

115  
29



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA  
DE MEXICO**

**FACULTAD DE DERECHO**

LOS RIESGOS DE TRABAJO EN EL  
AUTOTRANSPORTE FORANEO DE PASAJEROS

**T E S I S**

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:  
**LICENCIADO EN DERECHO**  
P R E S E N T A :  
**MAURICIO CASTRO SANCHEZ**



MEXICO, D. F.

1997

**TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN**



Universidad Nacional  
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

**Biblioteca Central**



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

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

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

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

# **Los Riesgos de Trabajo en el Autotransporte Foráneo de Pasajeros**

*Tesis que para obtener el título de  
Licenciado en Derecho presenta  
Mauricio Castro Sánchez  
Facultad de Derecho  
Ciudad Universitaria, Agosto 1997*

*A Dios Jesucristo mi Señor*

*Por todo lo bueno en mi vida*

*A la memoria de mis seres queridos*

*Mi padre DAVID EDUARDO, mis hermanos RODOLFO, HUGO y cuñado MARIO*

*A mi madre, hijo y compañera*

*Quienes con su amor y comprensión me han motivado a seguir luchando.*

# **“Los Riesgos de Trabajo en el Autotransporte Foráneo de Pasajeros”**

## **Índice**

**Paginas**

<b>Introducción.....</b>	<b>1-1</b>
--------------------------	------------

## **Capítulo 1 Conceptos Generales**

<b>1.1. Relación de Trabajo.....</b>	<b>1</b>
<b>1.1.1. Trabajador.....</b>	<b>5</b>
<b>1.1.2. Patrón.....</b>	<b>6</b>
<b>1.1.2.1. Intermediario.....</b>	<b>8</b>
<b>1.1.2.2 Patrón Substituto.....</b>	<b>8</b>
<b>1.2. Empresa.....</b>	<b>9</b>
<b>1.3. Jornada.....</b>	<b>10</b>
<b>1.4 Salario.....</b>	<b>12</b>
<b>1.5. Contrato de Trabajo.....</b>	<b>13</b>
<b>1.6. Trabajos Especiales.....</b>	<b>15</b>

1.6.1 Trabajo de Autotransporte.....	16
1.6.2. Concesionarios y Permisarios.....	18
1.7. Relaciones Colectivas de Trabajo.....	19
1.7.1. Coaliciones de Trabajadores.....	20
1.7.2. Sindicatos.....	20
1.8. Riesgos de Trabajo.....	21
1.8.1 Accidentes de Trabajo.....	23
1.8.2 Enfermedades de Trabajo.....	24
1.9. Servicio Publico de Pasajeros.....	25
1.9.1. Vías Generales de Comunicación.....	26

## **Capítulo 2**

### **Antecedentes del Autotransporte**

2.1. Surgimiento del Transporte.....	28
2.1.1 Aspectos Históricos de los Riesgos en el Autotransporte.....	29
2.1.1.1 De 1911 a 1931.....	29
2.1.1.2. De 1932 a 1952.....	35
2.1.1.3. De 1968 a 1982.....	39
2.1.1.4. De 1983 a 1995.....	43
2.2. Sistemas de Prevención de Accidentes de Trabajo en los 80's.....	44
2.3. Epoca Contemporánea.....	45

## **Capítulo 3**

### **Marco Jurídico**

3.1. Antecedentes Constitucionales.....	47
3.1.1. Artículo 123.....	48
3.2. Ley Federal del Trabajo de 1970.....	51
3.3. Ley del Seguro Social de 1995.....	55
3.4. Ley de Caminos Puentes y Autotransporte Federal de 1994.....	58
3.5. Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares de 1994.....	59
3.6. Convenio 153 sobre la Duración del Trabajo y Periodos de Descanso (Transportes por Carretera) de 1979.....	63
3.7. Disposiciones Fiscales en Materia de Autotransporte de Pasajeros de 1995.....	65

## **Capítulo 4**

### **Riesgos y Enfermedades de Trabajo en el Autotransporte Foráneo de Pasajeros**

4.1. Riesgos y Enfermedades de Trabajo.....	69
4.1.1. Incapacidades Derivadas de los Riesgos y Enfermedades de Trabajo.....	71
4.1.2. Prestaciones como Resultado de Riesgos y Enfermedades.....	73
4.1.3. Beneficios que Representan las Incapacidades.....	74
4.1.4. Determinación en las Empresas de los Grados de Riesgo.....	77
4.1.5. Seguros Comprendidos en el Régimen Obligatorio.....	78
4.1.6. Medios de Defensa Contra Resoluciones del Seguro Social.....	79

<b>4.2. Principales Modificaciones de la Ley del Seguro Social.....</b>	<b>80</b>
<b>4.3. Disposiciones Jurídicas en Materia de Autotransporte Federal</b>	
<b>relacionadas con la Seguridad.....</b>	<b>82</b>
<b>4.3.1. Artículo 123 Constitucional.....</b>	<b>82</b>
<b>4.3.2. Artículo 257 y 263 de la Ley Laboral.....</b>	<b>83</b>
<b>4.3.3. Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.....</b>	<b>85</b>
<b>4.3.3.1. Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios</b>	
<b>Auxiliares.....</b>	<b>87</b>
<b>4.4. Convenio 153 OIT Duración del Trabajo y Periodos de descanso</b>	
<b>en los Transportes por Carretera.....</b>	<b>91</b>
<b>4.5. Función de Vigilancia de las Autoridades.....</b>	<b>96</b>
<b>4.6. Participación Sindical.....</b>	<b>97</b>
<b>4.7. Sistemas de Seguridad en el Autotransporte Foráneo.....</b>	<b>99</b>
<b>4.8. Medidas adoptadas por las Empresas y Gobierno.....</b>	<b>100</b>
<b>4.9. Otros Aspectos que influyen en el Conductor Foráneo de</b>	
<b>Autotransportes.....</b>	<b>103</b>
<b>4.9.1. Psicológicos.....</b>	<b>104</b>
<b>4.9.2. Familiares y Sociales.....</b>	<b>105</b>
<b>4.9.3. Laborales.....</b>	<b>106</b>
<b>4.10. Determinación de la Problemática de Accidentes.....</b>	<b>107</b>
<b>4.11. Recomendaciones a Empresas, Gobierno y Sindicatos en</b>	
<b>Materia de Accidentes y Enfermedades de Trabajo.....</b>	<b>109</b>
<b>4.12. Compromiso asumido por los Transportistas Afiliados a la</b>	
<b>Cámara de Autotransporte.....</b>	<b>112</b>



**Propuesta.....116**

**Conclusiones.....128**

**Anexos.....A-1**

**Bibliografía**

## Introducción

Las diversas disposiciones jurídicas de carácter laboral establecidas en la Constitución Política Mexicana en su artículo 123, así como en sus leyes reglamentarias como lo son la Ley Federal del Trabajo y la Ley del Seguro Social, regulan la materia de Riesgos y Enfermedades de Trabajo como consecuencia del desempeño de actividades productivas o de servicios altamente riesgosas o trabajos que se presten en condiciones inseguras, o bien actividades complejas, por lo que la ley en la materia las tiene que incluir en apartados especiales, como es el caso del trabajo del autotransporte foráneo de pasajeros.

Y son las actividades altamente riesgosas, como la del autotransporte, a las que se debe atender de forma más cuidadosa, ya que en el desempeño de ésta función se pueden contraer no tan solo enfermedades, sino también sufrir riesgos que pueden acabar con la vida del trabajador y de terceras personas ajenas a la actividad en si como lo es el público usuario o conductores que circulan por las carreteras federales del país.

No resulta gratuito el que la Ley laboral dedique un apartado especial al Trabajo de Autotransporte ya que por las características en las que se desarrolla requirió una legislación por separado de las normas generales de trabajo, ya que éstas

---

no abarcaban la peculiaridad que reviste la actividad y la cual comprende al transporte de carga, transporte urbano y el autotransporte foráneo de pasajeros

Por lo anterior la presente investigación pretenderá identificar perfectamente que papel desempeña la legislación específica que comprende la actividad del transporte, para de ahí analizar si se está vigilando su aplicación, y en que medida la no observancia de las normas en la materia contribuye a que se presenten de manera importante los riesgos, accidentes y enfermedades de trabajo en el autotransporte foráneo de pasajeros, que no tan solo afecta al trabajador como tal, sino que repercute directamente hacia el pasajero que transporta así como con los diversos conductores que transitan por las carreteras del país.

Para tal efecto se revisarán las normas en la materia y se expondrá la problemática que se detecte a fin de conocer cuales son las causas reales de los accidentes y enfermedades en la actividad que nos ocupa, dando alternativas de solución a dichos problemas y haciendo una propuesta de carácter jurídico con lo cual consideramos contribuir con una solución radical del problema.

## Capítulo 1

# Conceptos Generales

En el presente apartado ubicaremos aquellos conceptos fundamentales que nos servirán de apoyo para sustentar la presente investigación, por lo que daremos inicio definiendo aquellas categorías o conceptos esenciales a fin de poder entender el objeto de estudio.

### 1.1 Relación de Trabajo.

En el artículo 20 de la Ley Federal Del Trabajo (LFT) se encuentra definido el concepto de relación de trabajo y que a la letra dice: "... se entiende por relación de trabajo, cualquiera que sea el acto que le de origen, a la prestación de un trabajo personal subordinado a una persona, mediante el pago de un salario".

Como podemos observar, de ésta definición se desprenden los conceptos de: Trabajo, Subordinación, Pago y Salario, por lo que resulta necesario entenderlos mas a fondo y entonces si estar en posibilidad de manejarlos a lo largo del presente estudio, al respecto la legislación anteriormente citada establece algunas de las definiciones de los conceptos siguientes:

**TRABAJO:** "... Es toda actividad humana, intelectual o material, independientemente del grado de preparación técnica requerido por cada profesión u oficio ". (Art. 8, párrafo 2o, L.F.T.)

**SUBORDINACIÓN:** Que del análisis del artículo 20 de la L.F.T. podríamos definirla desde un punto de vista jurídico laboral como: el acto de sujeción, dependencia o sumisión que realiza un trabajador con el patrón a cambio de un pago.

**PAGO:** "... Acto por el cual el patrón entrega e integra los pagos en efectivo al trabajador por su trabajo "... (art. 84 L.F.T.).

**SALARIO** "...retribución que debe pagar el patrón al trabajador por su trabajo"(art.82 LFT).

Al respecto el maestro Mario de la Cueva en uno de sus textos hace la siguiente observación : "... Las características esenciales de la relación de trabajo, parten del principio de que el derecho civil tiene un sentido patrimonial que atañe a las cosas que están en el comercio, basándose en el contrato como expresión del acuerdo de voluntades, y en consecuencia se rige por la autonomía de la voluntad de las partes; en tanto que el derecho del trabajo concierne a la energía humana del trabajador, que no es artículo de comercio (artículo 3 de la Ley Federal del Trabajo), y su finalidad no es

---

intercambio de prestaciones patrimoniales sino la protección del hombre que entrega su trabajo...”.

