítulo, por lo pronto sólo diremos que hay ocasiones en que hasta las revisiones más minuciosas no producen los resultados deseados y no siempre hay un buen funcionamiento mecánico de estos vehículos, llegando a motivar con este mal funcionamiento accidentes de tránsito terrestre.

En estos casos es muy difícil de precisar quien incurrió en negligencia o no cumplió con sus obligaciones ya sea en la revisión del vehículo o en el mantenimiento que se le debe dar, además de que pueden darse otros factores, como es el control de calidad de las piezas mecánicas o sus refacciones y de la pericia o impericia que tengan los mecánicos a donde se practiquen las revisiones de dichos vehículos.

También puede ocasionarse el accidente de tránsito de tipo mecánico por causas no previsibles tales como por ejemplo el hecho de que un golpeo o una serie de golpes inesperados afloje o rompa alguna pieza mecánica.

En atención a lo difícil que resulta delimitar la responsabilidad o el incumplimiento de obligaciones algunos patrones NO TODOS proporcionan a sus trabajadores conductores, una protección jurídico laboral en los casos de accidente de tránsito terrestre, aunque ya después de librarlos del problema judicial en la mayoría de estos casos, y por ser justo, pretenden u obligan a que se le restituya lo erogado por el pago de daños, cuando el trabajador al parecer tiene alguna responsabilidad.

c) De Tipo Climatológico.

Otras causas que dan origen a que se produzcan los -- accidentes de tránsito terrestres son las motivadas por los fenómenos naturales tales como:

**La Lluvia.**—Que al caer en los caminos que transitan -- los vehículos automotores, disminuye inmediatamente la visibilidad de su conductor en la medida de intensidad con que se -- presente y a veces llega a hacerla nula con respecto del camino.

Además el ruido que produce la lluvia al caer, opaca -- los demás ruidos y lógicamente se genera mayor riesgo para el conductor.

Si a esto se le agrega que también los caminos con el agua sufren modificaciones, tanto los de terracería, como los -- asfaltados y en general se vuelven resbalosos e inseguros, y -- que los vehículos automotores al pasar por los charcos también sufren modificaciones principalmente en el sistema de frenado -- propiciando su mal funcionamiento.

En tal virtud nos damos cuenta que al presentarse este fenómeno, las probabilidades de un accidente de tránsito son -- muchas y en ocasiones son inevitables, y resulta muy difícil -- delimitar la responsabilidad por lo que normalmente se toma la figura jurídica del caso fortuito.

Pero para los efectos del pago de daños o indemnizaciones por lo regular corre a cargo del conductor del vehículo automotor que propicie el accidente, en el caso de que haya que hacerla, o del dueño del vehículo automotor. Ya que como afirma el Maestro Rivera Silva:

"La función persecutoria, como su nombre lo indica, consiste en perseguir los delitos o lo que es lo mismo, en buscar y reunir los elementos necesarios y hacer las gestiones pertinentes para procurar que los autores de ellos se les anliquen las consecuencias establecidas en la ley." 27

Cuando es trabajador conductor de autotransportes el que participa en un accidente de este tipo es necesario que tenga el apoyo de un patrón aval y una protección Jurídico-Laboral, pues es un verdadero accidente de tránsito terrestre.

La neblina.- Otro fenómeno natural que frecuentemente ocasiona accidentes de tránsito terrestre, sobre todo cuando se presenta con gran intensidad en virtud de que nulifica la visibilidad de los conductores de vehículo automotores cuando transitan por los caminos que afecta y al igual que la lluvia es considerado un caso fortuito.

La nieve.- Es poco común que se presente este fenómeno-

natural en nuestro país, pero sí hay zonas en donde cae nieve y genera accidentes de tránsito terrestre. Debido a que disminuye la visibilidad del conductor de vehículos automotores y modifica la estructura de los caminos haciéndolos resbalosos e inseguros.

Al igual que la lluvia y la neblina por ser un fenómeno natural es muy difícil de delimitar la responsabilidad.

Las Tolvaneras.-El polvo que es levantado por el aire cuando es excesivo y es transportado con mucha rapidez, recibe el nombre de tolvenera, o remolino de polvo. Y cuando estas llegan a los caminos o carreteras llegan a ocasionar accidentes de tránsito terrestre, ya que disminuyen o hacen nula la visibilidad del conductor de vehículos automotores.

Al igual que los otros fenómenos naturales ya mencionados es considerada como caso fortuito y cuando se delimita la responsabilidad, la indemnización o pago de daños es normalmente con cargo para el que daña la parte trasera del otro vehículo (alcançe), o cuando daña de la parte media del otro vehículo hacia la parte trasera (corte de circulación). Siempre y cuando no se le comprueben otros factores de conducta ya mencionados.

d) Por Malas Condiciones del Camino.

Existen varios tipos de caminos, pero podemos dividirlos solo en dos, los de terracería y los asfaltados.

Los caminos de terracería son más difícil de transitar que los de asfalto y es fácil de comprender, pues mientras los primeros no cuentan con servicios y un mantenimiento adecuado ni la técnica de ingeniería para hacerlos más cómodos al transitar. Los segundos si cuentan con todas esas ventajas.

Sin embargo, tanto unos como otros en ocasiones son afectados por diversos materiales tales como:

Diesel, Aceite o Materias Grasas que los tornan resbalosos y provocan que los vehículos automotores derrapen y sus conductores en muchas ocasiones pierdan el control dando como resultado accidentes de tránsito terrestre. Por lo que si el conductor nota que existen estos materiales en la vía pública debe conducir su vehículo automotor con mucho mayor cuidado para no incurrir en responsabilidad.

Arena, Grava o Piedras en el Camino, esto afecta principalmente a los caminos asfaltados en virtud de la velocidad que en ellos se desarrolla es mayor a la desarrollada en los caminos de terracería.

Estos materiales también ocasionan que los vehículos - automotores derranen y su conductor pierda el control siendo - motivo de que se produzcan accidentes de tránsito terrestre -- con responsabilidad para el conductor.

En el inciso anterior hicimos mención de que algunos - fenómenos naturales tales como la lluvia y la nieve hacen resbalosos los caminos, sobre todo los asfaltados y hasta ferrosos los de terracería y en tal virtud se convierten en generadores de accidentes de tránsito terrestre al provocar la pérdida del control del vehículo automotor por parte de su conductor. Solo que como en estos casos también se pierde visibilidad y a veces la sonoridad es considerado caso fortuito.

Los Raches o Pozos en el Camino, también son causa de innumerables accidentes ya que en muchas en muchas ocasiones al caer en ellos se pierde el control del vehículo automotor o al tratar de esquivarlos en ocasiones no da tiempo al conductor - de tomar las precauciones necesarias y de origen a que se produzcan accidentes de tránsito terrestre, con responsabilidad - para el conductor.

Sobre la investigación de las causas que ocasionan los accidentes de tránsito terrestre, Ernesto Godi y Luis F. Sotelo, afirman:

"Examen del Lugar del Accidente.

Al tenerse conocimiento de un accidente en

materia de tránsito, con motivo de la circulación de vehículos de automotor, las autoridades competentes dictarán todas las providencias necesarias: Para proporcionar seguridad y auxilios a las víctimas; para impedir que se pierdan, destruyan o alteren las huellas o vestigios de los hechos que pudieran resultar delictuosos; - deberá aislarse el área que rodea el lugar donde ocurriere y efectuar una minuciosa búsqueda en todo el terreno de datos o indicios que lleven a nuestro conocimiento las causas que lo provocaron." 28

Con esta afirmación nos podemos dar cuenta con mayor claridad que al examinar el lugar del accidente se llegará inevitablemente a la determinación de cuales fueron las causas, y de que tipo las que lo originaron.

## 2.-Delitos Generados por Tránsito de Vehículos.

### a) Daño en Propiedad Ajena.

Analizando el delito de daño, en términos generales nos encontramos que consiste en la destrucción o deterioro de un bien ajeno o propio.

El Artículo 399 del Código Penal vigente para el Distrito Federal en materia del fuero común y para toda la República en materia federal, establece el tipo básico del delito de daño:

"Cuando por cualquier medio se causa daño, destrucción o deterioro de cosa ajena, o - de cosa propia en perjuicio de tercero..."

El Proyecto de Código Penal de 1958 y el Proyecto de Código Penal Tipo para la República Mexicana del año de 1963, contienen un tipo del delito de daños parecido al vigente. El primero señala: "Al que cause daños, destrucción o deterioro de cosa ajena o propia en perjuicio de tercero..."(art.290); el segundo: "Al que por cualquier medio cause daño o cosa ajena o propia en perjuicio de tercero..."(art.361).

Los elementos que constituyen el delito de Daño en Propiedad Ajena, son los siguientes:

- 1) Un daño, destrucción o deterioro.
- 2) De un bien ajeno o propio.
- 3) Por intención o imprudencia del sujeto activo.

El primer elemento (Un Daño, destrucción o deterioro) es el elemento externo de la infracción, consistente en la destrucción o inhabilitación total o parcial de las cosas corporales. Destruir, es hacer o arruinar una cosa material en forma tan completa

ta que la inhabilite para su uso; Deteriorar, es estropear o menoscabar la cosa sin que el acto llegue a una total destrucción; por Dañar se entiende la inhabilitación de la cosa para el uso a que está destinada o que es propio de su naturaleza.

El segundo elemento (De un Bien ajeno o propio) se refiere al objeto material del delito, la cosa, mueble o inmueble, ajena o propia, siempre que en este último caso resulte perjuicio a un tercero.

El tercer elemento (Por intención o imprudencia del sujeto activo) constituye el elemento moral del delito de daño en propiedad ajena y consiste en que la causa de la destrucción o deterioro sea imputable a un hombre por su realización, mediante cualquier medio, intencional o imprudente.

Resulta necesario señalar que el daño en propiedad ajena es dentro del grupo de los delitos patrimoniales (robo, abuso de confianza, fraude, despojo y daño) el único que admite la configuración culposa o imprudencial, en virtud de que el delincuente no se beneficia con el delito, cuyo efecto inmediato y directo es la lesión al patrimonio extraño.

Sin embargo como se ha expresado, aún existiendo ausencia de intención criminal se puede delinquir, pues existen casos en los que si bien la intención o voluntad no se encamina directamente a la producción de un determinado resultado antijurídico, se producen consecuencias que la ley considera como constitutivas de delito, estando frente a lo que nuestra legislación penal llama delito no intencional o de imprudencia; en la especie, daño en propiedad ajena imprudencial o culposo.

DAÑO EN PROPIEDAD AJENA IMPRUDENCIAL O CULPOSO es, en términos generales, el daño, destrucción o deterioro de una cosa —

ajena o propia en perjuicio de tercero, como consecuencia de una imprevisión, negligencia, impericia, falta de reflexión o de cuidado.

El daño en Propiedad Ajena Imprudencial o Culposo, se encuentra previsto y sancionado en forma general, como todos los delitos que admiten esta forma de culpabilidad, en los artículos 399 y 60 del Código Penal, en relación con la fracción II del artículo 8 del mismo Ordenamiento, en cuanto previene las clases de delitos. Sin embargo, el párrafo primero, parte primera del artículo 62 del mismo Código Penal estatuye, derogando el dispositivo general contenido en el artículo 60, una penalidad privilegiada para el caso en que por imprudencia se ocasione únicamente daño en propiedad ajena que no sea mayor del equivalente de cien veces el salario mínimo, el cual solo se sancionará con "multa -- hasta por el valor del daño causado más la de éste" siendo necesario para su persecución la previa querrela de la parte ofendida.

La penalidad establecida para el daño en propiedad ajena, ocasionado con motivo del tránsito de vehículos, se encuentra en la primera parte del artículo 60 del Código Penal que señala: -- "Los Delitos Imprudenciales se sancionarán con prisión de tres días a cinco años y suspensión hasta de dos años o privación definitiva de derechos para ejercer profesión u oficio" y en el párrafo primero, parte segunda del artículo 62 del mismo Ordenamiento que expresa: "La misma sanción (multa hasta por el valor del daño causado, más la reparación de éste) se aplicará cuando el delito de imprudencia se ocasiona con motivo del tránsito de vehículos, cualquiera que sea el valor del daño".

En relación a la procedibilidad de la Acción Penal en el delito de Daño en Propiedad Ajena Imprudencial, motivado en el

tránsito de vehículos, debe decirse que por regla general se condiciona a la previa querrela del o los ofendidos, de acuerdo al párrafo segundo del artículo 62 del Código Penal.

Sin embargo, dicho artículo establece dos excepciones, a saber: Primero, cuando el presunto responsable se encuentre en estado de ebriedad o bajo el influjo de estupefacientes u otras sustancias que produzcan efectos similares; y segundo cuando se abandone a su víctima, el Cuerno del Delito de Daño en Propiedad Ajena, substancialmente queda comprobado cuando se acrediten los siguientes elementos: 1) la existencia del hecho material de daño, destrucción o deterioro de una cosa y, 2) que ésta sea ajena o propia, siempre que en este caso el daño se cause en perjuicio de tercero.

Procesalmente, el cuerno del delito de Daño en Propiedad Ajena se comprueba al tenor de lo dispuesto en el artículo 122 del Código de Procedimientos Penales para el Distrito Federal (168 del Código Federal de Procedimientos Penales), es decir, mediante la comprobación de los elementos materiales de la infracción, por no tener señalada prueba especial. En la práctica se acredita el cuerno del delito de daño en propiedad ajena con la reunión de los siguientes elementos:

- 1) Fe y descripción del objeto y daños que presente, practicada por el Ministerio Público.
- 2) Descripción de los daños, realizada por los peritos de la materia.
- 3) Valuación de dichos daños.

b) Delitos Contra la Vida y la Integridad Corporal.