“Este nuevo derecho no puede estar regulado por el contrato sino por un estatuto tutelar de protección que se impone a la voluntad de las partes. De ahí que el hecho de la prestación de servicios subordinados establece la relación de trabajo, que se rige no por el contrato que constituye un estatuto subjetivo y estático - pues las prestaciones quedan inmovilizadas en la forma escrita -, como expresión de la voluntad de las partes que se traduce en la voluntad predominante del patrón, sino por un estatuto objetivo y dinámico integrado por un conjunto de normas que contienen derechos mínimos irrenunciables, al que se van incorporando las prestaciones incrementadas con el tiempo; con la particularidad que el desarrollo de la relación de trabajo genera sus propias condiciones normativas inherentes a la prestación de servicios”. En tal virtud sintetiza:

“...La relación de trabajo es una situación jurídica objetiva que se crea entre un trabajador y un patrono por la prestación de un trabajo subordinado, cualquiera que sea el acto o la causa que le dio origen, en virtud de la cual se aplica al trabajador un estatuto objetivo integrado por los principios, instituciones y normas de la declaración de derechos sociales, de la Ley Federal del Trabajo, de los convenios internacionales, de los contratos colectivos y contratos - ley y de sus normas supletorias.”<sup>1</sup>

A mayor abundamiento cabe apuntar que para que exista la relación laboral no es necesario que quien preste sus servicios dedique todo su tiempo al patrón ni que

---

dependa económicamente de él, el verdadero criterio que debe servir para dilucidar una cuestión como la presente, es el concepto de subordinación jurídica establecida entre el patrón y el trabajador, a cuya virtud aquél se encuentra en todo momento en posibilidad de disponer del trabajo, según convenga a sus propios fines.

“Así pues no se requiere la utilización efectiva de la energía y de la fuerza de trabajo, sino que basta con la posibilidad de disponer de ella. Correlativo a éste poder jurídico es el deber de obediencia del trabajador a las ordenes del patrono. La facultad de mando presenta un doble aspecto: jurídico y real. En cuanto al primero el patrono esta siempre en aptitud de imponer su voluntad al trabajador y éste esta obligado a obedecer acomodando su actividad a esa voluntad. En cuanto al segundo, debe tomarse en cuenta que, precisamente por que los conocimientos del patrono no son universales, existe la necesidad de confiar numerosas fases del trabajo a la iniciativa propia del trabajador, siendo mas amplia esta necesidad cuando se trata de un termino, de tal manera que la dirección pueda ir de un máximo a un mínimo.”<sup>2</sup>

Por consiguiente para determinar si existe relación de trabajo debe atenderse menos a la dirección real que a la posibilidad jurídica de que esa dirección se actualice a través de la imposición de la voluntad del patrón.

De lo anterior podemos concluir que en la relación de trabajo el trabajador asume la obligación de poner su energía de trabajo a disposición del patrón a partir de la fecha convenida y en que el patrón obtiene el derecho de utilizarla y adquiere la obligación de pagar el salario. En tal virtud al iniciarse la prestación del trabajo, se

---

<sup>2</sup> Ibidem.p. 189.

forma automáticamente la relación de trabajo, la que subsistirá dentro de las normas del estatuto laboral.

### **1.1.1 Trabajador.**

La definición la encontramos plasmada en el artículo 8 de la Ley Federal del Trabajo que a la letra dice: "...Trabajador es la persona física que presta a otra física o moral un trabajo personal subordinado", como podemos observar de este concepto, una persona se obliga a realizar una determinada actividad para otra en una relación de sometimiento.

Pero dicho concepto de trabajador, a diferencia del de patrón, no necesariamente va unido a una relación jurídica laboral ya que en ocasiones el trabajador no presta por sí mismo los servicios sino que lo hace por conducto de otros trabajadores como lo es el intermediario, que la ley laboral en su artículo 12 establece que: "...intermediario es la persona que contrata o interviene en la contratación de otra u otras para que presten servicios a un patrón", es decir que contrata los servicios de un trabajador a su propio nombre pero por cuenta y en beneficio de otra persona y sin perder su propia responsabilidad

El maestro Mario de la Cueva en referencia al concepto de trabajador nos dice lo siguiente: "...el concepto de trabajo subordinado sirve no para designar un estatus del hombre, sino exclusivamente para distinguir dos formas de trabajo: en la que el hombre



actúa libremente haciendo uso de sus conocimientos y la que debe realizarse siguiendo las normas e instrucciones vigentes en la empresa”<sup>3</sup>.

Por último cabe señalar que el trabajador de confianza va a constituir una excepción al principio de igualdad de los trabajadores ante la ley y por lo que respecta a los trabajadores en general no existe un tratamiento que diferencie entre los trabajadores manuales y los empleados fundamentalmente intelectuales salvo la oportunidad en el pago del salario, la diferencia tendría finalmente un valor relativo.

### **1.1.2. Patrón.**

El otro elemento dentro de la relación de trabajo lo es el patrón quien es el que va a utilizar la capacidad laboral del trabajador y en donde la Ley Federal del Trabajo lo define en su artículo 10 como: “...patrón es la persona física o moral que utiliza los servicios de uno o varios trabajadores” de esta definición entendemos que el patrón es el sujeto del contrato de trabajo que se beneficia directamente del servicio prestado. Dicha característica distingue la calidad del patrón en los casos de contratación mediante intermediarios y cuando algún patrón realiza alguna obra o presta un servicio utilizando sus propios elementos y trabajadores.”

Al respecto el maestro Nestor de Buen considera que a la definición vigente podría hacerse alguna observación: “...la definición se abstiene de destacar el elemento subordinación y hace caso omiso de la obligación de pagar el salario, de ello

---

<sup>3</sup> DE LA CUEVA, Mario. El Nuevo Derecho Mexicano del Trabajo Tomo I. Tercera Edición. Ob. Cit., P. 154.

deriva que siendo correcto el concepto, resulte insuficiente... ”<sup>4</sup> por lo que se considera que la definición de autores como Juan de Pozzo es mas completa la cual señala que: “...el empleador, patrón o empresario es quien puede dirigir la actividad laboral de un tercero que trabaja bajo su dependencia en su beneficio mediante retribución...”<sup>5</sup>.

La expresión *que utilice los servicios* debe entenderse no en un sentido literal, sino en el de que *se beneficie del servicio*; por lo que de acuerdo con esa interpretación de la Suprema Corte, cabe definir al patrón como el sujeto del contrato de trabajo que se beneficia directamente del servicio prestado. Dicha característica distingue la calidad del patrón, en los casos de contratación mediante intermediarios, y cuando un empresario realiza una obra o presta un servicio utilizando sus propios elementos y trabajadores.

El termino patrón ofrece una mayor precisión jurídica que otros utilizados como equivalentes, tales como empleadores o el de empresarios, pues no todos los empleadores son patrones, ya que pueden ser representantes o intermediarios, ni tampoco los patrones son necesariamente empresarios, ya se trate de persona física o moral; como el servicio domestico o los sindicatos, que también tienen el carácter de patrón respecto de trabajadores asalariados a su servicio

---

<sup>4</sup> DE BUEN LOZANO Nestor. Derecho del Trabajo. Ed. Porrúa S.A. México 1994. P. 500.

<sup>5</sup> DE POZZO, Juan. Manual Teórico Práctico de Derecho del Trabajo. Buenos Aires., 1961. p.150.

---

### **1.1.2.1. Intermediario.**

Resulta pertinente señalar que la figura de intermediario desempeña un papel importante dentro del concepto de patrón ya que el trabajador en ocasiones no conoce con exactitud quien es realmente su patrón, en donde el patrón puede simular su responsabilidad.

Al respecto el artículo 12 de la Ley laboral establece que "Intermediario es la persona que contrata o interviene en la contratación de otra u otras para que presten servicios a un patrón".

### **1.1.2.2. Patrón Substituto.**

Por último señalamos la figura de Patrón Substituto también establecida en la Ley laboral en su artículo 41 en donde el patrón es substituido por otro patrón dándose aquí la subrogación personal, que no es sino la sustitución de una persona por otra en una relación de carácter jurídico o sea que el patrón sustituto adquiere los derechos y obligaciones del substituto.

Al respecto encontramos que el artículo 41 de la Ley Federal del Trabajo establece que "la sustitución de patrón no afectará las relaciones de trabajo de la empresa o establecimiento. El patrón sustituto será solidariamente responsable con el nuevo por las obligaciones derivadas de las relaciones de trabajo y de la Ley, nacidas antes de la fecha de la sustitución, hasta por el término de seis meses; concluido éste, subsistirá únicamente la responsabilidad del nuevo patrón".

## **1.2. Empresa.**

De la empresa podríamos decir que tiene dos connotaciones a saber, es decir la podemos entender desde el punto de vista económico y desde una óptica jurídica, siendo esta ultima la que mas nos interesaria conocer por lo que la el artículo 16 de la Ley Federal del Trabajo define el concepto jurídico de empresa de la siguiente manera: “para los efectos de las normas de trabajo, se entiende por empresa la unidad económica de producción o distribución de bienes o servicios y por establecimiento la unidad técnica que como sucursal, agencia u otra forma semejante, sea parte integrante y contribuya a la realización de los fines de la empresa”. Cabe apuntar que los conceptos de empresa y establecimiento generalmente se habían aceptado como ideas sinónimas pero la legislación hace una distinción para diferenciar entre una entidad y otra.

La empresa ha dejado de ser un patrimonio exclusivo del patrón por que en ella participan trabajadores y empresarios. la empresa es el sujeto de la relación de trabajo y el patrón como titular de la empresa, tiene la personalidad representativa en esa relación sin dejar de lado el papel fundamental que en ella juega el trabajador, siendo responsabilidad de ambos el patrimonio de la empresa, el capital social inicial y propiciando tanto el progreso o fracaso de la misma.

Al respecto de la empresa consideramos que los elementos que la constituyen son: a) el empresario a quien corresponde la organización de los factores que la integran; b) el personal que por estar subordinado al titular, existe en la empresa la organización de un trabajo Vale reiterar que el concepto de empresa establece la responsabilidad de la misma forma a los patronos frente a los trabajadores de acuerdo con los contratos y con la ley, pero una empresa también puede contraer obligaciones

---

de otra índole que no sean laborales es decir de carácter fiscal, mercantil, penales etc. Hasta aquí creemos que abarcamos lo mas importante del concepto en cuestión pasando en el siguiente punto a estudiar el tiempo en que permanece el trabajador en la empresa bajo las ordenes del patrón, siendo este lo que entendemos por jornada.

Cabe señalar que el concepto de empresa establece la responsabilidad de la misma frente a los trabajadores de acuerdo con los contratos y con la ley; pero una empresa también puede contraer obligaciones de otra índole que no sean laborales, mas el conjunto de bienes de la misma responde directamente a los trabajadores con la preferencia que a éstos corresponde conforme a las leyes.