El delito más grave que se comete en virtud del tránsito de vehículos es el delito de HOMICIDIO.

Se ha dicho que dentro del catálogo de conductas anti-jurídicas contenidas en las leyes penales de todo el mundo civilizado, el Homicidio constituye el delito más grave, independientemente de sus negativos efectos sociales, por atentar precisamente contra el valor más importante y preciado que vuede poseer un hombre como es la vida.

Porte Petit, afirma que "Para definir el homicidio, -- basta referirse al elemento objetivo, o sea al hecho privación de la vida". 29

El Código Penal para el Distrito Federal en materia -- del fuero común y para toda la República en materia federal establece en el artículo 302: Comete el delito de homicidio el -- que priva de la vida a otro.

El antecedente legislativo de dicho precepto lo encontramos en los Códigos Penales de 1929 y 1871. El primero señalaba: "Comete el delito de homicidio el que priva de la vida a otro, sea cual fuere el medio de que se valga" (art.963); el -- segundo: "es homicida el que priva de la vida a otro, sea cual fuere el medio de que se valga" (art.540).

29 ORTE PETIT SANDAUBAP, Celestino, Doctrina Sobre los Delitos Contra la Vida y la Salud Personal, cuarta edición, p.2

La Suprema Corte de Justicia de la Nación ha establecido que este precepto (artículo 302 del Código Penal), al decir que comete el delito de homicidio "el que priva de la vida a otro", no se refiere más que a "otro hombre" de acuerdo con -- las reglas gramaticales y las normas jurídicas y constitucionales de interpretación, porque al empujar el legislador penal -- "el que priva de la vida a otro", se refirió tanto en lo que atañe al sujeto activo de la oración (él) como al pasivo del complemento directo (otro) "ser humano".

A la luz de la doctrina, el delito de homicidio se conforma de un supuesto lógico, necesario para su existencia y -- dos elementos constitutivos, a saber:

- a).-Una vida humana previamente existente (condición lógica -- del delito).
- b).-Supresión de esa vida (elemento material).
- c).-Que la supresión obedezca a una intención o imprudencia delictivas (elemento moral).

El elemento material del homicidio lo constituye el hecho de la muerte; la privación de la vida humana, motivada por el empleo de medios físicos, de omisiones o de violencias morales debe ser el resultado de una lesión mortal y no simplemente de una lesión que ponga en peligro la vida. El Código Penal vigente en los artículos 303, 304 y 305 contiene la reglamentación relativa al problema causal en el homicidio.

El artículo 303 del Código Penal establece que se ten-

drá como mortal una lesión cuando se verificuen las tres circunstancias siguientes:

1.-"Que la muerte se deba a las alteraciones causadas por la lesión en el órgano u órganos interesados, alguna de sus consecuencias inmediatas o alguna complicación determinada por la misma lesión y que no pudo combatirse, ya sea por ser incurable, ya por no tenerse al alcance los recursos ne cesarios".

De la mencionada fracción, se desprenden tres hipótesis, a-saber:

a) Que la muerte se deba a las alteraciones causadas por la lesión en el órgano u órganos interesados; esto es, que la lesión letal directamente la haya producido por haber herido un órgano vital del cuerpo humano,

b) Que la muerte se deba a alguna consecuencia inmediata determinada por la misma lesión y que no pudo combatirse, ya sea por ser incurable, ya por no tenerse al alcance los recursos necesarios.

c) Que la muerte se deba a alguna complicación determinada por la misma lesión y que no pudo combatirse, ya sea por ser incurable, ya por no tenerse al alcance los recursos necesarios.

Por otra parte, el artículo 304 del Código Penal establece:

"Siempre que se verificuen las tres circunstancias del artículo anterior, se tendrá como mortal una lesión, aunque se pruebe:

- I.-Que se habría evitado la muerte con auxi-  
lios oportunos;
- II.-que la lesión no habría sido mortal en -  
otra persona, y
- III.-Que fue a causa de la constitución fisi-  
ca de la víctima, o de las circunstan --  
cias en que recibió la lesión."

Tanto este artículo (304) como el que antecede (303) -  
admiten, por su contenido, la teoría denominada equivalencia -  
de las condiciones o "conditio sine qua non", al atribuir el -  
carácter de causa a toda condición que concorra a la realiza--  
ción del resultado, ya que las lesiones y sus consecuencias in  
mediatas o las complicaciones determinadas por dichas lesiones,  
constituyen causas eficientes en orden al resultado.

El artículo 305 del mismo Ordenamiento expresa:

"No se tendrá como mortal una lesión, aun-  
que muera el que la recibió: cuando la - -  
muerte sea resultado de una causa anterior  
a la lesión y sobre la cual ésta no haya -  
influido, o cuando la lesión se hubiere --  
agravado por causas posteriores, como la -  
aplicación de medicamentos positivamente -  
nocivos, operaciones quirúrgicas desgracia  
das, excesos o imprudencias del paciente o  
de los que lo rodearon".

Dicho precepto se refiere a la ausencia o inexistencia de relación causal entre la lesión y la muerte.

En relación al elemento subjetivo del homicidio, en capítulos anteriores hemos señalado que aún existiendo ausencia de intención criminal se puede delinquir, pues existen casos - en los que si bien la intención o voluntad no se encamina directamente a la producción de un determinado resultado antijurídico se producen consecuencias que la ley considera como constitutivas de delito, estando entonces a lo que nuestra legislación penal denomina delito no intencional o de imprudencia; en la especie que nos ocupa: homicidio imprudencial o culposo.

Homicidio Imprudencial o Culposo, en términos generales; es la privación de la vida no querida de un hombre por otro, como consecuencia de una imprevisión, negligencia, impericia, falta de reflexión o de cuidado.

Celestino Forte Petit, afirma: "El homicidio es culposo, cuando se comete previéndose la muerte, con la esperanza de que no se produzca, o no previéndola siendo previsible".<sup>30</sup> El mismo autor señala que en estos casos existe involuntariedad del homicidio, pero éste deriva de un hecho no encaminado de manera directa a lesionar la persona de la víctima; tal es el caso de los conductores de vehículos autotransportes.

Se ha expresado que en los delitos imprudenciales en -

30 FORTE PETIT SANDOVAL, Celestino, ob.cit., cuarta edición, p.34

general, resulta imprescindible la existencia de los siguientes elementos:

- 1) Un daño tipificado como delito: la privación de la vida de un ser humano (peatón o conductor),
- 2) Un estado subjetivo de imprudencia: la conducción de un vehículo de motor con imprevisión, negligencia, impericia, falta de reflexión o de cuidado, y
- 3) Una relación causal entre tal conducta y el daño causado.

El homicidio imprudencial o culposo, se encuentra previsto y sancionado en forma general, como todos los delitos que admiten esta forma de culpabilidad, en los artículos 302 y 60 del Código Penal, en relación con la fracción II del artículo 8 del mismo ordenamiento, en cuanto previene las clases de delitos.

La penalidad establecida para el homicidio imprudencial, ocasionado con motivo del tránsito de vehículos está en la primera parte del artículo 60 del Código Penal, que expresa: "Los delitos imprudenciales se sancionarán con prisión de tres días a cinco años y suspensión hasta de dos años o privación definitiva de derechos para ejercer profesión u oficio".

Constituyendo su principal trascendencia práctica, la no privación de la libertad del inculcado tanto por la autoridad investigadora (Ministerio Público) como por el Órgano Jurisdiccional que prevenzan, mediante el otorgamiento y disfrute de la libertad provisional bajo caución, entre otros dere--

chos, en estricto cumplimiento a lo dispuesto por la fracción primera del artículo 20 Constitucional, en relación con el artículo 556 del Código de Procedimientos Penales.

Resulta conveniente señalar que dicha sanción, por regla general, procede cuando la ley no exige calidad en el sujeto activo, cantidad en relación al sujeto pasivo, así como calificación de gravedad de la imprudencia como ocurre en la segunda parte del mencionado artículo '60, en donde la sanción oscila entre cinco y veinte años de prisión y es aplicado a -- una gran cantidad de conductores de autotransportes.

El Cuerno del Delito de Homicidio, substancialmente -- queda comprobado cuando se demuestra:

- 1) Que la muerte se debió a las alteraciones causadas por la lesión en el órgano u órganos interesados;
- 2) Que la muerte del ofendido se verificó dentro de sesenta -- días, contados desde que fue lesionado, y
- 3) Que del certificado de autopsia se desprenda que la lesión fue mortal.

Se atenta contra la integridad corporal de las personas en el delito de LESIONES.

El Código Penal vigente para el Distrito Federal, expresa en su artículo 288:

"Bajo el nombre de lesión se comprenden no

solamente las heridas, escoriaciones, contusiones, fracturas, deslocaciones, quemaduras, sino toda alteración en la salud y cualquier otro daño que deje huella material en el cuerpo humano, si esos efectos son producidos por una causa externa".

El antecedente legislativo de dicho precepto lo encontramos, con idéntica fórmula, en los artículos 511 y 934 respectivamente de los Códigos Penales de 1871 y 1929.

El Anteproyecto del Código Penal de 1949 y el Proyecto de Código de 1958 establecen, el primero: "La lesión consiste en todo daño en el cuerpo o cualquier alteración de la salud, producida por una causa externa" (art.282); el segundo: "Lesión es toda alteración de la salud o del cuerpo humano que deje huella material, producida por una causa externa" (art.227). El proyecto de Código Penal Tino para la República Mexicana del año de 1964, expresa: "Comete el delito de lesiones el que causa a otro un daño en el cuerpo o cualquier alteración de la salud" (art.268).

Debe señalarse que en el delito de lesiones, el bien jurídico que se protege es la integridad corporal de las personas, integridad humana para unos o salud personal para otros; coincidiendo todos los criterios en que el objeto directo de la tutela penal lo es la integridad personal, tanto en su individualidad física, como la psíquica.

El elemento material del delito de lesiones, lo constituye precisamente la lesión. Celestino Porte Petit, al comentar la definición contenida en el artículo 288 de Código Penal, señala que:

"Hubiera bastado expresar "Alteración en la salud" por significar esta el rompimiento del estado de equilibrio de las funciones fisiológicas del cuerpo; dicha frase (alteración de la salud), es agotadora de todos los daños que puedan inferirse a la persona humana". 31

Los elementos constitutivos del delito de lesiones son los siguientes, a saber:

- 1) Alteración de la Salud.
- 2) Causa o Causas Externas.
- 3) Intencionalidad o imprudencia del sujeto activo.

El primer elemento (Alteración de la salud) refiérese a la causación de una lesión, esto es, cualquier daño, interior o exterior, en el cuerpo, en la salud o en la mente del hombre como sujeto pasivo del delito.

El segundo elemento (Causa o causas externas) se refiere a que la lesión debe ser efecto de una actividad humana ajena al sujeto pasivo.

31 PORTE PETIT, CELESTINO, ob.cit. Segunda Edición, - p.62

El tercer elemento (Intencionalidad o imprudencia del sujeto activo) consiste en la obligada necesidad de que la causa externa del daño lesivo sea inmutable a un hombre por su -- realización doloso o culposa.

El delito de lesiones es una sola entidad jurídica que abarca múltiples consecuencias fácticas lesivas para la integridad personal (daños anatómicos, fisiológicos y psíquicos);- en el Derecho Penal, surge la división de las lesiones en: levisimas, leves, graves y gravísimas.

El Código Penal no clasifica, de una manera expresa, - las lesiones en la forma antes señalada; pero "la reconstrucción dogmática de los artículos 289 a 293, se deduce tal división.

Así El Código Penal de 1931 establece la siguiente -- clasificación de las lesiones:

- I) Lesiones que no ponen en peligro la vida y tardan en sanar-- menos de quince días (art.289-I)
- II) Lesiones que no ponen en peligro la vida y tardan en sanar-- más de quince días (art.289-II)
- III) Lesiones que dejan al ofendido cicatriz perpetua y notable en la cara (art.290)
- IV) Lesiones que perturban o disminuyen las funciones de la vista o el oído, que entorpezcan o debiliten permanentemente - una mano, un pie, un brazo, una pierna o cualquier órgano,- o el uso de la palabra o alguna de las funciones mentales -

(art. 291)

V) Lesiones de las que resulta una enfermedad segura o probablemente incurable, la inutilización completa o la pérdida de un ojo, de un brazo, de una mano, de una pierna o de un pie, o de cualquier órgano; o cuando quede perjudicada para siempre cualquier función orgánica; o cuando el ofendido -- quede sordo, imotente o con una deformidad incorregible; o con una incapacidad permanente para trabajar, o enajenación mental, o pérdida de la vista, el habla o las funciones -- sexuales (art. 292)

VI) Lesiones que ponen en peligro la vida (art. 293).

En relación al elemento subjetivo de las lesiones, debe señalarse que aún existiendo ausencia de intención criminal se puede delinquir, pues existen casos en los que si bien la intención o voluntad no se encamina de manera directa a la producción de un determinado resultado antijurídico, de ese resultado se producen consecuencias que la ley considera como constitutivas de delito, estando entonces a lo que nuestra legislación penal denomina delito no intencional o de imprudencia; en la especie que nos ocupa: lesiones imprudenciales o culposas -- motivadas por tránsito de vehículos, para Porte Fatis:

"Lesiones culposas son aquellas en que se ocasiona una alteración en la salud personal, habiéndose previsto el resultado con la esperanza de que no se produciría o -- que no se previó debiendo haberlo previs-

to. En consecuencia, pueden existir lesiones por culpa con representación y sin representación; pudiendo ser la culpa sin -- previsión: lata, leve, o levísima". 32

Lesiones Imprudentes o Culposas, en términos generales, es la alteración de la salud no querida de un hombre por otro, como consecuencia de una imprevisión, negligencia, imprudencia, falta de reflexión o de cuidado.

c) Delitos de Simple Peligro.

Los Delitos de Simple Peligro podemos decir que son -- aquellos que solo atentan contra algún bien tutelado por el de recho positivo y que solo implica una situación de peligro o - perjuicio sin llegar a lesionar los bienes jurídicos.

La punibilidad para este tipo de delitos se encuentra establecida en el artículo 171 del Código Penal para el Distri to Federal vigente y a la letra dice:

"Se impondrá prisión hasta de seis meses, multa hasta de cien pesos y suspensión o pérdida del derecho de usar la licencia - de manejador:

I-Al que viole dos o más veces los reglamentos o disposiciones sobre tránsito y - circulación de vehículos en lo que se refiere a exceso de velocidad, y,

II-Al que en estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas enervantes cometa alguna infracción a los reglamentos de tránsi to y circulación al manejar vehículos de motor, independientemente de la sanción - que le corresponda si causa daños a las - personas o a las cosas".

La finalidad de este artículo es la prevención de accidentes de tránsito terrestre y de esta forma proteger el patrimonio de las personas, su integridad corporal y lo más importante su vida.

En el primer párrafo de este artículo se refiere al -- exceso de velocidad, que como ya lo habíamos mencionado en el capítulo anterior constituye una de las principales causas que generan accidentes de tránsito terrestre y la infracción al reglamento de tránsito puede llegar a tipificarse como delito -- cuando se comete en repetidas ocasiones, denominándose como -- "Ataques a las vías generales de comunicación".

El segundo párrafo también se encuadra al tipo penal -- de "Ataques a las vías generales de comunicación" y se presenta cuando un conductor de vehículos de motor maneja en estado de ebriedad o bajo el influjo de alguna droga sin prescripción médica, y cometa una infracción a los reglamentos de tránsito.

Este delito como ya lo habíamos dicho en el capítulo anterior es uno de los que se comete con mayor frecuencia generando el mayor número de accidentes de tránsito terrestre y -- también es productor de graves daños a la sociedad.

Para algunas legislaciones penales estos delitos de negligencia se encuadran al tipo jurídico con el solo hecho de conducir en estado de ebriedad, o por falta de precaución, sin necesidad de que se conjuguen más delitos o infracciones de tránsito.

-to. Tal es el caso de la legislación penal para el estado de México que en su artículo 200 tipifica el delito de conducir en estado de ebriedad y especifica su punibilidad:

"Se impondrán de tres días a seis meses de prisión, de tres a setenta y cinco días -- multa y suspensión hasta por un año o pérdida del derecho de manejar al que en esta do de ebriedad o bajo el influjo de drogas enervantes, maneje un vehículo de motor. Se impondrá de uno a tres años de prisión y de veinte a doscientos días--multa, y sus pensión hasta por un año o pérdida del derecho de manejar, si este delito se comete por conductores de vehículos de transporte público de pasajeros de transporte escolar o de transporte de personal de servicio".

El Nuevo Reglamento de Tránsito para el Distrito Federal, vigente a partir del 9 de Octubre de 1989, prohíbe conducir en estado de ebriedad, en su artículo III fracción décima

"En los sitios, bases de servicio y cierre de circuito en la vía pública se observarán las siguientes obligaciones:  
...X.-No hacer uso de bebidas alcohólicas, estupefacientes, psicotrópicas u otras -- substancias tóxicas."

También lo marca como inmedimento para circular en su artículo 140:

"Los aportes deberán impedir la circulación de un vehículo y ponerlo a disposición del juez calificador de la Jurisdicción correspondiente en los casos siguientes:

1.- Cuando el conductor que cometa alguna infracción al Reglamento, muestre síntomas claros y ostensibles de estado de -- ebriedad, o de estar bajo el influjo de estupefacientes, psicotrópicos u otras -- substancias tóxicas y cuando el conductor al circular vaya ingiriendo bebidas alcohólicas".

Y por último marca un Arresto Incomputable en su artículo 150, que a la letra dice:

"La persona que al conducir cualquier tipo de vehículo en estado de ebriedad o bajo la influencia de estupefacientes, psicotrópicos u otras substancias tóxicas, cometa alguna infracción al reglamento, será sancionada con arresto incomputable de 12 a 36 horas, impuesto por el Juez Calificador de la Jurisdicción correspondiente.

La aplicación del presente artículo se hará sin perjuicio de la responsabilidad penal en que pudiera incurrirse."

La Responsabilidad Penal en que se incurre es la que mencionamos y que configura el delito de ataques a las vías generales de comunicación.

d) Jurisprudencia de la Corte.

Para ilustrar mejor nuestro tema transcribimos algunas - jurisprudencias dictadas por la Suprema Corte de Justicia de - la Nación.

Imprudencia, Delitos por. Concurrencia de - Culpas. Colisión de vehículos.

"La concurrencia de sendas imprudencias de - los tripulantes de los vehículos coliciona- dos no excluye la responsabilidad penal de ninguno de ellos, toda vez que en esta mate- ría no existe compensación de culpas". 33

Con esta jurisprudencia reafirmamos lo expuesto, cuando decimos que los trabajadores conductores de autotransportes en la averiguación previa siempre quedan sujetos a investiga- ción y a veces a proceso por causas inherentes al desempeño de sus labores.

Culpas en material penal no hay compensación de: "No hay en materia penal compensación de culpas, ello es, la imprudencia de uno de los agentes - no excluye la de otro si ambas son causales del resultado; pero la causalidad en cuestión debe

33 Apéndice al semanario Judicial de la Federación de 1917 a - 1985, primera sala, Amparo directo 2606/57, sexta época, se- gunda parte, volumen III, cuatro votos, p.96

ESTA TESIS NO DEBE  
SALIR DE LA BIBLIOTECA

entenderse en sentido anímico de culpabilidad y no de sola materialidad, lo que significa que existiendo varias culpas responden todos los que hayan actuado culposamente por el resultado producido". 34

Esta jurisprudencia complementa la anterior y nos dan las bases de la necesidad imperante de que los trabajadores -- conductores de autotransportes deben de contar con un servicio de protección jurídico laboral para casos de accidentes de -- tránsito terrestre.

"Imprudencia debe probarse.

En tanto que los delitos por regla general, se reputan intencionales, salvo prueba en contrario, para observar lo dispuesto en el artículo 9o. del Código Penal Federal, los delitos se encuentran conformados por dos elementos: El subjetivo, en que debe probarse que el agente del delito obró con imprevisión, negligencia, impericia, falta de reflexión o de cuidado, y el objetivo que se aprecia sensorialmente por los efectos que causó; o sea por los daños materiales". 35

- 34 Apéndice al semanario Judicial de la Federación de 1917 a - 1985, primera sala, amparo directo 5870/51, quinta época, - tomo CXXX, cinco votos, p.583.
- 35 Apéndice al semanario Judicial de la Federación de 1917 a - 1985, primera sala, amparo directo 3330/58, sexta época, segunda parte, volumen XXIV, cuatro votos, p.73

Inruidencia, delitos por. Violación de Reglamentos de tránsito.

Quien violando reglamentos de tránsito, -- ocasiona daños físicos o patrimoniales al conducir vehículos, obra imprudencialmente y debe responder a título culposo del resultado dañoso". 36

Con estas dos jurisprudencias nos podemos dar cuenta -- que si bien es cierto que en la comisión de los delitos culposos los presuntos responsables deben quedar sujetos a investigación o proceso. En la comisión de los delitos culposos por -- violación de reglamentos de tránsito, los cuales nos atañen -- plenamente por ser los trabajadores conductores de autotrans-- portes los que incurrir en dichos delitos al participar en los accidentes de tránsito terrestre; los legisladores han sido -- justos al encuadrarlos dentro de los delitos culposos sin comprobación alguna, por lo que si se les proporciona un eficaz -- auxilio jurídico laboral para ellos no es necesario la sujeción a investigación o proceso cuando incurrir en el delito de daño en propiedad ajena, a menos que ellos así loquieran.

CAPITULO IV  
LA PROTECCION JURIDICO LABORAL

1.-Normatividad.

- a) Análisis de los artículos 260, 261, 262 y 263 de la Ley-Federal del Trabajo.

El artículo 260 de la Ley Federal del Trabajo dice:  
"El propietario del vehículo y el concesionario o permisionario son solidariamente responsables de las obligaciones derivadas de las relaciones de trabajo y de la ley".

De este artículo se derivan las siguientes hipótesis:

Que el propietario de un vehículo ya sea del servicio público, colectivo, de pasajeros, foráneo o local, que contrate los servicios de un trabajador para que conduzca su vehículo, será -- considerado desde ese momento y conforme a la Ley Federal del Trabajo, su patrón, y:

Que si el propietario delega sus derechos o funciones a un tercero llámese concesionario o permisionario, también estos adquirirán solidariamente con el patrón las obligaciones derivadas de la ley así como las que se refieran a los asuntos laborales.

El Maestro Trueba Urbina y Trueba Barrera hacen el siguiente comentario:

"Esta disposición viene a resolver un problema en la práctica; muchas veces se ocultaba si la persona era concesionaria, permisionaria o propietario para eludir responsabilidades. No importa el carácter que tenga o la denominación que se le de. La relación de trabajo se justifica -

por sí misma adquiere toda la legalidad que le corresponde desde el momento que hay un trabajador que le preste un servicio al concesionario, permisionario o explotador, y - este se aprovecha del servicio". 37

La importancia de este artículo estriba en la forma clara y transparente que debe prevalecer en la relación obrero patronal que surge entre los propietarios, su representante, - concesionario o permisionario de vehículos autotransportes, y los trabajadores conductores o manejadores. En virtud de que a estos trabajadores en la práctica siempre se les ha tratado de engañar y de violar sus derechos sobre todo cuando se les trata de imponer el contrato de arrendamiento como oposición al - contrato de trabajo.

Por lo que toca a sus representantes concesionarios o permisionarios quienes tienen igualdad de derechos pero a diferencia de los demás representantes que contempla la Ley Civil, estos representantes tienen igualdad de obligaciones que el patrón.

El Maestro Gutiérrez y González afirma:

"Representante es el medio que determina la Ley o de que dispone una persona capaz, para obtener, utilizando la voluntad de otra persona capaz, los mismos efectos jurídicos que si hubiera actuado el capaz o válidamente un incapaz...

La representación permite en lo jurídico romper el principio físico de que un cuerpo no puede ocupar simultáneamente dos lugares en el espacio... En virtud de la representación el acto --

que realiza el representante, no surte efectos ni en su persona ni en su patrimonio, - sino en la persona o patrimonio de su representante". 38

La disposición que contempla la ley laboral en su artículo 260, rompe con el principio que rige la representación civil, en virtud de que se encuadra al representante permisionario o concesionario como solidariamente responsable con el patrón, aunque el patrimonio que opera en su gran mayoría es del patrón.

Ahora bien esta obligación de solidaridad para el patrón, concesionario o permisionario, constituye un derecho para los trabajadores ya que en los casos de ausencia del patrón sus legítimos representantes pueden y deben pactar las prestaciones que requieran de una urgente atención, como la de proporcionar a sus trabajadores protección y seguridad en el desempeño de sus labores y de esta forma si fuera necesario y conveniente otorgar una eficaz protección jurídico laboral.

El artículo 261 marca tres prohibiciones a los trabajadores conductores de autotransportes siendo la primera:

"El uso de bebidas alcohólicas durante la prestación del servicio y en las doce horas anteriores a su iniciación".

Aunque esta prohibición ya había sido contemplada en el artículo 135 fracción IV de este mismo ordenamiento laboral, ha sido necesario darle marcada atención en el trabajo de autotransportes en virtud de ser fundamental que estos trabajado-

res se presenten a desempeñar sus labores en perfectas condiciones físicas y mentales, por lo que se les da marcada atención, además por propia naturaleza el trabajador conductor de autotransportes tiene la obligación de respetar los derechos humanos de todos los individuos que integran la sociedad que les rodea, y como lo hemos venido señalando en el desarrollo de este trabajo si no se evita que los trabajadores conductores de autotransportes desistan de las bebidas alcohólicas al conducir sus vehículos, no se acabará con el peligro latente que esto representa para todos sus congéneres ni mucho menos se acabarán los daños irreparables o reparables que causan a la sociedad por este motivo; y aunque también en el transcurso de este trabajo hemos visto que el consumo de bebidas embriagantes es el principal motivo de que se produzcan los más graves accidentes de tránsito terrestre, también debemos de estar concientes de que esto es causa de consumo indiscriminado que se pronicia por falta de control en la publicidad, vigilancia y venta de este producto, además de la falta de orientación que existe para evitar su consumo, pues aunque hay poca orientación resulta mínima con relación a la gran cantidad de publicidad que pronicia su consumo y por tal motivo algunos integrantes de la sociedad y entre ellos trabajadores conductores de autotransportes llegan a caer en la adicción al producto nocivo y fatal.