### **1.3. Jornada.**

Cuando hacemos referencia la concepto de jornada nos referimos a la jornada de trabajo y que la ley laboral lo establece de la forma siguiente: "...es el tiempo durante el cual el trabajador esta a disposición del patrón para prestar su trabajo", ésta definición se encuentra contenida en el artículo 58 de la citada ley, de la cual resulta importante comentar que el concepto de jornada establecido en la legislación de referencia, tiene una significación laboral que se sustenta en el principio de que si la relación de trabajo se basa en la subordinación jurídica del trabajador, el tiempo en que éste se encuentra a disposición del patrón, esto es subordinado al mismo en lo concerniente al trabajo, debe integrarse a la jornada.

Cabe agregar que del concepto de jornada "...se ha derivado la distinción entre tiempo efectivo de servicios y tiempo efectivamente trabajado, en el sentido de que éste ultimo se refiere al tiempo en que materialmente se realiza el trabajo y el otro tiene una connotación laboral mas amplia, comprendiendo también los días festivos, los de

---

incapacidad por riesgos de trabajo, los periodos vacacionales, descansos legales y contractuales y los días en que el trabajador se encuentra a disposición del patrón aun cuando no trabaje, en consecuencia debe distinguirse entre jornada de trabajo y el tiempo de servicios computable para generar una serie de derechos”.<sup>6</sup>

En cuanto a la duración de la jornada la Constitución Política Mexicana y la Ley Federal del Trabajo previenen que la jornada máxima será de ocho horas al día, por lo que el término que excede de éste tiempo se computara como extraordinario, en donde el artículo 66 del mismo ordenamiento jurídico nos define que: “podrá prolongarse la jornada de trabajo por circunstancias extraordinarias, sin exceder nunca de tres horas diarias ni de tres veces en una semana”.

Así pues por jornada debemos entender la que fija la constitución y la ley laboral estableciendo de acuerdo con el artículo 61 de la Ley de referencia que: “ La duración máxima de la jornada será: ocho horas la diurna, siete la nocturna y siete horas y media la mixta” o bien la que con duración inferior a una de éstas convengan las partes en su contrato individual o colectivo de trabajo.

El maestro Trueba Urbina en referencia a la jornada comenta en su Ley Comentada: “...Generalmente se incurre en el error de considerar la jornada de trabajo como el tiempo efectivo que presta el trabajador al patrón por lo que la definición contenida en el artículo 58 desvanece cualquier duda al respecto, pues basta que el trabajador esté a disposición del patrón para que se considere jornada de trabajo aunque materialmente no labore”.

---

<sup>6</sup> DE BUEN LOZANO Nestor. Derecho del Trabajo. Ed. Porrúa S.A. México 1994. Ob Cit., P. 506.

Por ultimo cabe señalar que la jornada de trabajo y el salario constituyen los objetivos esenciales en la trayectoria de las reivindicaciones obreras, orientadas principalmente hacia la reducción de la jornada y el mejoramiento de los salarios.

#### **1.4 Salario.**

Como ya lo definimos en el primer punto de este capitulo, el concepto de salario viene establecido en el articulo 82 de la multicitada ley federal del trabajo y que a la letra dice: "el salario es la retribución que debe pagar el patrón al trabajador por su trabajo".

En éste sentido el maestro Climen Beltran en la Ley Federal del Trabajo comenta que: "la definición le da proyección y alcance al salario en dos aspectos, en primer lugar no se limita al salario contractual, estático que puede inmovilizarse dentro de la concepción formal, sino que atiende al salario real, dinámico que emerge de la relación de trabajo y en segundo lugar el salario debe entenderse en dos aspectos, uno es el salario estricto, como contraprestación de los servicios prestados, que se extingue en el pago inmediato de la percepción asignada y el otro entraña un concepto más amplio que comprende, además de esa prestación principal, todas las ventajas económicas establecidas en el contrato, en favor del trabajador"<sup>7</sup>.

Ahora bien es importante apuntar que el salario se fijara de acuerdo a como lo convengan el patrón y el trabajador y se establece de acuerdo a: a) Tomando en cuenta

---

<sup>7</sup> LEY FEDERAL DEL TRABAJO. Comentada por Juan B Climen Beltran .Ed. Esfinge. México, 1987. p.140.

la duración de la jornada es decir por unidad de tiempo, por ejemplo el salario diario, por semana por quincena o mensual, aquí se toma en cuenta la duración o intensidad el trabajo; b) tomando en cuenta el resultado del trabajo es decir por unidad de obra como por ejemplo el pago por destajo. c) tomando en cuenta el resultado global es decir a precio alzado y lo único que hay que tomar en cuenta es que en la forma normal de desarrollar el trabajo, no se violen las disposiciones relativas al salario mínimo.

Una ultima cuestión que quedaria por definir del salario es lo referente a su integración y el artículo 84 de la ley laboral a este respecto establece que: "...el salario se integra con los pagos hechos en efectivo o por cuota diaria, gratificaciones, percepciones, habitación, primas, comisiones, prestaciones en especie y cualquiera otra cantidad o prestación que se entregue al trabajador por su trabajo".

Resulta conveniente aclarar que los pagos hechos al trabajador por concepto de horas extras, así como cualquier otra prestación en efectivo o en especie que se le entregue por su trabajo, también forman parte del salario del mismo para todos los efectos legales excluyendo únicamente del mismo la percepción de utilidades como parte del salario, para efecto de las indemnizaciones que deban pagárseles a los trabajadores.

## **1.5 Contrato de Trabajo.**

Sin ahondar en una exposición a fondo al respecto del contrato de trabajo, únicamente en este punto nos abocaremos a definirlo y hacer algunas observaciones al respecto: así tenemos que el artículo 20 de la ley federal del trabajo nos define que: "...es aquel por virtud del cual una persona se obliga a prestar a otra un trabajo personal subordinado mediante el pago de un salario".

---



En este sentido el maestro José Dávalos Morales en uno de sus textos establece que: "... si de la obligación de prestar un trabajo personal subordinado a otra persona y la de pagar un salario, no importando que denominación se le de aquella, existe un contrato de trabajo y estará sujeto a las normas laborales, debiendo contener dicho documento los elementos esenciales como son el consentimiento y objeto".<sup>8</sup>

De lo que nos señala la ley a este respecto podemos inferir que los requisitos esenciales del contrato de trabajo son:

- a) Prestación del servicio;
- b) Por cuenta ajena;
- c) Carácter subordinado;
- d) Remuneración;

y los no esenciales:

- a) La exclusividad en el servicio;
- b) La actualidad permanente en el empleo;
- c) La jornada de trabajo .

---

<sup>8</sup> DAVALOS MORALES, José. Derecho del Trabajo Tomo.I. Quinta Edición. Editorial Porrúa. México. 1994. p.108.

---

Concluyendo que los efectos jurídicos del contrato de trabajo, respecto del trabajador es la obligación del rendimiento del servicio contratado, o si no estuviere precisada la clase de servicio, el compatible con sus aptitudes, conforme al artículo 27 de la ley, y cumplir con las obligaciones consignadas en el artículo 134. Y en cuanto al patrón pagar la remuneración convenida, y cumplir las obligaciones consignadas en el artículo 132 y demás relativos a la ley.

Cabe agregar que se pueden dar contratos sin relación laboral, pero sí puede existir relación laboral sin contrato.

En conclusión podemos establecer que el punto de partida del que derivan todas las consecuencias de la relación obrero patronal, es el primer nexo jurídico o vínculo que establece el ser humano que ofrece su fuerza de trabajo y aquel que la va a comprar o aquella autoridad a la que se someterá para el desarrollo de la actividad que emprenderá.

## **1.6 Trabajos Especiales.**

“El maestro Clíment en la Ley comentada dice: “existen trabajos de tal manera especiales que las disposiciones especiales generales de la ley no son suficientes para su reglamentación, ésta reglamentación singular a la que nuestra legislación laboral somete a la prestación de trabajo que denomina especiales, no quiere decir que

**implique restricciones a sus derechos ya que esa reglamentación tiende a protegerlos e incluso a ampliar o mejorar sus derechos laborales.”<sup>9</sup>**

Así tenemos que los trabajos especiales se encuentran reglamentados en el artículo 181 del título sexto de la ley laboral en donde se encuentran el mínimo de beneficios de que deben de disfrutar los trabajadores en los trabajos denominados como especiales, sin olvidar que en lo general le son aplicables las normas de la Ley en cuestión, siempre y cuando no contraríen las disposiciones de este título.

En base a lo anterior en el presente punto abordaremos el trabajo de autotransporte a efecto de que lo definamos ya que sobre este tipo de trabajo versa la presente investigación.

### **1.6.1 Trabajo de Autotransporte.**

Comenzaremos por definir que es el trabajo de autotransporte y la legislación laboral en su artículo 256 nos establece que dicha actividad es relación de trabajo y queda sujeta a esta normatividad. y define al trabajo de autotransporte como: “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 y urbanos en vehículos automotores y los propietarios o permisionarios de los vehículos, son relaciones de trabajo ...”

---

<sup>9</sup> LEY FEDERAL DEL TRABAJO. Comentada por Juan B Climen Beltrán. Ed. Esfinge. México, 1987. p.194.

Pero resultaría de interés señalar como nace la relación entre éstos personajes: tenemos que el chofer y el vehículo forman la unión de la fuerza de trabajo y el medio de producción, de servicio en éste caso, para la realización de un fin de comunicación y traslado de personas con un objeto comercial, en esa unidad, el chofer pone su energía de trabajo, ese que es su patrimonio humano, al servicio del permisionario o patrón, en una subordinación que se manifiesta en la prestación de un servicio dentro de un horario fijo, de conformidad con la norma en la materia o contrato colectivo de trabajo y las instrucciones complementarias del patrón

En realidad tanto los patrones o permisionarios como los choferes son de una misma extracción social y de niveles culturales paralelos derivados de la circunstancia de que los propietarios o permisionarios son, en realidad, antiguos choferes convertidos en patrones. Resulta importante resaltar que los problemas vinculados al salario son los de mayor importancia en el trabajo de autotransporte, por lo que la ley dedica mas artículos a éste fenómeno que a otros, así mismo existen causas especiales de rescisión de contrato.

Finalmente cabe apuntar el comentario que el maestro Néstor de Buen hace al respecto: "...En realidad el legislador, al dar un mismo trato al propietario y al concesionario, a quienes declara solidariamente responsables de las obligaciones derivadas de las relaciones de trabajo y de la ley, intenta impedir fórmulas fraudulentas" y más adelante sigue apuntando que "en el servicio de autotransporte se produce además un fenómeno curioso, los propietarios se agrupan en sindicatos

patronales o forman cooperativas que se transforman en permisionarios, alterando la verdadera esencia de las estructuras formales en que se apoyan".<sup>10</sup>

Como podemos observar el Trabajo de Autotransporte reviste características muy específicas que hace que la Ley Laboral lo regula por separado ya que no es un trabajo común y corriente sino que su naturaleza es de forma diferente a los demás en cuanto a la forma de pago y al salario, entre otras cosas, que a efecto de que no se violen los derechos de los trabajadores lo norma por separado.