Con respecto a las doce horas posteriores después de la última ingerencia de bebidas alcohólicas que debe reposar el trabajador conductor de vehículos autotransportes para poder iniciar su labor, como lo menciona la ley, considero que es demasiado corto el lapso de tiempo para reiniciar el trabajo

de un vehículo automotor, ya que en los casos en que el individuo ha ingerido gran cantidad de bebidas embriagantes tarda al rededor de 72 horas en normalizar sus reflejos nerviosos, y 36 en controlar su estado emocional, y recordando lo que hemos -- analizado en capítulos anteriores, que el conducir un vehículo automotor requiere de toda la atención y de la plenitud de facultades físicas y mentales, sabemos que aunque haya transcurrido después de la última ingerencia un lapso de 12 horas, para que se encuentre en condiciones de continuar laborando en su jornada normal un trabajador conductor de autotransportes - necesita que pasen por lo menos 36 horas después de la última ingerencia y no doce que es lo que marca la prohibición, debido a que en los casos mencionados con anterioridad, hay individuos que al haber transcurrido doce horas se encuentran cercanos al shock nervioso y otros en completo estado de depresión anímica, y exponerlos a conducir un vehículo de autotransportes después de un lapso de doce horas posteriores a la última ingerencia de bebidas alcohólicas, constituye un grave peligro para el patrimonio del patrón, para el conductor, sus acompañantes y para muchos integrantes de la sociedad.

El Maestro Baltasar Cavazos hace el siguiente comentario:

"La infracción a esta disposición trae como consecuencia la posibilidad de la rescisión del contrato sin responsabilidad para el patrón". 39

La segunda prohibición del artículo 261 especifica no:  
"Usar narcóticos o drogas enervantes dentro o fuera de sus horas de trabajo, sin prescripción médica.-  
Antes de iniciar el servicio, el trabajador deberá

39 Nueva Ley Federal del Trabajo, comentada, CAVAZOS FLORES, Baltasar y otros, vigésima cuarta edición, p.242

poner el hecho en conocimiento del patrón y presentarle la prescripción suscrita por el médico".

Esta prohibición es muy clara y su fin es evitar que los -- trabajadores conductores de autotransportes incurran en hábito de drogadicción dentro o fuera de su trabajo.

Sin embargo ~~existen~~ lagunas en el sentido de que si algún - trabajador pierde la salud y para recuperarla es necesario que consuma o se aplique algún tipo de droga no por este hecho se le va a rescindir su contrato, sólo debe notificar a su patrón el hecho antes de iniciar su labor para que el patrón tome las medidas per- tinentes, quien al enterarse adquirirá la responsabilidad que esto implica y en última instancia de ser necesario deberá evitar - que el trabajador conductor de autotransportes desarrolle esa fun- ción para no poner en peligro a la sociedad.

La tercera prohibición del artículo 261 especifica no:

"Recibir carga o pasaje fuera de los lugares señalados por la empresa para esos fines".

Esta prohibición más que nada tiende a proteger y cuidar a los pasajeros y a la carga que transportan, complementándose con las disposiciones escritas o verbales que les indican sus patrones y como se puede apreciar son aplicables normalmente a los vehículos de pasajeros, pero por estar encuadradas dentro de las prohibiciones hechas a los trabajadores conductores de autotransportes se pueden aplicar indistintamente a cualquiera de ellos, en parti- cular o en general.

El artículo 262 contiene las obligaciones especiales que -- deben cumplir los trabajadores conductores de autotransportes y -- la primera dice lo siguiente:

"Tratar al pasaje con cortesía y esmero y a la carga con precaución"

Esta obligación tiende a mejorar la relación conductor-pasaje, propiciando que los viajes en autotransportes sean agradables y exista un clima de cordialidad.

La segunda obligación especial dice:

"someterse a los exámenes médicos periódicos que prevengan las leyes y las demás normas de trabajo".

Esta obligación es de gran importancia para el buen funcionamiento del servicio que prestan los autotransportes así como de la seguridad de su conductor y del pasaje o los que son transportados, en virtud de que como lo habíamos estudiado en capítulos anteriores una de las principales causas de accidentes de tránsito terrestre son las fallas de tipo humano, y esto es debido a que existe un deficiente control de la salud de los trabajadores conductores de autotransportes pues en la mayoría de las empresas de este tipo no se observa el cumplimiento de esta disposición plasmada en la ley, y a los trabajadores mientras no se les exija ni se les proporcione los medios para someterse a dichos exámenes, sólo en muy contadas ocasiones lo practican de mutuo provecho, siempre y cuando tengan conocimiento de su obligación, porque también en la mayoría de los casos estas obligaciones no se cumplen por falta de información y por lo mismo en la práctica se puede ver que muchos conductores de autotransportes a simple vista se les aprecian deficientes movimientos reflejos o que sufren carencia en parte del sentido auditivo, del olfato e incluso de la vista, sin tomar en cuenta que en virtud de la constante presión a la que están expuestos son propensos a sufrir enfermedades de tipo cardiovasculares o afectados del sistema nervioso.

También la falta de control de estos exámenes médicos les -- produce a los trabajadores conductores de autotransportes enfermedades profesionales consecuencia de los accidentes de tránsito terrestre. Así todo se conjuga en enfermedades y daños, por falta de un eficaz control en el cumplimiento de una norma reguladora de las relaciones de trabajo, y si bien es cierto que es una obligación del trabajador también es cierto que los patrones deben exigirles y facilitarles el cumplimiento de la misma, para de esta forma no incurrir en responsabilidades por accidentes de tránsito terrestre, para con la sociedad a donde pertenecen.

La tercera obligación para los conductores de autotransportes dice:

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

Esta obligación es muy importante ya que como lo hemos mencionado en capítulos anteriores por fallas mecánicas se ocasionan un gran número de accidentes de tránsito terrestre. Ahora bien si somos un poco observadores nos podemos dar cuenta de que los vehículos autotransportes que sabemos son del servicio público o privado, ya por un logotipo o por alguna otra señal, aproximadamente el 20% de estos vehículos sino es que más circulan en muy malas condiciones de tipo mecánico, y si se trata de determinar las causas, probablemente no se sepa quien es el responsable a menos que en los trámites internos de esas empresas existan documentos que ampare si el patrón fue informado de los desperfectos de las unidades o nunca se les ha informado, el caso es que esas unidades son un peligro para los integrantes de la sociedad por lo que si el trabajador es el que no le ha informado al patrón de esos desperfectos debe ser castigado conforme a la ley.

La cuarta obligación que contiene el artículo 262 dice:

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

En esta obligación al parecer para su cumplimiento -- solo hay que realizar su labor de rutina pero para que esto su cada es necesario que el trabajador reciba una capacitación o adiestramiento constante y de este modo se le actualice en sus conocimientos de mecánica, ya que esta técnica se moderniza al igual que se modernizan los vehículos automotores, y para que una empresa proporcione un buen servicio es necesario que se reemplacen sus vehículos, por lo que surge la necesidad de la capacitación continua para que se eviten desperfectos en los vehículos que el conductor de autotransportes no lo sepa corregir.

También es necesario que a estos trabajadores se les -- proporcione de las herramientas y refacciones que necesiten pa ra corregir los desperfectos que surjan reentamente, ya que en la práctica la mayoría de los trabajadores conductores de autotransportes se quejan de que no cuentan con refacciones y-

en muchísimos casos ni siquiera con la herramienta adecuada.

La quinta obligación para los trabajadores conductores de autotransportes plasmada en el artículo 262 de la Ley Federal del Trabajo: "Observar los reglamentos de tránsito y las - indicaciones técnicas que dicten las autoridades o el patrón".

Esta obligación es de suma importancia en virtud de -- saber perfectamente que todo conductor de vehículo automotor - para circular en la vía pública necesita antes que nada observar y cumplir las indicaciones de tránsito, y de no hacerlo o de cometer alguna infracción se hará acreedor a una multa o -- hasta una sanción de tipo penal, por lo que al plasmarse esta disposición en las leyes laborales refuerza su observancia y - expone al conductor de vehículos autotransportes que de no cum plir con la observancia del reglamento de tránsito además se - le aplicará una sanción de tipo laboral.

Sin embargo si analizamos bien esta disposición nos no dremos dar cuenta de que con el cumplimiento de ella cumplimos con muchas de las obligaciones que se marcan para los trabajadores conductores de autotransportes, incluso de las obligacio nes que anteceden a esta como lo son la primera, la segunda y - en parte la tercera, de ahí que sea tan importante el cumoli - miento de esta quinta obligación.

El Maestro Baltasar Covazos afirma:

"El incumplimiento por parte del trabajador

de estas obligaciones especiales, puede ser motivo de rescisión de contrato sin responsabilidad para el patrón."40

Además de esta afirmación, consideramos que dicho incumplimiento es una violación a los derechos humanos de todos los integrantes de la sociedad que transitan por la vía pública.

El artículo 263 contiene las obligaciones especiales - que deben observar los patrones de los trabajadores conductores de autotransportes y la primera dice:

"En los transportes foráneos pagar los gastos de hospedaje y alimentación de los trabajadores, cuando se prolongue o retarde el viaje por causa que no sea imputable a estos".

Esta obligación solamente reforza y aumenta a la obligación que tienen los patrones de pagar "horas extras", solo que como los trabajadores conductores de autotransportes en muchas ocasiones y en virtud de su labor se encuentran alejados de su domicilio personal, se ven en la necesidad de desembolsar gastos que en justicia no les corresponde hacerlo, por lo que la ley en este artículo y en esta fracción proporciona al trabajador un derecho diferente al de otros trabajadores por ser una labor diferente.

El Maestro Baltazar Cavaos afirma: " En el caso de la fracción primera de este artículo la carga de la prueba es para el trabajador." 41

La segunda obligación que se contempla en este artículo dice: "Hacer las reparaciones para garantizar el buen funcionamiento de un vehículo y la seguridad de los trabajadores, -- usuarios y público en general".

Esta obligación complementa y perfecciona la tercera -- de las obligaciones para los trabajadores conductores de autotransportes y como ya lo mencionamos su importancia estriba en la seguridad que presenta un vehículo al que se le da un -- mantenimiento adecuado, así como del peligro que representa un vehículo al que no se le da mantenimiento o se le da un mantenimiento inadecuado.

Para que esta obligación se cumpla correctamente se requiere de una supervisión constante o de rutina ya sea por parte del trabajador, del patrón o de un supervisor, que éste último designe porque de no ser así y considerando que toda máquina llega a fallar alguna vez si no se le da un mantenimiento adecuado, todos los vehículos de autotransportes van a presentar más peligro del que por su naturaleza propia ya ostentan.

La tercera obligación para los patronos complementa y perfecciona ala cuarta obligación para los trabajadores conductores de autotransportes consignada en el artículo 262, y como

ya lo habíamos comentado es necesario que al patrón se le exija el cumplimiento de esta obligación para que el trabajador - esté en condiciones de poder cumplir con su obligación ya mencionada y así proporcionar a los usuarios o a quienes transportan un buen servicio y en condiciones más seguras.

La cuarta obligación consignada en el artículo 263 - - dice: "Observar las disposiciones de los reglamentos de tránsito sobre condiciones de funcionamiento y seguridad de los - - vehículos".

Este artículo también es muy importante en esta obligación en virtud de que reforza las anteriores obligaciones que tiene el patrón de trabajadores conductores de autotransportes, sin embargo solamente hace mención de la observancia que debe tener el reglamento de tránsito en lo referente a funcionamiento y seguridad de vehículos, olvidándose de reforzar en la ley laboral la observancia del reglamento de tránsito en lo referente a seguridad de los trabajadores conductores de autotransportes y de los usuarios o a quienes transportan para proporcionar mayores garantías a todas estas personas y a todos los integrantes de la sociedad.

El Maestro Trueba Urbina y Trueba Barrera hacen el siguiente comentario del artículo 263:

"Las anteriores disposiciones al mismo - tiempo que entrañan obligaciones para los

concesionarios permisionarios o propietarios de los vehículos, crean derechos en favor de los trabajadores y garantías para los usuarios".42

b) Análisis de los Artículos 1913, 1914, 1915 y 1924  
del Código Civil para el Distrito Federal.

El artículo 1913 del Código Civil para el Distrito Federal vigente, es totalmente relativo y fundamental a nuestro tema, ya que encuadra perfectamente al trabajador conductor de vehículos autotransportes como lo podemos ver en su texto:

"Capítulo V

De las Obligaciones que nacen de los Actos Ilícitos.

Artículo 1913.-Cuando una persona hace uso de mecanismos, instrumentos, aparatos o -- substancias peligrosas que por sí mismos, -- por la velocidad que desarrollen, por su -- naturaleza explosiva o inflamable, por la energía de la corriente eléctrica que conduzcan o por otras causas análogas, está -- obligada a responder del daño que cause, -- aunque no obre ilícitamente, a no ser que -- demuestre que ese daño se produjo por culpa o negligencia inexcusable de la víctima".

Decimos que este artículo encuadra al conductor de -- vehículos autotransportes ya que estos vehículos son considerados como mecanismos o aparatos peligrosos por sí mismos y sobre todo por la velocidad que desarrollan.