## **1.6.2 Concesionarios y Permisionarios.**

La Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal vigente establece que: "Se requiere de concesión para construir, operar, explotar, conservar y mantener los caminos y puentes federales" (art. 6o). y... "Se requiere permiso otorgado por la secretaria de comunicaciones para: ...la operación y explotación de los servicios de autotransporte federal de carga, pasaje y turismo (art. 8o). de ahí que a los dueños de esas concesiones de caminos y permisos para la explotación del servicio se les llame concesionarios y permisionarios quienes a la vez son los propietarios de los autobuses.

Cabe señalar que las concesiones se otorgaran a mexicanos o sociedades constituidas conforme a las leyes mexicanas, así mismo agregar que las concesiones y permisos se ajustaran a las disposiciones en la materia de competencia económica y podrán ser revocadas si no dan cumplimiento a lo que la ley en la materia les establece (ver Art. 17 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal).

---

<sup>10</sup> DE BUEN LOZANO, Néstor. Derecho del Trabajo Tomo II, Op Cit. p.459-452.

---

El Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares en su artículo segundo nos define los conceptos de permisionario, y ruta de la forma siguiente:

“Artículo 2o.- Para los efectos de este reglamento se entenderá por:

Fracción VII.- Permisionario: Persona autorizada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para prestar servicio de autotransporte federal o para operar o explotar servicios auxiliares.

Fracción VIII.- Ruta: Trayecto autorizado entre dos puntos, que se configura dentro de caminos de jurisdicción federal o de jurisdicción federal y local.

## **1.7 Relaciones Colectivas de Trabajo.**

Toda vez que el objeto de estudio versa sobre los riesgos de trabajo en el autotransporte y resulta importante revisar como se incluyen tanto en los contratos colectivos de trabajo, como en los reglamentos interiores cláusulas dirigidas a reducir los riesgos y el cumplimiento de las mismas en la práctica, tocaremos muy brevemente los conceptos generales de este derecho colectivo.

Por lo antes referido resulta necesario definir el concepto de contrato colectivo de trabajo que se establece en el artículo 386 de la LFT que a la letra dice: “contrato colectivo de trabajo es el convenio celebrado entre uno o varios sindicatos de trabajadores y uno o varios patrones, o uno y varios sindicatos de patrones, con el objeto de establecer las condiciones según las cuales debe prestarse el trabajo en una o más empresas o establecimientos.

---

## **1.7.1 Coaliciones de Trabajadores.**

La ley laboral en sus artículos 354 y 355 respectivamente define claramente que: “La ley reconoce la libertad de coalición de trabajadores y patrones” y así mismo que: “coalición es el acuerdo temporal de un grupo de trabajadores o de patrones para la defensa de sus intereses comunes” en síntesis podemos apuntar que es la posibilidad y el derecho de unirse en defensa de sus derechos que los identifica como clase.

## **1.7.2 Sindicatos.**

El concepto de sindicato lo define el artículo 356 de la Ley Federal del Trabajo y que a la letra dice: “Sindicato es la asociación de trabajadores o patrones, constituida para el estudio, mejoramiento y defensa de sus respectivos intereses”. Resulta importante apuntar que el derecho de asociación profesional se consigna en la fracción XVI del apartado A del artículo 123 constitucional, pero la asociación profesional de patrones y trabajadores persigue distintos objetivos. La asociación de los trabajadores es un derecho social que tiene por objeto luchar por el mejoramiento de las condiciones económicas de los trabajadores; en tanto que la asociación de patrones tiene por objeto la defensa de sus derechos patrimoniales.

En base a lo referido anteriormente podemos decir que los contratos colectivos de trabajo, que son los pactos que regulan las relaciones entre sindicatos y patrones, contienen las normas creadas por los sindicatos obreros, los patrones o sindicatos patronales y son el medio idóneo para regular las relaciones entre los factores de la producción. De igual forma sucede con el reglamento interior de trabajo, que es el documento que contiene las disposiciones obligatorias para patrones y trabajadores en

---

el centro de trabajo y ambas instituciones se encuentran contenidas en los artículos 386 y 422 de la multicitada norma en la materia.

## **1.8 Riesgos de Trabajo.**

Aún cuando el concepto de riesgos de trabajo tiene su origen en el título IX de la Ley Federal del Trabajo, optaremos por abordar la reglamentación relativa a la Ley del Seguro Social, la cual define al concepto dentro de su capítulo tercero del título II de dicho ordenamiento jurídico.

Por lo anteriormente dicho, tenemos que en el artículo 48 de la Ley del Seguro Social se define a los riesgos de trabajo y que a la letra dice: "Riesgos de trabajo son los accidentes y enfermedades a que están expuestos los trabajadores en ejercicio o con motivo del trabajo." Como podemos observar en dicho concepto se engloban tanto a los accidentes como a las enfermedades que pueden sufrir o contraer los trabajadores en el desempeño de sus funciones por lo que el patrón será el responsable en ambos casos.

Conforme a lo dispuesto por el artículo 60 de la ley de referencia, el patrón que en cumplimiento de dicho ordenamiento, asegure contra accidentes de trabajo y enfermedades profesionales a los trabajadores a su servicio, quedara relevado del cumplimiento de las obligaciones y responsabilidades que por riesgos profesionales establece la ley.

Cabe apuntar que no obstante que el Seguro Social tenga cada vez una mayor influencia en el país y consecuentemente su ley reglamentaria, no invalida las disposiciones de la ley federal del trabajo en materia de riesgos, ya que la responsabilidad por éstos riesgos traducida en las indemnizaciones que señala la ley

---



laboral, se ha sustituido con otros medios compensatorios propios de un nuevo concepto de la seguridad social y no por ello ha desaparecido el régimen sobre el riesgo de trabajo establecido en la Ley Federal del Trabajo.

Al respecto de lo antes referido apuntaremos el comentario que el autor Euquério Guerrero señala en su texto de la forma siguiente: "...Por el hecho de estar laborando los trabajadores, en el centro de trabajo correspondiente, necesitan estar frecuentemente en contacto con maquinas o sustancias que manejan y tanto las primeras como las segundas, pueden producir al trabajador lesiones en su organismo, llegando a ocurrir también éstas últimas por las condiciones en que labora, bien por la naturaleza del ambiente que se respira, la cantidad de luz que se recibe, la temperatura del lugar o por otras causas similares. En todos éstos casos se ha considerado que la lesión orgánica al reducir la capacidad de trabajo temporal o definitivamente, produce en el trabajador una disminución de sus aptitudes".<sup>11</sup>

Del comentario antes citado podemos agregar que desde luego se trata de dos daños al organismo; uno instantáneo y otro progresivo, siendo el primero de ellos, consecuencia de los accidentes de trabajo y el segundo de las enfermedades profesionales o de trabajo.

---

<sup>11</sup> GUERRERO, Euquério. Manual de Derecho del Trabajo. Decimoctava Edición. Editorial Porrúa S.A. México. 1994. pp.250-252.

---

### **1.8.1 Accidentes de Trabajo.**

En el capítulo III de Seguros de Riesgo de Trabajo de la Ley del Seguro Social y en su artículo 49 se establece que: "Se considera accidente de trabajo, toda lesión orgánica o perturbación funcional inmediata o posterior o la muerte, producida repentinamente en ejercicio o con motivo del trabajo, cualquiera que sea el lugar y el tiempo en que se presente. También se considera accidente de trabajo el que se produzca al trasladarse el trabajador directamente de su domicilio al lugar de trabajo o de éste a aquél".

Resulta importante señalar que todo trabajador accidentado como consecuencia del trabajo que realiza para un patrón, tiene derecho a asistencia médica, mediante intervenciones quirúrgicas, hospitalización, aparatos de prótesis, rehabilitación y ortopedia, así como la indemnización que señala el título IX de la Ley Laboral, la que será acorde con la gravedad del accidente y a los salarios devengados.

En resumen podemos decir que el accidente de trabajo se caracteriza por la instantaneidad o sea por la acción repentina de una causa exterior que provoca una lesión orgánica o perturbación funcional, inmediata o posterior, o la muerte producida en ejercicio o con motivo del trabajo, cualesquiera que sea el lugar y el tiempo en que se presente. El aspecto fundamental que tiene el accidente de trabajo es que se produzca repentinamente en ejercicio o con motivo del trabajo, característica que debe tomarse en cuenta en cada caso concreto.

## **1.8.2 Enfermedad de Trabajo.**

La Ley del Seguro, en su artículo 50 nos define que la "Enfermedad del trabajo es todo estado patológico derivado de la acción continuada de una causa que tenga su origen en el trabajo o en el medio en que el trabajador se vea obligado a prestar sus servicios".

Cabe señalar que estas enfermedades de trabajo pueden ser profesionales en virtud de la profesión del trabajador o especialidad misma del trabajo, en resumen podemos concluir que la diferencia entre el accidente y la enfermedad de trabajo obedece a un concepto de progresividad o sea que la repetición de una causa por largo tiempo, como obligada consecuencia de la naturaleza del trabajo, provoca en el trabajador una lesión orgánica. A mayor abundamiento citaremos a continuación una ejecutoria emitida por la corte sobre enfermedades profesionales:

**"Enfermedades Profesionales. Deben considerarse también las Genéricas.-** No solo deben considerarse profesionales las enfermedades que se producen en cada profesión y que tomen su origen en la especialidad misma del trabajo, sino también las enfermedades genéricas susceptibles de aparecer en cualquier trabajo por el solo hecho de presentarse el servicio. D.2514/58. Higinio Mira Montes, 15 de noviembre de 1960".

Consideramos que con los conceptos analizados al respecto de los riesgos de trabajo se abarca el fundamento básico del presente estudio, por lo que para concluir el presente capítulo pasaremos a abordar finalmente el marco administrativo en el que se enmarca el servicio de autotransporte de pasajeros.

## **1.9 Servicio Publico de Pasajeros.**

Hemos considerado importante incluir éste último apartado con el objeto de tener una visión mas amplia de nuestro objeto de estudio, por lo que resulta necesario establecer aquí que el autotransporte foráneo de pasajeros es una actividad que desarrollan las empresas que producen servicios, como las hay quienes producen bienes, y en particular el servicio de transporte publico es una actividad reservada al estado, por lo que la otorga a los particulares para su explotación a través de concesiones y permisos.

Por lo antes señalado la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte federal establece lo referente a la jurisdicción y competencia así como en que términos se otorgaran las concesiones y permisos, por lo que citaremos algunos de sus artículos: "...Corresponde a la Secretaría, sin perjuicio de las otorgadas a otras dependencias.

I. Planear formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo de los caminos, puentes, servicios de autotransporte federal y sus servicios auxiliares.

III Otorgar concesiones y permisos a que se refiere esta ley; vigilar su cumplimiento y resolver sobre su revocación o terminación en su caso." (Art. 5o. LCPYAF).