En tal virtud todos los conductores de vehículos automotores incluyendo los autotransportes, están obligados a responder por los daños que causen sus vehículos al producir con ellos un hecho ilícito, doloso o culposo independientemente de que el manejador conduzca por placer, o en el desarrollo de su trabajo que es el caso que nos atañe.

Esta obligación también está contemplada en la ley penal, en el tipo de "daño en propiedad ajena" como ya lo hemos estudiado en capítulos anteriores.

El cumplimiento de la acción civil se puede ejercitar antes de iniciar la acción penal, en el transcurso del procedimiento penal por medio de un convenio o acuerdo de voluntades de las partes que así lo decidan, o al finalizar el juicio penal mediante una sentencia condenatoria que determine el pago de daños.

Los trabajadores conductores de autotransportes al que dar encuadrados dentro de esta ley civil con motivo del desempeño de sus labores y en un acto culposo o por causas ajenas a su voluntad, requiere urgentemente que se le proporcione una protección jurídica laboral por parte de su patrón, como ya habíamos mencionado en capítulos anteriores.

El artículo 1914 del Código Civil dice:

"Cuando sin el empleo de mecanismos, ins-

trumentos etc., a que se refiere el artículo anterior, y sin culpa o negligencia de ninguna de las partes se producen daños, cada una de ellas lo soportará sin derecho a indemnización".

Estos casos pueden ser consecuencia de algún tipo de siniestros como temblores o huracanes, el caso fortuito, o la fuerza física irresistible, el ejemplo típico de la fuerza física irresistible son los lesionados en los estadios de fútbol cuando salen atronelladamente de los partidos, así como de todos los centros de reuniones públicas.

Al parecer este artículo no atañe a los trabajadores - conductores de autotransportes, y esto es cierto cuando circulan sus vehículos, sin embargo, cuando tienen la necesidad de caminar si los atañe al igual que a los trabajadores que son transportados, por lo que puede ser aplicable para ellos y en consecuencia verse involucrados en problemas de tino legal y necesitar de un servicio jurídico laboral del que hemos hablado en nuestro tema.

El artículo 1915 del Código Civil vigente para el Distrito Federal dice:

"La reparación del daño debe consistir a elección del ofendido en el restablecimiento de la situación anterior, cuando-

ello sea posible, o en el pago de daños y perjuicios.

Cuando el daño se cause a las personas y produzca la muerte, incapacidad total permanente, total temporal o parcial temporal, el grado de la reparación se determinará atendiendo a lo dispuesto por la Ley Federal del Trabajo. Para calcular la indemnización que corresponda se tomará como base el cuádruplo de salario mínimo diario más alto que esté en vigor en la región y se extenderá al número de días que para cada una de las incapacidades mencionadas señala la Ley Federal del Trabajo. En caso de muerte la indemnización corresponderá a los herederos de la víctima.

Los créditos por indemnización cuando la víctima fuere un asalariado son intransferibles y se cubrirán preferentemente en una sola exhibición, salvo convenio entre las partes.

Las anteriores disposiciones se observarán en el caso del artículo 2647 de este código".

Para la mejor comprensión del artículo 1915 es necesario analizar también el artículo de referencia, por lo que tam

bién lo transcribimos.

"Capítulo IV

De los Porteadores y Alquiladores

Artículo 2647.-Los porteadores responden - del daño causado a las personas por defecto de los conductores y medios de transporte que empleen, y este defecto se presume siempre que el empresario no pruebe que el mal aconteció por fuerza mayor o por caso fortuito que no le puede ser imputado".

El artículo 1915 en su primer párrafo contiene la forma de pago para el caso de los daños que se causan y que contemplan los artículos 1913 y 1914 de este mismo ordenamiento - que señalamos para el desarrollo de nuestro tema.

En el segundo párrafo contempla las cuestiones de - - cálculo e indemnización en los casos de lesiones o muerte producidos en los casos que mencionamos con anterioridad.

Sobre este mismo caso el tercer párrafo especifica que cuando la víctima sea asalariado se deberá cubrir el pago en - una sola exhibición salvo convenio en contrario; y

El cuarto párrafo es el que más nos interesa para el - desarrollo de nuestro tema y contiene el traslado de las obligaciones que regeneran por los ilícitos especificados en los - artículos 1913, 1914 y 1915, al artículo 2647, de ahí su gran-

importancia en virtud de que este último artículo especifica - muy claramente que LOS PORTADORES DEBERAN RESPONDER DEL DAÑO-CAUSADO A LAS PERSONAS POR DEFECTO DE LOS CONDUCTORES Y MEDIOS DE TRANSPORTE QUE EMPLEEN. Los portadores según el diccionario de la Lengua Española son los que tiene por oficio portear; y portear según el mismo diccionario significa conducir o llevar de una parte a otra una cosa (o persona) por el porte o -- precio convenido o señalado.

Si analizamos que las personas quienes directa o indirectamente cobran el porte y convienen en transportar cosas o personas son en última instancia los patrones quienes para cumplir con los convenios celebrados contratan personal para que lo haga en su nombre y entre dicho personal se encuentran los trabajadores conductores de autotransportes.

Así volviendo a la ley los patrones son los que deben responder por el daño que causen sus conductores y para allanar esta situación a patrones y conductores es necesario que - se les promocióne un auxilio de tino jurídico laboral para el caso de accidentes de tránsito terrestre.

El artículo 1924 del Código Civil, es uno de los más - importantes para la fundamentación de nuestro tema, y dice:

"Los patrones y los dueños de establecimientos mercantiles estan obligados a responder de los daños y perjuicios causados por sus-

obreros o dependientes en el ejercicio de sus funciones. Esta responsabilidad cesará si demuestran que en la comisión del daño no se les puede imputar ninguna culpa o negligencia".

De este artículo podemos deducir que los conductores de vehículos autotransportes no deben de responder por los daños que se causen en los accidentes de tránsito terrestre, a menos que se compruebe que el patrón no tiene culpa, y para poder aclarar esta situación es necesario que peritos en el ramo emitan su dictamen, lo cual sucede solo después de una intervención de tipo jurídico laboral, es por eso que decimos que el presente artículo es el fundamento legal de lo que mencionamos en capítulos anteriores.

Sin embargo después de que el patrón aclare su situación jurídico laboral, y de que se haya auxiliado a sus trabajadores cuando estos participaron en accidentes de tránsito terrestres, en un acto de justicia puede pedir que se anlique el artículo 1927 del citado ordenamiento que dice: "El que paga el daño causado por sus sirvientes, empleados u operarios, puede renetir de ellos lo que hubiera pagado".

Por ende el artículo 1924 no es un artículo que imponga obligaciones extraordinarias a los patrones, sino que solamente es un artículo que se apega a la justicia social, complementando esta justicia con el artículo 1927 del mismo ordenamiento.

2.-La Protección Jurídico Laboral Plasmada en Contratos Colectivos de Trabajo.

a) que protegen en forma restringida.

Los Contratos Colectivos de Trabajo contienen normas que regulan y protegen las relaciones obrero-patronales, en tal virtud también contienen, cuando las necesidades lo requieren, la protección jurídico laboral. Esta protección cabe aclarar no siempre se plasma en los contratos colectivos de trabajo, debido a que no todas las empresas laboran con vehículos y personal de autotransportes, ya que cuando tienen necesidad de transportar lo hacen a través de los servicios de empresas autotransportistas y los trabajadores que tienen trato con el público como parte de sus labores lo hacen en una forma muy breve, por lo que pocas veces se crean conflictos y detenciones por parte de las autoridades, así por consiguiente no requieren continuamente de una protección jurídico laboral, y no han considerado necesario tanto esas empresas como sus sindicatos plasmar cláusulas en sus contratos colectivos de trabajo que regulen y contemplen la protección jurídico laboral. Tal es el caso por ejemplo del CONTRATO COLECTIVO DE TRABAJO que regula a los trabajadores que laboran en la empresa denominada LIBERTY MEXICANA, S.A. DE C.V., vigente hasta el presente año. De igual manera:

El contrato colectivo de trabajo que regula las relaciones obrero-patronales de la empresa denominada AGUA MINERAL DE MANANTIAL ETIQUETA AZUL, vigente hasta el presente año.

Y así podríamos citar muchos otros contratos colectivos de trabajo que no contienen normas de protección jurídico - laboral, debido a que no han considerado necesario establecer este tipo de cláusulas en sus contratos.

**Mario de la Cueva afirma:**

"El Contrato Colectivo de Trabajo es la institución central del derecho colectivo de trabajo. Su origen se encuentra en el siglo XIX...en un principio lo rechazaron los empresarios y algunos profesores de Derecho Civil pretendieron negar su validez, pero lentamente se imuso; en los últimos años solamente los estados totalitarios negaron su legitimidad". 40

**Y Trueba Urbina:**

"En el artículo 123 de nuestra constitución se estructuró el contrato de trabajo, sin tomar en cuenta la tradición civilista, ya que con toda claridad quedó precisado en el seno del Congreso Constituyente como un contrato evolucionado, de carácter social, en el que impera el régimen de las obligaciones civiles y menos la autonomía de la voluntad, pues las relaciones laborales en --

todo caso deberán regirse conforme a las -  
normas sociales mínimas creadas en la le-  
gislación laboral." 41

En nuestro país existen innumerables contratos colectivos de trabajo que regulan la labor de los trabajadores conductores de vehículos autotransportes, sin embargo, muy pocos son los que contienen dentro de sus preceptos normas que los protejan en forma ya por lo menos restringida o en forma elemental y aunque a veces algunos patrones en un acto de responsabilidad, sentido de justicia y buena conciencia, sin necesidad de pactarlo expresamente en sus contratos colectivos de trabajo y para proteger a sus trabajadores y/o al patrimonio que invierten en vehículos automotores, contratan los servicios de alguna aseguradora que los proteja contra daños a terceros y/o contra daños a sus vehículos, o también en ocasiones llegan a contratar los servicios de algún grupo o asociación de protección jurídica penal, o también llegan a contratar los servicios de -- asociaciones que contienen ambos servicios civil y penal, cumpliendo así con las obligaciones que les impone la ley civil - en los artículos que hemos analizado con anterioridad.

Muchas veces esta protección se da sólo en forma muy restringida o prácticamente queda a criterio de los patrones proporcionar o no un servicio jurídico laboral para todas sus instancias en los procesos.

Tal es el caso de los patrones que protegen a sus tra-

bajadores en forma restringida sin siquiera tener contrato colectivo de trabajo, y estos son los patronos de los trabajadores del servicio de transporte colectivo, a los que se les conoce con el nombre de trabajadores de las "buseras", quienes se agrupan de acuerdo a los lugares donde normalmente prestan el servicio, y a los que han denominado ellos mismos "rutas de trabajo", las que en unión de otras agrupaciones o por separado contratan los servicios de personas con conocimiento de derecho para que los auxilien y asesoren, sobre todo en los accidentes de tránsito terrestre.

Así podríamos mencionar una gran diversidad de formas de protección jurídico laboral que sin estar contenidas en contratos colectivos de trabajo, de alguna forma se proporciona a los trabajadores de autotransportes.

Pero el inconveniente más grande que existe en este tipo de protección que no se encuentra plasmado ni regulado por una norma de derecho es que EN CUALQUIER MOMENTO SE PUEDE DEJAR DE PROPORCIONAR y esto sucede frecuentemente en la práctica, hasta por simple capricho de los patronos, de ahí la importancia que representa para nuestro trabajo el tema de los contratos colectivos de trabajo que contiene normas que protegen de alguna forma a los trabajadores conductores de autotransportes, ya sea en forma amplia o restringida.

También es importante señalar que existen contratos colectivos de trabajo que apenas si tocan específicamente el te-

ma de la protección jurídico laboral, en su contenido legal, - pero en otro tipo de derechos o "prestaciones" se encuentra esta protección.

Tal es el caso del contrato colectivo de trabajo celebrado entre Petróleos Mexicanos y el Sindicato de Trabajadores Petroleros de la República Mexicana que en la única cláusula - que toca específicamente el tema de la protección jurídico laboral no lo hace en una forma amplia y formal, pero el servicio que presta es muy bueno y para su mejor estudio lo analizaremos:

#### Capítulo XXIII

Pases y Medios de Transporte . . . cláusula 199.-Asimismo, proporcionará el patrón a los trabajadores y sus familiares, medios de transporte en los siguientes casos.

a) Cuando los trabajadores radiquen en centros de trabajo distintos a aquel en que radique la matriz de la sección, el patrón proporcionará a sus trabajadores los medios de transporte para que asistan a las asambleas del sindicato, para cuyo efecto bastará con la comunicación del comité ejecutivo o de la dependencia correspondiente, siempre y cuando los medios de transporte pertenezcan al patrón y sean solicitados con la debida anticipación.

b) Igualmente, el patrón proporcionará medios de transporte a los trabajadores y a sus familiares para que concurren a los centros de población, con objeto de abastecerse de artículos de primera necesidad, etc., en aquellos casos en que

los trabajadores presten sus servicios en campos petroleros -- que carezcan de facilidades para el abastecimiento de víveres -- o estén alejados de los centros de población. Los vehículos de que se hace mención serán los que de acuerdo con la costumbre establecida se han venido utilizando en cada centro de trabajo.

Las responsabilidades por los accidentes que sufran -- los trabajadores o sus familiares por uso de la facultad otorgada en esta cláusula serán a cargo del patrón cuando no estén -- ya cubiertas por las prestaciones de este contrato.

Aquí agregaremos que otra de las prestaciones o derechos que proporciona la empresa a sus trabajadores sin necesidad de plasmarlo en su contrato colectivo de trabajo es la de adquirir un contrato de prestación de servicios con la empresa denominada ASESURADORA MEXICANA para darles protección contra daños a terceros y a las unidades de la empresa en accidentes de tránsito terrestre, además de recibir auxilio en caso necesario de una protección jurídico laboral por parte de su departamento para asuntos legales con que cuenta Petróleos Mexicanos.

En la actualidad esta cláusula y estas prestaciones -- aseguran una eficaz protección jurídico laboral para sus trabajadores.

Adentrándonos en la protección jurídico laboral establecida en los contratos colectivos que protegen en forma res-

tringida, podemos mencionar el contrato colectivo de la empresa denominada PRODUCTOS DEL MONTE, S.A. DE C.V. en donde existe un tipo de sujeción de cláusulas para no caer en errores, o en ilícitos y en esta sujeción se puede encuadrar la protección jurídico laboral así como muchas otras cláusulas, y dice así:

Transitorios.

Primero.-Los casos no previstos en el presente contrato serán resueltos de común acuerdo ante las partes, quienes podrán asesorarse de las personas que juzguen conveniente. De no llegar a un acuerdo se estará a la jurisdicción de los tribunales de trabajo correspondiente.

Esta cláusula como señalamos, en su sentido literal al referirse a, los casos no previstos en el presente contrato, lo hace con un carácter de tipo general "todos los casos" dando margen a que los derechos que requieran los trabajadores por cumplir con sus obligaciones en el desempeño de sus labores, sean resueltos de común acuerdo entre las partes y entre esos derechos que pueden requerir se puede encontrar el de la protección jurídico laboral.

Otro contrato colectivo que desanareció por sujeción de la empresa, y que contenía una adecuada cláusula de protección jurídico laboral que cabe mencionar, porque a pesar de que no era grande la empresa hubo la preocupación por cuidar de la libertad de sus trabajadores, y es el contrato colectivo de trabajo celebrado entre la empresa denominada JOSE GARCIA KOPALDES

cremería "La Higiénica", S.A. y el sindicato nacional de trabajadores de la industria de productos alimenticios, similares y conexos. Que estuvo vigente hasta diciembre de 1987, y decía

#### Capítulo II

De las Condiciones Complementarias.

Cláusula 66. Privación de la Libertad y Fianza a los Trabajadores.

Quando los trabajadores sean privados de su libertad por cualquier autoridad y dicha privación se origine por causas relacionadas con el desempeño de sus labores. La empresa hará las gestiones necesarias para que se recupere la libertad de los afectados y los defenderá eficientemente ante las autoridades correspondientes, si aclarados los hechos resultará probado que la privación de la libertad provino de causas imputables al trabajador, ajenos a las labores la empresa podrá rescindir sus contratos de trabajo previo acuerdo con los representantes de la sección seis del propio sindicato.

Cada contrato es diferente en su forma y redacción y podríamos seguir analizando los que contienen la protección jurídico laboral en forma restringida, sin embargo, creo que es más conveniente continuar con los contratos que son más completos en este tipo de protección.

b) Que protegen en forma amplia.

De este tipo de contratos existen muy pocos, pero cabe aclarar que normalmente son los contratos colectivos de agrupaciones muy grandes que prestan sus servicios a una sola empresa y en consecuencia son muchos los trabajadores beneficiados con este derecho social, pero a nivel general no dejan de ser la minoría.

De los contratos colectivos de trabajo que contienen normas que regulan la protección jurídico laboral en forma amplia se encuentran:

El contrato colectivo de trabajo celebrado entre la empresa Teléfonos de México, S.A. de C.V. y el sindicato de Telefonistas de la República Mexicana vigente hasta el año de 1990 que dice:

#### Capítulo XXVI

Otras Cláusulas a que se Obliga la Empresa.

Cláusula 166.-La empresase obliga a proporcionar instrucción después de las horas de trabajo a los trabajadores que no conozcan el manejo de vehículos, siempre que dichos trabajadores deban tener ese conocimiento por la naturaleza de su trabajo y a juicio de la empresa y del sindicato.

Cláusula 167.- La empresa se obliga a defender en forma diligente e inmediata, gratuitamente, por medio de su departamento legal, a todos los trabajadores que manejen vehículos-propiedad de la empresa en casos de accidentes que ocurran -- cuando el trabajador maneje para el servicio de la misma y -- siempre que no se deba a negligencia, falta o delito de cualquier clase, a juicio de las autoridades; debiendo en esos casos la empresa dar fianza si fuera procedente, y pagar, en su caso la reparación de los vehículos dañados con motivo de dichos accidentes, así como los daños causados a personas. Además, la empresa se obliga a reintegrar al sindicato las cantidades que éste haya podido erogar en defensa de sus trabajadores, con motivo de accidentes de tránsito, cuando dichas cantidadesarezcan justificadas.

En igual forma se procederán con todos los trabajadores que causen daños o perjuicio a terceros con motivo o en ejecución de las órdenes de trabajo que reciban, siempre que al ejecutarlas no hubieren obrado, con negligencia, falta o delito de cualquier clase a juicio de las autoridades. La empresa en este caso tomará, además, a su cargo las responsabilidades en que el trabajador hubiere incurrido.

Estas cláusulas comprenden la protección jurídico laboral en casos de accidentes de tránsito terrestre y además en los casos en que sus trabajadores causen daños o perjuicios a terceros con motivo o en ejecución de su trabajo, pero sin embargo delega la dilucidación de la responsabilidad a los auto-

ridades del orden penal, sin tomar en cuenta que hay ocasiones en que el trabajador, como ya lo hemos mencionado en capítulos anteriores comete delitos al participar en accidentes de tránsito terrestre por causas ajenas a su voluntad aunque no sin adquirir la responsabilidad del mismo, y eso solo lo pueden deflucidar las partes que componen el sindicato y la administración de la empresa que son los que mejor conocen su materia de trabajo y la del trabajador afectado, más no una autoridad imparcial entre las personas involucradas en el accidente de --- tránsito terrestre.

El Contrato Colectivo de Trabajo celebrado entre la Comisión Federal de Electricidad y el Sindicato Único de Trabajadores Electricistas de la República Mexicana vigente hasta - - 1990 y dice

## Capítulo II

Cláusula 45.- Privación de la Libertad a los Trabajadores.

Cuando los trabajadores sean privados de su libertad por cualquiera autoridad y dicha privación se origine por causas relacionadas con el desempeño de sus labores, la Comisión Federal de Electricidad hará las gestiones necesarias para que se recupere la libertad de los afectados y los defenderá eficientemente ante las autoridades que corresponda, y les cubrirá sus salarios y prestaciones cual si hubieran desempeñado normalmente sus labores. Si aclarados los hechos resultare probado que la privación de la libertad provino de causas ajenas a

las labores, la Comisión Federal de Electricidad no podrá descontar a los trabajadores del caso, los salarios que por tal motivo les hubiere pagado.

Cuando los trabajadores acrediten que faltaron a sus labores por existir en su contra órdenes de aprehensión originadas por el desempeño de su trabajo, la Comisión Federal de Electricidad tendrá por justificadas tales faltas y pagará salario íntegro durante los días que dejen de trabajar por tal motivo.

La Comisión Federal de Electricidad responderá ante terceros por los daños y perjuicios motivados por actos de sus trabajadores en el desempeño de su trabajo y pagará las primas que se requiera para que recuperen su libertad.

La responsabilidad de Comisión Federal de Electricidad cesará si el trabajador se encuentra bajo el efecto de drogas enervantes o en estado de embriaguez, únicos casos en que los daños que se causen a terceros o a bienes de la Comisión Federal de Electricidad, le no serán exigidos al trabajador.

Si las drogas las consumió o le fueron aplicadas por prescripción médica, quedará excentuado de toda responsabilidad.

En todos los casos subsistirán las obligaciones de Comisión Federal de Electricidad de oportuna y eficaz defensa ju

rídica y de pago de primas de fianza.

En caso de incumplimiento la Comisión Federal de Electricidad responderá de los daños y perjuicios que se hubieren causado por la falta de asesoría jurídica en los términos de la cláusula 10 del presente contrato.

Cláusula 46.-Licencias, Fianzas y Seguros.

1.- ~~...~~

2.- ...

a) La Comisión Federal de Electricidad asegurará sus vehículos oficiales, mediante el procedimiento que más estime conveniente y dará aviso por escrito al SUTEREM (Sindicato) al respecto.

b) Si por causas imputables a Comisión Federal de Electricidad o incumplimiento a lo antes señalado, algún trabajador resultase afectado, la Comisión Federal de Electricidad se responsabiliza y se obliga a realizar los pagos que correspondan.

El contenido de estas cláusulas, es una protección jurídico laboral amplia y eficaz, que solo deja de funcionar en el caso de que el trabajador al participar en algún accidente de tránsito terrestre lo haga bajo los efectos de bebidas alcohólicas y/o drogas enervantes, además se especifica que en estos casos se le cobrará al trabajador los daños a terceros y/o al patrimonio de la Comisión Federal de Electricidad. Así de este modo se refuerzan las prohibiciones hechas a los traba

jadores conductores de autotransportes en la Ley Federal del Trabajo.

Sin embargo hemos considerado que se debería generalizar y decir: Siempre que se produzca algún delito doloso -- por parte del trabajador y sin responsabilidad del patrón automáticamente se le dejará de proporcionar la protección jurídica laboral y en el caso de que se le hagan daños a terceros -- por daños ocasionados por dicho accidente se le cobrarán al -- trabajador, así como los daños al patrimonio de la empresa. De esta forma se protege también a todos los integrantes de la sociedad al reforzar dentro del contenido de la protección jurídica laboral las prohibiciones y sanciones a que se hacen -- acreedores los trabajadores conductores de autotransportes -- cuando incurran en delitos dolosos.

El Contrato Colectivo de Trabajo celebrado entre la -- Compañía de Luz y Fuerza del Centro, S.A. y el Sindicato Mexicano de Electricistas vigente hasta 1990, dice:

Cláusula 103.-Protección legal.

En los casos en que los trabajadores de las Compañías de Luz y Fuerza del Centro, S.A. y Asociadas se vean involucrados en dificultades o privados de su libertad como consecuencia de la intervención de las autoridades, originadas por accidentes o emergencias en el desempeño o con motivo de las labores de dichos trabajadores, las Compañías les proporcionarán -- gratuitamente la atención y protección legales necesarias y -- oportunas para que no sufran indebidamente en sus intereses, -

ni se vean injusta o innecesariamente privados de su libertad; así mismo, las Compañías se obligan a cubrir de inmediato los gastos originados por accidentes de tránsito, el costo de las reparaciones de los vehículos propiedad de las mismas, así como el pago de los daños causados a terceros, siempre que estos accidentes no sean ocasionados en estado de embriaguez o debido a intoxicaciones por drogas enervantes usadas sin prescripción médica. Cuando estos accidentes sean causados por culpa del trabajador, a juicio de las partes, éste reintegrará a las Compañías el importe de los daños causados a los bienes de - - aquellas. Igual protección prestarán las Compañías a sus trabajadores que sufran algún riesgo de trabajo, con el objeto de - reducir al mínimo las molestias inherentes a los trámites legales que hay que seguir en estos casos. En cualquier caso las Compañías otorgarán la caución o fianza necesaria, para obtener la libertad provisional o arraigo domiciliario del inculcado, en los casos en que las disposiciones aplicables lo permitan, cuando este hubiere sido detenido.

Así mismo, proporcionará gratuitamente la protección legal en todas sus instancias, cuando fuere procesado por causas directamente relacionadas con la prestación del servicio.

Todos los gastos que el sindicato hiciera con motivo de no haber prestado las Compañías la protección necesaria con el celo y la oportunidad debidos, le serán inmediatamente reembolsados por ellas, previa justificación de los mismos.

Los trabajadores afectados deberán, hasta donde les fuere posible, comportarse con ecuanimidad y calma, y dar aviso inmediato al departamento jurídico de las Compañías, al Jefe del Departamento o Sección respectivos y al Sindicato; si no hubieren ellos dar los avisos, los de mayor categoría que presencien el caso están obligados a darlos.

Las Compañías contratarán un seguro de cobertura limitada, que ampare exclusivamente el pago de daños a terceros, - para sus vehículos que sean utilizados habitualmente por los trabajadores sindicalizados.

También esta cláusula contiene una protección jurídica laboral amplia y eficaz en la que se reivindican al trabajador sus derechos sociales y humanos casi en lo general, aunque considero que hace una referencia muy marcada de la culpa del trabajador y no refuerza la sanción para cuando cometa delitos dolosos, y así de esta forma proporcionar mayor seguridad a todos los integrantes de la sociedad.

El Contrato Colectivo de trabajo celebrado entre el -- Instituto Mexicano del Seguro Social y el Sindicato Nacional de Trabajadores del Seguro Social, vigente a la fecha, dice:

**Cláusula 101.-Arrestos y Fianzas.**

Cuando los trabajadores sean detenidos por causas directamente relacionadas con el cumplimiento de sus habituales obligaciones como servidores del Instituto, y siempre que no se trate de faltas o delitos cometidos en contra del propio -

Instituto, éste se obliga a llevar, por conducto de sus Abogados, la defensa del trabajador afectado y cubrirá el importe de fianzas, pasajes y gastos originados en el proceso, además de sus salarios. Al quedar el trabajador en libertad caucional, siempre que el delito que se le impute no sea el de reculado, abuso de confianza, falsificación de documentos, uso de los mismos, responsabilidad profesional, o de aquellos que la ley considere como delitos en contra de las personas en supatrimonio, o al quedar en libertad definitiva por sentencia absoluta, volverá a ocupar el puesto que tenía o el que le corresponda, si durante su ausencia se hubiere efectuado algún ascenso o movimiento de personal. El Instituto cumplirá invariablemente la obligación de defender a los trabajadores por medio de su propio personal o bien cubriendo los gastos que directamente pague el Sindicato o el afectado, cuando por causas imputables al propio Instituto, éste no intervenga oportunamente.