Referente a las concesiones se estipula que: "Se requiere de concesión para construir, operar, explotar, conservar y mantener los caminos y puentes federales".(art. 6) y por lo que respecta a los permisos "Se requiere permiso otorgado por la secretaria para;

**I. La operación y explotación de los servicios de autotransporte federal de carga, pasaje y turismo;**

**V. La construcción, operación y explotación de terminales de pasajeros.**

Es de señalar que los requisitos para la obtención de concesiones y permisos lo establece la presente norma.

### **1.9.1 Vías Generales de Comunicación.**

Debemos entender por Vías Generales de Comunicación todos los caminos y puentes existentes en el territorio nacional y por los que se construirán paradores y terminales así como por los que se llevarán a cabo los servicios de autotransporte de carga; autotransporte de pasajeros; autotransporte de turismo; servicio de paquetería y mensajería y demás servicios contenidos en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, importándonos resaltar en este caso el servicio correspondiente al autotransporte de pasajeros por el que debemos entender como: "aquel que se presenta en forma regular sujeto a horarios y frecuencias para la salida y llegada de vehículos". (art. 2o fracc. IX)

Como podemos observar la actividad del autotransporte es regulada e inspeccionada por el estado y el cual debe asumir el compromiso de coadyuvar en que los trabajadores del ramo y en especial los conductores y choferes de autobuses y camiones se mantengan en un óptimo estado de salud, con lo que se logrará, no tan solo el bienestar de ésta clase trabajadora, sino garantizar la seguridad de las miles de personas que diariamente se transportan por dichas vías de comunicación.

Con todos los conceptos referidos a lo largo del capítulo, consideramos que completamos el marco conceptual de la presente investigación por lo que en el siguiente capítulo pasaremos a abordar el aspecto histórico por el cual se regirá ésta tesis.

## **Capítulo 2**

# **Antecedentes del Autotransporte**

### **2.1. Surgimiento del Transporte.**

A continuación haremos una referencia histórica de cómo surge el autotransporte de pasajeros en general en el país, refiriendo brevemente cómo se gestaron movilizaciones de trabajadores y crearon sus organismos sindicales, dando paso al nacimiento de la Ley Reglamentaria del Artículo 123, que fue la Ley Federal del Trabajo así como la Ley del Seguro Social.

## **2.1.1 Aspectos Históricos de los Riesgos en el Autotransporte.**

Si bien es cierto que la actividad del transporte se gesta desde principios de siglo con transportes muy rudimentarios y caminos prácticamente para caballos y carretas, no es sino hasta 1970 cuando se incluye en la Ley Federal del Trabajo el apartado de trabajos especiales que incluiría al trabajo del autotransporte, pero resulta necesario hacer referencia al proceso de conformación, desde un punto de vista laboral, del sector de trabajadores del autotransporte, que de ninguna manera es ajeno a la conformación de los sectores de trabajadores de otras ramas industriales.

### **2.1.1.1 De 1911 a 1931.**

En junio de 1911 se inició una ola de huelgas que barrió todo el país, exigiéndose grandes aumentos de salarios, la reducción de la jornada de trabajo y la abolición de algunas prácticas administrativas hostiles a los obreros, no hubo política oficial de represión de huelgas, y el presidente Madero estuvo siempre en la mejor disposición de recibir a las delegaciones de huelguistas que lo solicitaban.

Por otro lado, el gobierno provisional de León de la Barra reaccionó de manera uniformemente hostil ya que el 4 de julio de 1911 reprimió severamente a los trabajadores de los tranvías, quienes fueron los primeros transportistas de quienes tenemos antecedentes, así como de otros oficios. "Casi todos los sectores importantes de la economía se hallaban en manos extranjeras. El capital británico y estadounidense controlaban casi a todas las empresas mineras y la naciente industria petrolera, la red ferroviaria era de propiedad extranjera, los servicios públicos estaban controlados por



el capital extranjero británico y canadiense como la industria eléctrica y los sistemas de transporte urbano (tranvías eléctricos)"<sup>12</sup>

En los años de 1911 a 1913 se sucedieron los gobiernos de Francisco León de la Barra y de Francisco I. Madero, así como de Victoriano Huerta. Una vez más se alzo el pueblo mexicano en defensa de su ley fundamental, del sistema federal y de la legitimidad de sus gobernantes.

Esta tendencia hacia la federalización de la legislación y hacia el fortalecimiento del papel del estado, se había gestado con la creación de la oficina del trabajo, dependiente de la Secretaría de Fomento, durante el gobierno de Madero en 1911, pero sobre todo con la inclusión del artículo 123 en la Constitución de 1917 y la creación de la Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo ese mismo año.

Para que el derecho del trabajo pudiera nacer fue necesario que la Revolución rompiera con el pasado, destruyera la Leyes económicas del liberalismo y aniquilara el poder de las empresas ante el Estado. Al respecto el Maestro Mario de la Cueva apunta "... el 15 de julio de 1914, el general Huerta abandono el poder cediendo el triunfo a la Revolución. Casi inmediatamente después, los jefes de las tropas constitucionalistas iniciaron la creación del derecho del trabajo: el 8 de agosto se decreto en Aguascalientes la reducción de la jornada de trabajo a 9 horas, se impuso el descanso semanal y se prohibió cualquier reducción en los salarios. El 15 de septiembre se dictó en San Luis Potosí un decreto fijando salarios mínimos. Cuatro

---

<sup>12</sup>BARRY, Carr. El movimiento obrero y la política en México 1910-1929. Primera Edición. Editorial Era México 1981 p. 16

días mas tarde se fijaron en el Estado de Tabasco los salarios mínimos, se redujo a ocho horas la jornada de trabajo y se cancelaron las deudas de los campesinos".<sup>13</sup>

Pero lo anterior, como era de esperar, no se dio en la practica laboral de las empresas, ya que en ocasiones el gobierno federal y los estatales, fomentaban el incumplimiento de las normas de trabajo. Como una respuesta a la injusticia y explotación que hizo víctimas a los trabajadores por efecto de los gobiernos sometidos a la corrupción que traía aparejado el capital, surge el artículo 123 el cual queda insertado en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos que es promulgada el 5 de febrero de 1917.

En el Artículo 123 Constitucional quedan establecidas, entre otras, las premisas fundamentales del derecho del trabajo, tales como Jornada Máxima, Salario Mínimo, Descanso Semanal, Seguridad e higiene, creación de Tribunales de Conciliación y Arbitraje, prohibición del trabajo nocturno de las mujeres y niños, accidentes, seguros, indemnizaciones, etc.

En el contexto antes descrito el Transporte de pasajeros empezaba a surgir como una alternativa de comunicación al interior de las ciudades y entre estas, ya que el sistema ferroviario había quedado materialmente destrozado a consecuencia de la Revolución, por ello lo gobiernos en turno concesionaron esta actividad, desde sus inicios, a particulares quienes empezaron a transportar pasajeros, en un principio en zonas urbanas, compitiendo con los tranviarios, y posteriormente se extendieron al ámbito foráneo conforme se consolidaba la infraestructura carretera.

---

<sup>13</sup> DE LA CUEVA, Mario. El Nuevo Derecho Mexicano del Trabajo Tomo II Tercera Edición. Ed. Porrúa. México, 1975..P.45.

---

Cabe apuntar que este periodo (1911-1931) el tipo de transporte de pasajeros era, comparado al ferrocarril, un tanto incomodo e inseguro, pero resultaba ser mas rápido para el transporte de personas, así tenemos que en los años veintes se inauguraron las primeras líneas de camiones de pasaje foráneo y viajes de México a Puebla y de Toluca a México ya que fueron los camiones inicialmente experimentados dadas sus buenas condiciones ya que en dichas ciudades se encontraban los centros industriales mas cercanos al Distrito Federal, consecuentemente la afluencia de pasajeros se iba incrementando y por ende, el crecimiento de autobuses, choferes y la infraestructura carretera.

Es pertinente señalar que esta nueva clase trabajadora como lo serian los operadores de autobuses, se regirían por condiciones de trabajo especiales, regulados básicamente por el Código Civil, ya que se explotaba sin medida a este tipo de trabajadores.

Pero volviendo al periodo de análisis de éste punto, en el decenio 1920-1930 los principales objetivos de la política gubernamental fueron esquemáticamente los siguientes: a) La racionalización de la agricultura a gran escala; b) El mejoramiento de la infraestructura del transporte y de las comunicaciones; c) La ampliación en gran escala del sistema educativo, especialmente hacia el campo, d) la reducción del volumen del ejercito y su profesionalización; e) La eliminación de los problemas politico-sociales del país dando a los mismos una solución corporativa. Por lo antes referido se observa que se tendían las base para consolidar el desarrollo sostenido del país en donde la actividad del transporte jugaría un papel trascendente.

Pero en el terreno de los hechos el México de 1925 contaba con muy pocos elementos básicos que son indispensables para lograr un rápido desarrollo económico. Los caminos anticuados, la red ferroviaria gravemente dañada, las consecuencias de un

---

decenio de luchas armadas y el atraso técnico de muchas industria claves, eran algunos de los principales obstáculos que impedían la modernización de la economía mexicana.

En el terreno laboral y de la seguridad social el Maestro Mario De la Cueva apunta lo siguiente: "... en materia de seguridad social el presidente Obregón en 1921 envió al Congreso de la Unión un proyecto de ley para la creación del seguro obrero; en 1925 se promulgó la Ley General de Pensiones Civiles y Retiro; en 1926 el presidente Calles promulgó la Ley de Retiros y Pensiones del Ejercito y Armada Nacionales y en 1928 creo una sociedad mutualista para maestros en caso de fallecimiento de sus familiares..."<sup>14</sup> Todos estos avances en materia de seguridad social años mas tarde pasaron a conformar la Ley del Seguro Social.

Cabe señalar que la Ley Federal del Trabajo, si bien es cierto que la promulgó el presidente Ortiz Rubio, el proyecto de la misma fue concebido por el presidente Emilio Portes Gil, quien lo antecedió y a quien se le debe el fortalecimiento de la conciliación y la previsión social, ya que en 1927 el Poder Ejecutivo expidió un decreto donde creaba la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje y las Juntas Federales de Conciliación, que nacieron de necesidades practicas de solucionar movimientos de huelga.

El gobierno de Calles emprendió con energía la solución del problema de la reconstrucción. Dio los primeros pasos hacia la creación de una infraestructura de transporte moderna, estableciendo la Comisión Nacional de Caminos para financiar la construcción de tres importantes carreteras en un país que carecía casi completamente de verdaderos caminos, excepción hecha de los pequeños tramos de México a Puebla y

---

<sup>14</sup> DE LA CUEVA, Mario. El Nuevo Derecho Mexicano del Trabajo Tomo II. Op Cit. p.69.

de México a Toluca".<sup>15</sup> Surgiendo el 25 de marzo de 1926 la Unión de Propietarios de Autotransporte México-Puebla, con 7 camiones para 28 pasajeros.

La formación del Departamento Autónomo del Trabajo en 1932, sumado a la Ley Federal del Trabajo de 1931, era signo de fortalecimiento de la participación directa del estado en la sociedad, por vías políticas como la conciliación, el arbitraje y la previsión social. Se trataba de una respuesta estatal no violenta a los conflictos obreros que se habían gestado por las propias contradicciones de orden social y acentuado por los efectos de la gran depresión.

En términos del estado, la nueva legislación y el fortalecimiento de las funciones gubernamentales amortiguaron el conflicto, sin lograr que el movimiento obrero apoyara el régimen. De haber continuado una relación de esta naturaleza, donde el régimen carecía de un aliado sindical fundamental, difícilmente el sistema político podría hegemonizar a la sociedad a través de la inclusión de los principales gremios ( como lo fue la CROM ) al ámbito propio del estado. Pero posiblemente tampoco habría logrado el movimiento obrero alcanzar el peso nacional que en unos años mas adelante obtendría.

Finalmente resulta importante destacar lo que el Maestro Mario de la Cueva apunta al respecto de la Ley Federal del Trabajo "... en el año de 1931 la Secretaria de Industria Comercio y Trabajo formuló un proyecto de Ley Federal del Trabajo que tomo en consideración los proyectos y leyes anteriores, habiéndose discutido por los integrantes del Congreso de la Unión, en un periodo extraordinario de sesiones, mismo

---

<sup>15</sup>.BARRY, Carr. El Movimiento Obrero y La Política en México 1910-1929. Op.Cit p.130-182.

que con modificaciones mismo que sin trascendencia lo aprobó, siendo promulgada la Ley Federal del Trabajo el 18 de agosto de 1931 durante el régimen de gobierno del presidente Pascual Ortiz Rubio. La Ley laboral tenía originalmente 685 artículos y 14 transitorios, ha sido reformada y adicionada desde entonces en diversas ocasiones...”<sup>16</sup>

### **2.1.1.2. De 1932 a 1952.**

De los aspectos mas sobresalientes que se presentaron en el Cardenismo cabe destacar los siguientes aspectos de crecimiento:

El gobierno de Lázaro Cárdenas acentuó la intervención del estado en la economía y aceleró el ritmo del desarrollo económico, transformando la anacrónicas estructura del campo, desatando fuerzas que le permitieran ampliar la base de la economía y perfeccionar las instituciones e instrumentos que dejarían libre de escollos el camino a la industrialización, el Presidente consideraba que era esencial observar el problema económico en su integridad, para que de este modo se pudieran vincular los diversos sectores productivos.

Entre las necesidades mas urgentes se encontraba la ampliación de las comunicaciones del país, a la que estaba estrechamente ligada a la expansión del mercado, pues sin esas comunicaciones muchas regiones del país continuarían aisladas a la introducción de mercancías la cual seguiría siendo difícil y aun arriesgada, ya que los pésimos caminos podrían coaccionar su pérdida. De esta manera el gobierno prosiguió intensificando la construcción de carreteras y de nuevas vías férreas, en

---

<sup>16</sup> DE LA CUEVA, Mario. *El Nuevo Derecho Mexicano del Trabajo*. Tomo II. Op.Cit..p.142.

donde como resultado de las primeras se establecieron consolidaron las empresas de transporte foráneo de pasajeros de primera clase, lo que traía aparejado el crecimiento de choferes y permisionarios que posteriormente se integrarían como sindicatos a las grandes confederaciones de trabajadores.

"Con la labor que el estado desplegó, la industrialización del país tuvo las mejores condiciones para desarrollarse, y esto, efectivamente se tradujo en un progreso de la industria, la expansión de la industria se expresó en el aumento de la producción manufacturera, de los obreros ocupados en las fábricas, la participación de la industria en el ingreso nacional en general en las actividades económicas existentes en el país en donde las empresas de transporte jugaron un papel fundamental."<sup>17</sup>

La política Cardenista de estímulo al desarrollo económico, requería abrir nuevas líneas de carretera y proteger las actividades productivas y comerciales, concediéndoles los medios de transporte para el traslado de sus mercancías y personas a diversos lugares de la República, a las empresas recientemente instaladas y las ya existentes.

Durante éste régimen de gobierno (1935-1940), el Distrito Federal era poblado por 2 millones de habitantes, la vida era relativamente tranquila y se empezaba a incrementar la demanda de transporte foráneo, las carreteras eran pocas, plagadas de peligros y en pésimas condiciones, las terminales contaban con escasos recursos, no existían talleres y cada socio conducía y reparaba su propio autobús. Cada viaje

---

<sup>17</sup> CAMACHO, Manuel. La Clase Obrera en la Historia de México. El Futuro Inmediato. Instituto de Investigaciones Sociales, UNAM. Editorial Siglo XXI. México, 1980. p.36.

---

representaba una aventura, los trabajadores escaseaban y en general a los que se dedicaban a esta actividad se les consideraba pioneros.

El gobierno a fin de estimular el crecimiento y construcción de caminos, expide la Ley sobre Construcción de Caminos en Cooperación con los Estados, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 8 de mayo de 1934. " En el contexto que se describe y durante el periodo de referencia, la Unión de Propietarios de Autotransporte México Puebla extiende su ruta al puerto de Veracruz y nace la nueva línea Autobuses de Oriente (ADO), con viajes hacia el sureste del país en 1939, ya que la primera empresa transportista en vender asientos numerados en los autobuses mas modernos en aquel entonces los cuales alcanzaban una velocidad de 120 km/h y con cupo para 22 pasajeros, el avance de la tecnología y la comodidad de autobús era notorio. ADO tenia 32 autobuses con lavabo para el servicio de pasajeros".<sup>18</sup>

En este contexto histórico resulta de interés destacar que en materia de seguridad social se da una reforma a la Constitución Política de 1917 en su artículo 123 fracción XXIX del apartado A y en 1942 nace la Ley del Seguro Social, esta primera ley entró en vigor en 1943.

Los principios de la Ley del Seguro Social consignaron los avances que en esta materia existen en el mundo; se estructuró para los trabajadores, quienes tenderían la aportación menor y la carga principal se confió a los patrones; desde un principio se dio una arbitraria intervención del gobierno, sin fundamento Constitucional, la poca

---

<sup>18</sup> HERRERA FERNANDEZ, Rafael. "Historia del Transporte en México". AUTOBUSES. Cámara Nacional De Autotransporte de Pasaje y Turismo. México. Agosto 1994. p.18.



atención que tubo de parte de los juristas hizo que su avance fuera lento y solo se combatiera en alza de las cuotas, por la lesión económica producida.

Cabe señalar que esta ley mantenía la idea de protección al trabajador y accesoriamente, en la medida en que lo recomendase la prudencia, sin demérito de la calidad d los servicios, se ampliaría conforme a las condiciones económicas lo permitieran a otros sectores sociales, que quedaron enmarcados en un mal elaborado artículo 13 de la Ley, que rompe la estructura de los seguros obligatorios y somete a los no asalariados del campo en sistemas de discriminación, sin posibilidad de reclamar sus derechos.

Esta naciente Ley de Seguridad Social comprendería los seguros de invalidez; de vejez; de vida; de cesación involuntaria del trabajo, de enfermedades y accidente; d servicio de guardería y cualquier otro encaminado a la protección y bienestar de los trabajadores principalmente.

Con el deseo constante de mejorar día con día las uniones o empresas de transporte construyeron sus propias terminales como es el caso de Autobuses de Oriente (ADO), quién construyo en el año de 1948 la terminal de buena vista en el Distrito Federal, un año mas tarde durante el periodo de gobierno de Miguel Alemán el régimen en turno inicia el programa de construcción, operación y explotación de caminos y puentes de pasaje, favoreciendo este a las empresas de transporte existentes ya que de esta manera podían brindar mayor seguridad.

La superación y desarrollo de los trabajadores del transporte, el prestar servicios de buena calidad y cumplir con el objetivo de satisfacer una necesidad aceleró el crecimiento de las empresas transportistas. Así con la década de los 50's se abre un capítulo que fecunda actividad en el transporte foráneo, se inicia la construcción de

---

otras terminales en el interior de la República, comenzando a funcionar los talleres y refaccionarias para implementar el mantenimiento colectivo de Autobuses.

En lo que respecta a los riesgos de trabajo en el transporte, se suscitaron accidentes de gran trascendencia, primeramente porque no existían normas que regularan los límites de velocidad, no existía la capacitación en este tipo de trabajo lo que se traducía en una acentuada falta de pericia en el manejo. Aunado a esto, se encontraban los caminos en deplorable situación, y por si fuera poco, las condiciones climatológicas no ayudaban para reducir los accidentes.

Consecuentemente, no existían los mecanismos de supervisión y vigilancia adecuados para supervisar la actividad del autotransporte, así como tampoco la regulación específica en la materia, dando como resultado un elevado índice de accidentes.

En este contexto y con la conformación de otras empresas se acelera el crecimiento de servicios a nuevos mercados, conectar poblaciones lejanas con el Distrito Federal y evitar el transbordo de pasajeros, de esta manera se establece contacto con el sureste del país.

### **2.1.1.3 De 1968 a 1982.**

En la era de los sesenta se dan cambios importantes para el autotransporte foráneo, las empresas de primera clase modifican el concepto de chofer a conductor a efecto de crear una élite laboral en el gremio, esta aparente distinción escondía el hecho de la explotación más acentuada sobre el tipo de trabajadores ya que los propietarios de la unidad habían obtenido la rentabilidad esperada que les permitiera contratar choferes

---

que no solo condujeran sino que arriesgaran su vida a fin conquistar nuevas rutas (haciendo caminos) a beneficio de los permisionarios, bajo el pretexto de comunicar a la poblaciones y transportar a los pasajeros.

Volviendo a la historia de los años de referencia la revista de la Cámara del Transporte cita lo siguiente: "... los caminos eran muy malos por lo que se consideraban a los conductores pioneros de los escuadrones suicidas ya que eran flotillas de autobuses con el fin de realizar viajes a los lugares mas recónditos del país, llamados así por la odisea que representaba cruzar tramos de terracería, lodo, pantanos y desierto, tanto al norte como al sur del territorio."<sup>19</sup>

Por lo que respecta a las zona urbanas se continua con la construcción de terminales propiedad de la líneas de autobuses y se instalan talleres en la propias terminales a lo largo de las rutas, en el año de 1962 se registran acontecimientos importantes para el transporte foráneo se inauguran algunas autopistas como la de México - Puebla, la nueva autopista contribuyo a la seguridad en los viajes reduciendo los tiempos de recorrido de terminal a terminal, se les da mejor mantenimiento y cuidado a las unidades coadyuvando con todo ello a reducir los accidentes.

En 1969 la pequeñas líneas de autobuses son absorbidas por las grande compañías de transporte como lo fue el caso de Autobuses de Oriente y Estrella Blanca, llegando a monopolizar los caminos y rutas del oriente y occidente de país en servicios de primera y segunda clase, a costa de la explotación y salud de los trabajadores del volante, quienes ya le habían redituado pingues ganancias a los permisionarios anteriores y ahora lo harian a las empresas.