En cuanto a los daños causados a terceros se estará a lo dispuesto en el reglamento de conductores de vehículos al servicio del Instituto Mexicano del Seguro Social.

**Cláusula 102.-Otras Fianzas.**

El Instituto pagará las primas correspondientes a las fianzas de sus trabajadores, cuando sean necesarias para el desempeño de sus labores.

Estas cláusulas también contienen una amplia protección jurídica laboral que restituye derechos a los trabajado-

res que han sido afectados por motivos relacionados directamente en el desempeño de su trabajo, además de especificar y reforzar muy claramente que no se proporcionará dicha protección en los casos que se cometan delitos dolosos.

Sin embargo no refuerza en estas cláusulas contractuales una eficaz protección jurídico laboral para el caso de accidentes de tránsito terrestre en lo referente al pago de daños a terceros y/o al patrimonio de la empresa, trasladando los derechos y obligaciones a un reglamento.

El Contrato Colectivo de Trabajo celebrado entre Ferrocarriles Nacionales de México y el Sindicato de Trabajadores Ferroviarios de la República Mexicana vigente a la fecha, dice:

Cláusula 253.-La empresa defenderá judicialmente a sus trabajadores en todos los casos en que sean detenidos o procesados por delitos cometidos con motivo y en el desempeño de su trabajo; pero si la empresa encuentra que la defensa está en oposición con sus propios intereses, la misma empresa, después de dictado el auto de formal prisión, podrá abstenerse de continuar esa defensa previo aviso por escrito que se dé al Sindicato con 20 (veinte) días de anticipación. La empresa se reserva la facultad de intervenir por conducto de sus abogados para coadyuvar con los del Sindicato en la defensa, en todos los casos y en todo tiempo. A su vez los abogados del Sindicato coadyuvarán con los de la empresa en la defensa de los trabajadores. En los casos previstos en el primer párrafo de esta

cláusula, la empresa obtendrá las fianzas necesarias para conseguir con la mayor premura que el detenido pueda disfrutar, - en su caso, de libertad provisional; pero si la empresa renueve rescindir de la defensa, el Sindicato substituirá por otra la fianza obtenida por la empresa, dentro de los 20 (veinte) - días siguientes al aviso relativo. Cuando los trabajadores obtengan su libertad causal o absoluta, serán reinstalados en sus puestos, cualquiera que sea el tiempo que duren en prisión, siempre que no hayan incurrido en la comisión de faltas sancionadas en el capítulo de "Investigaciones, Disciplinas y Despidos", pues en estos casos se estará a lo que se determine en el propio capítulo. Las fianzas obtenidas por la empresa no serán retiradas sino hasta la terminación del proceso, salvo el caso previsto de substitución por otra, por intervención del sindicato. Queda también expresamente convenido que cuando se trate de péculado, fraude, robo, tráfico de drogas enervantes o de algún otro caso inmoral grave, éste último debidamente comprobado, la empresa no tendrá obligación de obtener la fianza.

Los beneficios a que se refiere el párrafo anterior, - con todas sus limitaciones y condiciones, se aplicarán a los jubilados y a los trabajadores despedidos en tanto lo estén, - siempre que, en los términos de la cláusula 106, deban volver al servicio, cuando sean procesados por delitos cometidos con motivo y en el desempeño de su trabajo cuando estuvieron en -- servicio activo de la empresa.

El sindicato se obliga a exigir al trabajador o jubilado que esté gozando de los beneficios de la fianza obtenida por la empresa en los términos de esta cláusula, que cumpla con todas las condiciones o requisitos que se le impongan por la autoridad respectiva para disfrutar de la libertad provisional, a fin de que no se haga efectiva la fianza que garantiza dicha libertad, así como vigilar que el mismo procesado cumpla con las citadas obligaciones oportunamente.

Cláusula 254.- La empresa se obliga a conceder un auxilio económico a familiares de los trabajadores en los casos - que en seguida se expresan y con sujeción a las condiciones - que esta cláusula establece:

1. Este beneficio es para familiares de un trabajador que esté privado de su libertad personal o deba cumplir pena corporal, en ambos casos a consecuencia de sentencia dictada - por autoridad judicial a virtud de un delito de imprudencia cometido por el trabajador, en ocasión y en ejercicio de su trabajo, que origine accidente de transportes con daños materiales o lesiones en personas físicas o muerte de éstas, siempre que la comisión del delito no haya sido en estado de embriaguez o bajo la influencia de drogas enervantes o tóxicas de cualquier especie.

2. El beneficio se concede sólo en dos casos:

a) Cuando el trabajador se encuentra en servicio activo.

b) Cuando estando despedido de su servicio el trabajador, se acuerde su reinstalación de conformidad con las dispo-

siciones contractuales relativas y sólo a partir del momento en que debiera surtir efectos dicha reinstalación, de no mediar la condena de privación de libertad. Cesará este beneficio al cesar legalmente los efectos de la condena.

3. El auxilio que se concede es exclusivamente en beneficio de los familiares del trabajador que dependan económicamente de él y lo entregará la empresa precisamente a las personas que amezcan con el carácter indicado (a quienes indique el trabajador)...

Cláusula 255.- Si como consecuencia de una querrela de la empresa, en los casos en que aquella sea necesaria para el ejercicio de una acción penal, un trabajador se viere privado de su libertad o imposibilitado por lo mismo para concurrir a sus labores en los ferrocarriles y probare el trabajador su inculpanbilidad, la empresa le pagará los salarios que hubiere dejado de percibir por el tiempo que haya estado privado de su libertad. También le pagará los gastos si mediare el convenio de la empresa con el interesado. Al gozar de su libertad el trabajador, aunque no esté resuelto todavía el caso penal, como se trate de una suspensión del contrato, será admitido nuevamente al servicio en el puesto que le corresponda, sin perjuicio, en su caso, del pago de los salarios dejados de percibir conforme a esta cláusula.

Cláusula 256.- En los casos que señala la cláusula 253, el sindicato podrá intervenir en las gestiones que se hagan sobre el particular a fin de conseguir lo más pronto posible la

libertad del trabajador o el fallo en el juicio que se siga. Si la empresa no fuere defensor o este descuidare notoriamente la defensa del afectado o la llevare en forma indebida, el sindicato presentará su queja ante el departamento legal o ante la gerencia general de la empresa y si no obstante ello, en un plazo razonable, no se atienden las quejas del sindicato, este, previo aviso oportuno a la empresa, quedará facultado para hacer la defensa por cuenta de la misma, ya sea directamente o por medio de un abogado.

Cláusula 257.-Cuando un trabajador de planta, extra o reducido, tenga que atender citas de autoridades para asuntos del servicio, percibirá sus salarios, como si estuviera trabajando, y si tiene que abandonar su residencia, se le abonarán gastos de viaje de acuerdo con la cláusula 222, bajo las siguientes bases:

Los trabajadores de planta y los extras que están substituyendo a alguno de planta, recibirán como salario por ciento de esta cláusula, el que dejen de percibir en el servicio que estén desempeñando. Los trabajadores de planta que atendan citas en horas que no estén desempeñando servicio, serán pagados de acuerdo con los mínimos que se establezcan en sus previsiones particulares. Tratándose de reducidos, sus salarios les serán cubiertos tomando como base el último puesto que tuvieron en propiedad y a los extras, a la base del salario del último puesto que desempeñaron.

Como ya lo hemos mencionado los contratos colectivos de trabajo que protegen en forma amplia es el ideal de protec-

ción que necesitan todos los trabajadores conductores de --  
vehículos autotransportes cuando se ven involucrados en los --  
accidentes de tránsito terrestre, o cuando se ven privados de  
su libertad por causas inherentes a las labores que desempeñan  
con motivo de una relación obrero-patronal.

Y estas cláusulas del Contrato Colectivo de Trabajo con  
tienen la más amplia protección jurídico laboral que se ha --  
plasmado en las normas laborales, en virtud de ser la empresa  
más antigua de autotransportes que a la fecha continúa creciendo,  
y de haberse preocupado por la libertad de sus trabajadores,  
que en muchas ocasiones debido a la imparcialidad que tienen y  
deben guardar las autoridades judiciales, cuando participaban  
en accidentes de tránsito terrestre se veían involucrados en --  
procesos judiciales del orden penal y/o sujetos a investiga--  
ción por motivos relacionados con el desempeño de sus labores.

Sin embargo también se olvidó reforzar una sanción y/o  
suspensión automática de la protección jurídico laboral en los  
casos en que el trabajador en el desempeño de sus labores com-  
ta algún delito doloso.

Después de haber expuesto la protección jurídico labo-  
ral contenida en los contratos colectivos de trabajo, citaremos  
las palabras del Maestro Mario Devesli:

"Así como todos los códigos regulan el con-  
trato de sociedad, a fin de evitar que el -

pequeño accionista sea sacrificado por los grupos que detentan la mayoría de las acciones, o que el asegurado sea burlado por la compañía de seguros, mediante cláusulas capciosas o leoninas, amparo análogo deberá conservarse en cuanto al trabajador conforme a sus relaciones con el patrón; por lo menos, en cuanto a los trabajadores no suficientemente organizados en las asociaciones gremiales."42

Hemos analizado que las organizaciones gremiales que están bien organizadas son las que en sus contratos colectivos de trabajo contienen las normas de protección jurídico laboral para sus trabajadores, sin embargo considero que se debería generalizar esas normas para todos los trabajadores del movimiento obrero o por lo menos para todos los trabajadores conductores de autotransportes, en virtud de ser una necesidad de la vida moderna y del trato social que impera sobre todo en las grandes ciudades.

42 DEVEALLI, Mario L. ob.cit., p.179

c) Mayor Protección Jurídico Laboral a Trabajadores  
Conductores de Autotransportes.

Durante el desarrollo del presente trabajo hemos marcado en varias ocasiones la necesidad de que a los trabajadores-conductores de vehículos autotransportes se les proporcione -- una mayor protección jurídica laboral, eficaz y permanente sin necesidad de que el trabajador tenga que estar rogando para que se le proporcione en los casos de los accidentes de tránsito terrestre. También hemos hecho mención que todos los demás trabajadores pueden llegar a necesitar en un determinado momento el servicio de una protección jurídica laboral sobre todo en los casos en que desarrollen sus labores en continuo contacto con el público.

También hemos hecho mención de que en la práctica en muchas ocasiones se proporciona el servicio de protección sin estar contenido en los contratos colectivos de trabajo y en muchas de estas ocasiones se proporciona hasta con mayor eficacia que en los casos en que si está señalado en los contratos colectivos de trabajo.

Sin embargo, hemos marcado y dejado muy claro que cuando se encuentre plasmado este servicio jurídico laboral en los contratos colectivos de trabajo normalmente es más eficaz y de llegar a tener fallas da pauta a que intervenga el Sindicato respectivo para hacer eficaz su cumplimiento.

De ahí que consideramos en todos los puntos y capítulos del presente trabajo la inmensa necesidad de que se les proporcione por escrito a todos los trabajadores de ser posible - una eficaz y amplia protección jurídico laboral, que a la fecha constituye una prerrogativa estimulada en unos cuantos contratos colectivos de trabajo.

Finalizaremos este trabajo con las palabras del Maestro Mario de la Cueva:

"El Derecho del Trabajo es Derecho Inconcluso. La historia del Derecho del Trabajo puede compararse con la del Derecho Romano: Cuando Roma concluyó la elaboración de su Derecho Civil, encontró que los hombres que no poseían el privilegio de la ciudadanía romana carecían de un estatuto que regulara sus relaciones. Nació así el Ius gentium para una comunidad nueva, que era todos los hombres y todos los pueblos que formaban el mundo conquistado por los legionarios. Surgió por etapas, en armonía con las transformaciones de la sociedad; y fue un derecho inconcluso, así ha sido y es el derecho del trabajo: Pausadamente bro- taron sus principios, normas e instituciones, pero su catálogo no está cerrado y tal vez no se cierre nunca, y si llega a cerrarse algún día, será porque ha surgido una estructura so-

cial nueva. De ahí que si alcanza lo que hemos llamado la finalidad mediata del movimiento obrero y del derecho del trabajo, morirá - nuestro estatuto y nacerá un nuevo derecho y una seguridad nueva para el hombre." 43

43 DE LA CUESTA, Mario, ob.cit., séptima edición, p.98

## CONCLUSIONES

**PRIMERA:** El fruto de la Revolución Mexicana fué sin duda la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos de 1917 y el contenido de su artículo 123 es la culminación del movimiento obrero.

Ahí se inició una gran reivindicación de derechos laborales que posteriormente fueron complementados con la creación de la Ley Federal del Trabajo de 1931, que ha sido reformada en muchas ocasiones para cumplir fielmente con su objetivo, y entre las reformas, en la de 1967 se aprobó que las mejoras a los derechos laborales se harían en los contratos colectivos de trabajo sin necesidad de reformar la constitución, beneficiando a la clase trabajadora que cuenta con sindicato y contrato colectivo de trabajo, pero los trabajadores que no lo tienen quedaron en mayor desventaja.