---

<sup>19</sup> Ibidem.p. 19

Por si fuera poco a los choferes prácticamente se les obligo a incorporarse a sindicatos manipulados por las grandes centrales como la Confederación de Trabajadores de México (CTM) y la Confederación Revolucionaria de Obreros de México (CROM), quienes a través de sus líderes corruptos pactaron con los dueños de las grandes empresas del transporte foráneo.

En 1970 se inauguran las oficinas generales de las grandes empresas como ADO y Estrella Blanca en las cercanías de la estación de ferrocarriles en la colonia Guerrero del Distrito Federal. En ese mismo año, los autobuses de ADO llegan por primera vez a Chetumal. Es así como el servicio se amplía al norte y sur del país, otros pasos de importancia en esta época es la ubicación de conductores a puestos administrativos de aquellos permisionarios que ni habían podido ser reubicados.

Desde el punto de vista legislativo, en la Ley Federal del Trabajo se incluye el apartado de trabajos especiales, en la exposición de motivos, en su apartado 16, de la Ley de 1970, explica las razones que se tuvieron en cuenta para la reglamentación de los trabajos especiales: "para redactar esta disposición y las reglamentaciones especiales, se tomaron en consideración dos circunstancias principales: primeramente, que existían trabajos de tal manera especiales, que las disposiciones generales de la ley no son suficientes para su reglamentación; en segundo lugar, se consideró la solicitud de los trabajadores y aún de las empresas para que se incluyeran en la ley las normas fundamentales sobre estos trabajos especiales.

Es cierto que en los contratos colectivos podrían establecerse algunas de estas normas, pero la ventaja de incluirlas en la ley consiste en que las normas reguladoras de los trabajos especiales son el mínimo de derechos y beneficios de que deben

---

disfrutar los trabajadores de los respectivos trabajos".<sup>20</sup> En dicho caso se encontraban las empresas transportistas que a partir de este año quedaron reguladas en el título sexto de trabajos especiales capítulo sexto de Trabajo de Autotransportes en la Ley Federal del Trabajo y en 1982 la OIT suscribe un Convenio (153) sobre duración del trabajo.

El 13 de diciembre de 1973, se inauguraba Central de Autobuses del Norte en donde las diversas líneas de autobuses de primera y segunda clase iniciaran sus actividades al norte del país y el 9 de mayo de 1979 se construye la terminal de Autobuses de Pasajeros de Oriente (TAPO) al oriente de la ciudad y después las del sur.

Al iniciar la década de los ochentas, las empresas del transporte siguen creciendo, pero también se ve inmersas en los riesgos de carreteras. Ante tales condiciones, se buscan sistemas de trabajo mas racionales que permitan incrementar los índices de seguridad. Se opta por la implementación del sistema de dos conductores, se efectúan exámenes médicos de admisión mas estrictos, se inician programas de capacitación para conductores. Todo esto como consecuencia de los accidentes en carretera por jornadas excesivas de conducción, por lo que las empresas del transporte foráneo optaron por asumir las medidas antes referidas, como la única alternativa viable para poder seguir compitiendo entre ellas.

---

<sup>20</sup> Ley Federal del Trabajo .comentada por Juan B Climent Beltran, , Ob.Cit. p.194.

### **2.1.1.4 De 1983 a 1995.**

En el mes de mayo de 1983 se inició, de manera oficial y de forma integral en las empresas de primera clase en el Distrito Federal, el sistema de Tacografía el cual consistía en medir la velocidad a la que conducían, las paradas que se hacían, el tiempo de viaje etc. Con ello se logró controlar mas efectivamente el trabajo de los conductores aunado al control de la velocidad a la que viajaban.

A partir de entonces los resultados fueron cada vez mas satisfactorios, pronto se superaron los accidentes en carreteras mas alarmantes reduciéndolos en un 95%, además de mejorarse la calidad de servicio y las condiciones mecánicas de los autobuses. Así las empresas de transporte aportaban su cuota dentro del transporte de personas y comunicaciones de las poblaciones faltaban las participaciones del estado.

Entre 1990 y 1991, como parte del ambicioso programa de reforma estructural impulsado por el gobierno de la república, se instrumento un conjunto de medidas que cambiaron profundamente el perfil de la actividad del autotransporte. Destacan la desregulación; la liberación de los mercados; la liberación de tarifas; la libre importación de equipos; el cambio del régimen fiscal y la apertura externa en el marco del tratado de libre comercio.

Una vez concluida la desregularización resultaba impostergable un nuevo ordenamiento legal que permitiese formalizar el sustento jurídico a las nuevas bases, normas y reglas de opresión del autotransporte, por lo cual el gobierno no tardo en crear la Ley de Caminos, Puentes y Autotransportes Federal, publicada el 22 de diciembre de 1993 y 1994 la cual abrogaba la Ley sobre Construcción de Caminos en cooperación con los Estados que fue publicada en 1934 la cual representaba ya un

obstáculo para la industria del autotransporte, traducándose en un rezago tecnológico y consecuentemente en mayores riesgos en la actividad.

Cabe señalar que en especial el año de 1993 y 1994 diversos sucesos de carácter económico, político y social, conmovieron la conciencia nacional y alteraron el clima de paz y concordia para los mexicanos, el autotransporte se vio impactado con lo que se acrecentó el clima de inseguridad en las carreteras así como en la conducción, lo que dio pie al nacimiento del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios, el 22 de noviembre de 1995 que refería entre otros aspectos lo concerniente a las condiciones para el autotransporte, la responsabilidad de los transportistas en daños que sufran los pasajeros y los rigurosos requisitos para la obtención de las licencias de los conductores.

## **2.2 Sistemas de Prevención de Accidentes de Trabajo en los 80's.**

En materia de medidas preventivas para disminuir los accidentes de trabajo (que en éste caso son los accidentes en carretera), a lo largo de todos los años anteriormente referidos, tenemos que las medidas adoptadas iban mas a reducir los accidentes en las carreteras por el daño que se le causaba a los pasajeros, que los de trabajo en si.

Los antecedentes de que tenemos referencia datan de 1979 en donde el gobierno de México ratifica el Convenio 153 "sobre duración del trabajo y periodos de descanso en los transportes por carretera"; en el año de 1983 se expide un decreto el cual establece la obligatoriedad de tener tacógrafo o computadora a bordo o cualquier otro sistema electrónico que permita controlar la velocidad; en 1985 empresas de transporte como la "A.D.O." implanta además de tacógrafo en sus autobuses con velocidad

---

máxima de 95 kilómetros por hora, el recorrido en todos los viajes con dos conductores así como solicitar a la autoridad la señalización en carreteras. Todas éstas medidas contribuyeron en gran medida a reducir los accidentes en el autotransporte foráneo.

## **2.3 Epoca Contemporánea.**

En los últimos tiempos, las empresas dedicadas al autotransporte de pasajeros han realizado un esfuerzo extraordinario por ser mas competitivas en la prestación del servicio, proporcionando con la renovación de sus equipos mas seguridad, comodidad y eficiencia, que aunado al crecimiento de los medios de comunicación y transporte, ha traído aparejado el aumento del número de vehículos. Sin embargo, existen aspectos que no han podido evolucionar favorablemente, como es el índice de accidentes y sus consecuencias sufridas por autobuses en caminos federales y estatales.

Los accidentes de tránsito han disminuido en los últimos tiempos. Contrario a esto, los problemas y repercusiones, en ocasiones irreparables como la pérdida de vidas humanas, lesiones, malgasto de las hora - hombre y cuantiosas pérdidas materiales, han aumentado.

Por todo lo anteriormente referido, consideramos que en el presente actual se debe crear a la brevedad posible, medidas tendientes a cumplir con los niveles mínimos de seguridad en el transporte carretero, con el fin de integrar un programa de acción inmediata para mejorar la seguridad y reducir el número de accidentes, ya que el objetivo principal de las empresas de transporte es el de la seguridad del conductor, pasajeros y su bienestar.



Con lo hasta aquí manifestado abarcamos el marco histórico en que se desarrollo el auto transporte y las medidas de seguridad que se fueron adoptando para reducir los riesgos de trabajo por lo que pasaremos en el siguiente capitulo al marco Juridico.

## Capítulo 3

# Marco Jurídico

### 3.1. Antecedentes Constitucionales.

La norma suprema de la cual emanan todas las disposiciones en materia del trabajo y seguridad social, es la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y en específico del artículo 123, aunque otros artículos de dicho ordenamiento establecen disposiciones de carácter laboral, el artículo 123 norma de manera general las relaciones individuales y colectivas de trabajo, así como la seguridad social, sirviendo éste artículo de fundamento para las normas reglamentarias como lo son la Ley Federal Del Trabajo y la Ley del Seguro Social.

Con 136 artículos, la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos es considerada como una de las Constituciones supremas mas amplias y avanzadas a nivel internacional. Del total de sus artículos, solo 53 conservan la redacción original

---

que les dio el congreso constituyente del 5 de febrero de 1917. Desde esa fecha y hasta la actualidad (1995) se han realizado un total de 356 reformas y adiciones a la Constitución.

A 80 años de distancia de su promulgación, la Constitución Política ha sufrido gran cantidad de reformas y adiciones en la mayoría de sus artículos y la principal constante utilizada por los presidentes ha sido el cambio vinculado con políticas económicas. En las primeras cuatro décadas de existencia, los cambios constitucionales respondieron sobre todo, a la atención de aspectos sociales relacionados con la tenencia de la tierra, justicia, trabajo y previsión social; sin embargo a partir de la década de los cuarenta, las modificaciones se hicieron en función de intereses económicos de los gobiernos y también en materia judicial.

### **3.1.1 Artículo 123.**

A partir de los años sesenta se realizan los mayores cambios en la constitución, y se sumo otra tendencia en cuanto a las reformas, relativa al tema electoral. Uno de los artículos que mayores reformas ha sufrido desde la promulgación de la Constitución es el artículo 123 con 20 modificaciones entre las cuales podemos mencionar las siguientes:

- a) Fracción VI del artículo 123. Apartado "A" reforma publicada en el Diario Oficial de la Federación, el 23 de diciembre de 1986; a virtud de la cual se simplifica el procedimiento para fijar los salarios mínimos, asumiendo esta función completamente la Comisión Nacional y quedan suprimidas las 67 Comisiones Regionales que existían.

b) En cuanto a los salarios mínimos generales, se sustituye el concepto de " zona económicas " anterior, aplicándose el de " áreas geográficas "; y además se elimina la diferenciación entre el salario mínimo general de los trabajadores urbanos y el de los trabajadores de campo, por lo que ambos se registrarán por el mismo salario mínimo.

c) La concerniente a la inclusión en la fracción de referencia de "salario mínimo profesional" que se define como la retribución menor que puede recibir el trabajador de una profesión determinada a diferencia del salario mínimo general, reforma publicada en el D.O.F. el 21 de noviembre de 1962.