Por fortuna a la fecha se sigue reformando la Ley Federal del Trabajo en beneficio de todos los trabajadores del país.

**SEGUNDA:** Para muchos gremios de trabajadores autotransportistas la justicia ha pasado a lo lejos, y a la fecha los derechos logrados gracias a la Revolución Mexicana aún no se les han reivindicado. En concreto y para

ejemplificar diremos que hay patrones que a sus trabajadores conductores de autotransportes en lugar de contrato de trabajo les dan en arrendamiento el -- vehículo automotor que conducen, negándoles así todo tipo de derecho laboral contemplado en la Ley Federal del Trabajo. El Maestro Mario de la Cueva le llamó a esta irregularidad "El fantasma del contrato de arrendamiento" y constituye una directa violación a los artículos 20 y 260 de la Ley Federal del Trabajo.

A estos señores o patronos, como muchos otros -- que tienen a su servicio trabajadores conductores de autotransportes carentes de derechos, lo menos que -- se les puede exigir es que cuando en el desarrollo -- de su jornada laboral dichos trabajadores se vean involucrados en accidentes de tránsito terrestre, se -- responsabilicen ante la sociedad cubriendo el pago -- de daños a terceros cuando así deban hacerlo, además de obtener la libertad provisional o definitiva del trabajador, que por esa causa la perdiera, ya sea mediante un servicio de protección jurídico laboral o con la ayuda de algún otro tipo de servicio que sea eficaz.

**TERCERA:**

Para establecer las principales causas que dan -- origen a que se produzcan los accidentes de tránsito terrestre, tomamos en consideración el estado anímico del ser humano, el estado biológico, el medio am-

biente que lo rodea, el estado mecánico de los auto-transportes y el caso fortuito. Por otra parte sabemos bien que en todos esos casos existe responsabilidad penal de los conductores participantes conforme al criterio de la jurisprudencia emitida por la Suprema Corte de Justicia de la Nación que dice "La concurrencia de sendas imprudencias de los tripulantes de los vehículos colisionados no excluye la responsabilidad penal de ninguno de ellos".

Ya en la práctica cuando dos vehículos participan en accidente de tránsito y tiene conocimiento el Ministerio Público, para librar la responsabilidad penal que argumenta la citada jurisprudencia, los conductores requieren el perdón judicial de los propietarios de los vehículos dañados, y a veces el vehículo dañado es el de su patrón por lo que requieren el perdón judicial de su patrón, ahora bien si esa responsabilidad penal que adquirieron en accidente de tránsito se dió cuando cumplía con una jornada laboral y digamos un ejemplo por fallas mecánicas imprevistas o previsibles del vehículo que conducía, propiedad de su patrón, por caso fortuito, o por causas inmutables al patrón. En justicia quien debe responsabilizarse por los daños producidos en lógicamente el patrón, sin embargo hay ocasiones en la práctica que se le niega o se hace caso omiso para

otorgarles el veredón judicial a los trabajadores por los daños ocasionados al vehículo del patrón cuando el veritaje determina que el accidente se suscitó -- por fallas mecánicas en las que no se puede culpar -- al trabajador.

**CUARTA:**

La protección jurídico laboral para casos de -- accidentes de tránsito terrestre encuentra su fundamentación en la legislación civil, específicamente -- en el artículo 1924 que dice "Los patrones y los dueños de establecimientos mercantiles están obligados -- a responder de los daños y perjuicios causados por -- sus obreros o dependientes en el ejercicio de sus -- funciones". Y el artículo 2647 de ese mismo ordena-- miento nos dice que "Los porteadores (patrones) responden del daño causado a las personas por defecto -- de los conductores y medios de transporte que em-- plean".

Sin embargo, la legislación laboral no reforza -- con sus preceptos el contenido de la ley civil, norlo que además de dejar en la obscuridad a algunos -- trabajadores y hasta a sindicatos que desconocen dichos preceptos civiles, no les da la oportunidad de poder exigir estos derechos por la vía laboral.

QUINTA:

Cuando la protección jurídico laboral se encuentra establecida en contratos colectivos de trabajo - es más efectivo su cumplimiento, sin embargo pocos - de estos contratos contemplan en sus prescentes en - una forma amplia este tipo de protección, tal es el caso de los contratos colectivos que rigen a los trabajadores de la Compañía de Luz y Fuerza del Centro, de Teléfonos de México y de Ferrocarriles Nacionales. Empresas que se han preocupado por la libertad de sus trabajadores conductores de autotransportes y que se responsabilizan ante la sociedad. Espero si no existiera plasmada esa protección en sus contratos colectivos, quizá sucediera lo que sucede con muchas empresas, que a sus trabajadores no les dan apoyo ni les brindan una protección jurídico laboral para casos de accidente de tránsito terrestre, aún cuando exista la obligación en la legislación civil.

En tal virtud proponemos que para evitar violaciones a los derechos sociales y humanos de los trabajadores conductores de autotransportes se debe generalizar en la Ley Federal del Trabajo y/o en todos los contratos colectivos de trabajo, una eficaz y amplia protección jurídico-laboral para los trabajadores conductores de autotransportes que se vean involucrados en accidentes de tránsito terrestre, que a la fecha constituye una prerrogativa plasmada en --

unos cuantos contratos colectivos de trabajo.

En este sentido se presenta un proyecto de clausulado para establecer condiciones de protección jurídico laboral a los trabajadores de autotransportes. Que podría quedar establecido en un artículo 260 Bis de la Ley Federal del Trabajo, o dentro del capítulo de "otras prestaciones" en los contratos colectivos de trabajo.

**(PRIMERA OPCION) Protección Jurídico Laboral para trabajadores-  
Conductores de Autotransportes que participan en Acci-  
dentes de Tránsito Terrestre.**

En los casos en que algún trabajador se viere involucrado en dificultades, privado de su libertad, su jeto a alguna investigación o proceso de tipo judi- cial, por haber participado en accidente de tránsito-terrestre en el desempeño o con motivo de sus labores, el patrón está obligado a proporcionarles a título gratuito un servicio jurídico laboral que los auxilie y proteja en forma eficaz y oportuna, desde el momento en que lo solicite el trabajador hasta que finalicen los efectos legales que tengan a bien emitir las autoridades del poder judicial. También aportará el patrón todos los gastos necesarios para que el trabajador no pierda su libertad y quede libre de responsa- bilidad. Además le dará los permisos necesarios para que acuda a todas las  citas judiciales que se generen por tal virtud y le pagará su salario íntegro como si

fuera tiempo laborable.

Esta protección cesará al instante en que se pueda comprobar que el trabajador, en el momento en que se produjo el accidente de tránsito, estaba bajo los efectos del alcohol o de algún tipo de droga enervante o psicotrópica, sin prescripción médica, o que actuó en forma dolosa. En estos casos sólo se pagarán daños a terceros para librar a la empresa de responsabilidad, los que se le cobrarán al trabajador y además se le cobrarán los daños ocasionados al patrimonio de la empresa, independientemente de otras sanciones a que se hiciera acreedor.

También el patrón podrá cobrar al trabajador los gastos erogados en los accidentes de tránsito cuando se compruebe que no existen atenuantes en la responsabilidad del trabajador, o que su culpa es inexcusable.

**(SEGUNDA OPCION) Protección Jurídico Laboral a Trabajadores --  
Conductores de Autotransportes.**

El patrón está obligado a:

Proporcionar gratuitamente a todos sus trabajadores conductores de autotransportes una eficaz instrucción de manejo de vehículos autotransportes y una constante capacitación por medio de la impartición de cursillos de actualización de manejo, peritajes de tránsito y alcances legales generados por el tránsito de vehículos, así como intercambio de impresiones y -

experiencias resultado del manejo diario.

Darles también una efectiva protección jurídico -  
laboral para casos de accidentes de tránsito terres--  
tre que los asesore legalmente y cubra los gastos que  
se originen desde el inicio del conflicto hasta su to--  
tal solución, los cuales serán reembolsados por el --  
trabajador en los casos de dolo o culpa con agravan--  
tes. Y;

Darles atención médica periódica para que certifi--  
quen los profesionistas en medicina el estado biológi--  
co y psicológico necesario para continuar con esa la--  
bor.

El trabajador está obligado a:

Recibir y participar en todos los cursos que le -  
proporcione el patrón, así como poner todo su empeño--  
en adquirir los mayores conocimientos posibles sobre  
esas disciplinas y aplicarlos en el trabajo diario pa--  
ra conducir los vehículos autotransportes con la ma--  
yor preparación posible y con precaución, sin incu--  
rrir en ilícitos a los reglamentos establecidos por -  
la empresa o de policía y tránsito, sin negligencias--  
ni dolo.

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

- 1.-ALONSO GARCIA, Manuel. Curso de Derecho del Trabajo, cuarta edición, Ediciones Ariel, España, 1973.
- 2.-CANTON KOLLER, Miguel. Los Trabajos Especiales en la Ley Laboral Mexicana, Cárdenas Editor y Distribuidor, México, -- 1967
- 3.-CASTORENA J., Jesús. Manual de Derecho Obrero, "Derecho Sustantivo", sexta edición, Fuentes Impresores, México, 1973.
- 4.-COLIN SANCHEZ, Guillermo. Derecho Mexicano de Procedimientos Penales, tercera edición, Porrúa, México, 1974.
- 5.-GUEVA, Mario de la. El Nuevo Derecho Mexicano del Trabajo. Tomo II, cuarta edición, Porrúa, México, 1961.
- 6.-GUEVA, Mario de la. El Nuevo Derecho Mexicano del Trabajo. Tomo II, séptima edición, Porrúa, México, 1981.
- 7.-DEVEALL, Mario L. Lineamientos de Derecho del Trabajo, segunda edición, Tinográfica Argentina, Argentina, 1953.
- 8.-GALLAT Y VALENZUELA, Tomás. Delitos de Tránsito, Editorial -- Pcc, México, 1986.
- 9.-GUERRERO, Souerio. Manual de Derecho del Trabajo, Porrúa, -- México, 1960.
- 10.-GUTIÉRREZ Y GONZÁLEZ, Ernesto. Derecho de las Obligaciones, quinta edición, Cajica, México, 1978.

- 11.-HERVADA, Javier. Introducción Crítica al Derecho Natural.-  
Editora de Revistas, México, 1985.
- 12.-ITURRASPE, Juan Bernardo. La Empresa y el Trabajo, "Crítica a la Teoría de la Despersonalización", Depalma, Argentina, 1964.
- 13.-KROTOSCHIN, Ernesto. Instituciones de Derecho del Trabajo. segunda edición, Depalma, Argentina, 1965.
- 14.-MORENO DIAZ, Daniel. Los Partidos Políticos del México - - Contemporáneo, sexta edición, R. Costa-Amic, México, 1977.
- 15.-MOZART, Víctor Rusomano. La Estabilidad del Trabajo en la Empresa. Traducción de Héctor Fix Zamudio y José Dávalos,-  
Universidad Nacional Autónoma de México, México, 1981.
- 16.-PORTE PETIT GANDAUDAP, Celestino. Anuntamientos de la Parte General de Derecho Penal, Jurídica Mexicana, México, -- 1975.
- 17.-PORTE PETIT GANDAUDAP, Celestino. Dogmática Sobre los Delitos Contra la Vida y la Salud Personal, cuarta edición,-  
Jurídica Mexicana, México, 1975.
- 18.-RAMIREZ FONSECA, Francisco. Condiciones de Trabajo, segunda edición, Pac, México, 1985.
- 19.-RIVERA SILVA, Manuel. El Procedimiento Penal, cuarta edición, Porrúa, México, 1967.
- 20.-SODI FALLARES, Ernesto y SOMERIO REGIL, Luis F. Peritajes de Tránsito, Limusa, México, 1985.
- 21.-TRUJEDA HERRERA, Alberto. Nuevo Derecho del Trabajo. "Teoría Integral", quinta edición, Porrúa, México, 1980.

- 22.-VELA FREVINO, Sergio, Culabilidad e Inculpabilidad, "Teoría del Delito", cuarta edición, Trillas, México, 1987.

#### LEGISLACION

- 23.-Nueva Ley Federal del Trabajo, vigésima edición, Teocalli, México, 1990.
- 24.-Ley Federal del Trabajo, comentada, TRUEBA URRINA, Alberto y TRUEBA BARRERA, Jorge, sexagésima primera edición, Porrúa México, 1989.
- 25.-Nueva Ley Federal del Trabajo, comentada, CAVAZOS FLORES, - Baltasar y otros, vigésima cuarta edición, Trillas, México, 1989.
- 26.-Leyes y Códigos de México, Código Penal, para el Distrito Federal, cuatracésima quinta edición, Porrúa, México, 1989.
- 27.-Leyes y Códigos de México, Código Civil, para el Distrito Federal, quincuagésima séptima edición, Porrúa, México, 1989.
- 28.-Código de Procedimientos Penales, para el Distrito Federal, Harla, México, 1989.

#### DICCIONARIOS

- 29.-Diccionario de la Lengua Española, Real Academia Española,-

décimo novena edición, Espasa-Calpe, España, 1970.

30.-FINA VERA, Rafael de. Diccionario de Derecho, novena edición, Porrúa, México, 1980.