Cabe señalar que el artículo 123 es un catálogo de derechos mínimos de la clase obrera susceptibles de ser ampliados por la legislación ordinaria, a través de la contratación individual o colectiva. Creemos que el propósito del constituyente fue señalar las bases para una reglamentación posterior, dentro de la idea de una armonía entre los factores de la producción y el equilibrio entre el capital y el trabajo.

Pero entremos ahora a lo que el artículo 123 en la actualidad establece: "Toda persona tiene derecho al trabajo digno y socialmente útil; al efecto se promoverá la creación de empleos y la organización social para el trabajo, conforme a la ley".

El congreso del trabajo sin contravenir a las bases siguientes, deberá expedir las leyes sobre el trabajo, las cuales registrarán:

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

Cabe señalar que el artículo 123 Constitucional, cuyas bases integran el derecho mexicano del trabajo, está dividido en dos apartados correspondientes a diversas

- b) En cuanto a los salarios mínimos generales, se sustituye el concepto de " zona económicas " anterior, aplicándose el de " áreas geográficas "; y además se elimina la diferenciación entre el salario mínimo general de los trabajadores urbanos y el de los trabajadores de campo, por lo que ambos se registrarán por el mismo salario mínimo.
- c) La concerniente a la inclusión en la fracción de referencia de "salario mínimo profesional" que se define como la retribución menor que puede recibir el trabajador de una profesión determinada a diferencia del salario mínimo general, reforma publicada en el D.O.F. el 21 de noviembre de 1962.

Cabe señalar que el artículo 123 es un catálogo de derechos mínimos de la clase obrera susceptibles de ser ampliados por la legislación ordinaria, a través de la contratación individual o colectiva. Creemos que el propósito del constituyente fue señalar las bases para una reglamentación posterior, dentro de la idea de una armonía entre los factores de la producción y el equilibrio entre el capital y el trabajo.

Pero entremos ahora a lo que el artículo 123 en la actualidad establece: "Toda persona tiene derecho al trabajo digno y socialmente útil: al efecto se promoverá la creación de empleos y la organización social para el trabajo, conforme a la ley".

El congreso del trabajo sin contravenir a las bases siguientes, deberá expedir las leyes sobre el trabajo, las cuales registrarán:

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

Cabe señalar que el artículo 123 Constitucional, cuyas bases integran el derecho mexicano del trabajo, está dividido en dos apartados correspondientes a diversas

---

relaciones laborales: El apartado A) que rige principalmente a todos los trabajadores de empresa es decir a los obreros en general con algunas excepciones que se han venido dando por presiones de carácter político principalmente y el apartado B) que rige las relaciones de trabajo entre el estado y sus servidores, o sea entre los poderes de la unión y el gobierno del Distrito Federal con sus trabajadores, excepto a las fuerzas armadas.

Pero pasemos analizar únicamente aquellas fracciones plasmadas en el artículo 123 y que tienen que ver con el objeto de la presente investigación, es decir las concernientes a la jornada de trabajo, accidentes de trabajo y obligaciones en materia de seguridad e higiene por lo que dicha reglamentación se encuentra contenida en las fracciones I, II, XIV, Y XV que a la letra dicen:

I. "La duración de la jornada máxima será de ocho horas"

II. "La jornada máxima del trabajo nocturno será de siete horas..."(la Ley Federal del Trabajo establece la Jornada mixta que citaremos mas adelante).

Es importante destacar que aunque éstas fracciones establece un máximo de la jornada de trabajo en general, hay jornadas como la del autotransporte que se rige de forma diferente, es decir por intervalos de trabajo efectivo como podría ser el número de vueltas, destinos o kilometraje recorrido que efectúe el conductor, que en ningún caso deberían rebasar el límite de la jornada que establece éste precepto.

XIV. "Los empresarios serán responsables de los accidentes de trabajo y de las enfermedades profesionales de los trabajadores, sufridas con motivo o en ejercicio de la profesión o trabajo que ejecuten; por lo tanto, los patronos deberán pagar la indemnización correspondiente, según que haya traído como consecuencia la muerte o

---

simplemente incapacidad temporal o permanente para trabajar, de acuerdo con lo que las leyes determinen. Esta responsabilidad subsistirá en el caso de que el patrono contrate el trabajo por un intermediario”;

XV.- “El patrón estará obligado a observar, de acuerdo con la naturaleza de su negociación, los preceptos legales sobre higiene y seguridad en las instalaciones de su establecimiento, y adoptar las medidas adecuadas para prevenir accidentes en el uso de las maquinas, instrumentos y materiales de trabajo, así como a organizar de tal manera éste, que resulte la mayor garantía para la salud y la vida de los trabajadores, y del producto de la concepción, cuando se trate de mujeres embarazadas. Las leyes contendrán al efecto, las sanciones procedentes en cada caso”.

Cabe señalar que las fracciones citadas reflejan la obligación y responsabilidad que tienen los patronos sobre el estado físico y mental de los trabajadores que laboran bajo sus ordenes en los centros de trabajo o en los medios de producción de su propiedad, no liberando de dicha responsabilidad el simple pago del salario sino haciéndose acreedores a una serie de cargas impositivas establecidas por la ley que nació inspirada en dichos preceptos y que procuraría el estado de salud y seguridad social de los trabajadores como lo es la Ley del Seguro Social, aunque hay que destacar que en principio la Ley Federal del Trabajo ya contenía las normas básicas en materia de seguridad social.

### **3.2. Ley Federal del Trabajo de 1970.**

La Ley Federal del Trabajo, como reglamentaria del apartado A de la Constitución, contiene no solo preceptos materiales que integran propiamente el derecho sustantivo del trabajo, sino también formales, constitutivos del derecho

---

procesal del trabajo así como disposiciones de carácter puramente administrativo que forman el derecho administrativo del trabajo.

Cabe hacer una breve referencia de la evolución y modificaciones que ha sufrido la presente ley desde su creación en 1931 hasta las reformas de 1970 y de 1980. En la Ley de 1931, se encontraban plasmados los principios fundamentales del artículo 123 constitucional, en cuanto a los derechos mínimos individuales y los derechos sociales de sindicalización y de huelga, habiéndose agregado en dicha Ley la contratación colectiva.

Incorporo a las juntas de Conciliación y Arbitraje con su peculiar composición tripartita, como tribunales con plena jurisdicción para resolver toda clase de conflictos laborales. Durante su vigencia se produjeron reformas que revivieron instituciones que habían permanecido inoperantes por falta de reglamentación constitucional, como la participación de los trabajadores en las utilidades de las empresas, se amplió el concepto de salario mínimo general, con el nuevo salario mínimo profesional y se fortaleció la estabilidad en el empleo con la reinstalación obligatoria.

La Ley de 1970 perfiló los principios rectores del derecho del trabajo y de interpretación de sus normas, basados en la protección y dignificación de los derechos humanos de los trabajadores como elemento esencial y distintivo de esa rama jurídica, resaltando su finalidad de equilibrio y justicia social en las relaciones entre los factores de la producción. La tendencia principal de la nueva Ley consistió en su desprendimiento del derecho civil, proyectando un nuevo derecho que excluye la conceptualización del trabajo como mercancía, en virtud de que a la prestación del servicio le es inherente a la condición humana de quien lo presta.

---



Esta tendencia se manifestó singularmente en la figura de la relación de trabajo como núcleo originario y dinámico del derecho laboral que revela su carácter expansivo, lo que se motiva que se extendiera el ámbito tutelar de la ley a trabajadores que se denominan formalmente como independientes aunque subsiste el contrato en cuanto documento y acredite la auténtica realidad de la relación laboral. En congruencia con esas ideas se incorporaron a su régimen jurídico nuevos trabajos especiales como el de autotransportes entre otros; así como la reglamentación del Fondo Nacional de la Vivienda (INFONAVIT), la capacitación y el adiestramiento y las comisiones de seguridad e higiene. Asimismo se determinó la preferencia de los créditos laborales.

En el derecho colectivo se asentó el principio de las mayorías para la titularidad del contrato colectivo o la administración del contrato ley, se institucionalizó el sindicato como coalición permanente con personalidad para el ejercicio del derecho de huelga.

Las reformas procesales de 1980 situaron en un primer plano la importancia del derecho laboral, y pusieron de manifiesto que éste no podía considerarse dentro de los lineamientos tradicionales del derecho civil, sino que debe estar influido por los principios que conforman el derecho del trabajo.

La Ley laboral establece en su artículo 257 lo siguiente: "...El salario se fijara por día, por viaje, por boletos vendidos o por circuito o kilómetros recorridos y consistirá en una cantidad fija, o en una prima sobre los ingresos o la cantidad que exceda un ingreso determinado, o en dos o más de estas modalidades, sin que en ningún caso pueda ser inferior al salario mínimo".

---

**Cuando el salario se fije por viaje, los trabajadores tienen derecho a un aumento proporcional en caso de prolongación o retardo del término normal del viaje por causa que no les sea imputable.**

**Los salarios no podrán reducirse si se abrevia el viaje, cualquiera que sea la causa..."**

**Así mismo el artículo 263 nos señala al respecto de las obligaciones de los patrones lo siguiente:**

- I. "...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;**
- II. Hacer las reparaciones para garantizar el buen funcionamiento del vehículo y la seguridad de los trabajadores, usuarios y público en general**
- III. Dotar a los vehículos de la herramienta y refacciones indispensables para las reparaciones de emergencia; y**
- IV. Observar las disposiciones de los Reglamentos de Tránsito sobre condiciones de funcionamiento y seguridad de los vehículos".**

**Por su parte el artículo 264 nos establece lo siguiente: ... "Son causas especiales de rescisión de las relaciones de trabajo:**

- I. La negativa a efectuar el viaje contratado o su interrupción sin causa justificada. Será considerada en todo caso causa justificada la circunstancia**

de que el vehículo no reúna las condiciones de seguridad indispensables para garantizar la vida de los trabajadores, usuarios y del público en general; y

II. La disminución importante y reiterada del volumen de ingresos salvo que concurren circunstancias justificadas.”

### **3.3 Ley del Seguro Social de 1995.**

La Ley Del Seguro Social tiene su origen en la reforma a la fracción XXIX del Artículo 123 Constitucional durante el régimen de gobierno del presidente Emilio Portes Gil y no fue sino hasta el periodo presidencial de Lázaro Cárdenas que se redactó dicha Ley ya que su plan sexenal así lo contemplaba. A continuación citaremos lo que el precepto estableció.

#### **Artículo 123 Bis, De Los Seguros Sociales.**

I. “Se considera de interés público y de utilidad social la expedición de leyes sobre seguros sociales, conforme a las siguientes bases:

II. “Se protegerá a las personas de acuerdo a su condición social y económica. Mediante el establecimiento de grupos con características similares, las que tomarán en cuenta la situación jurídica prevista en esta constitución y en los ordenamientos legales aplicables”.

III. “La protección tomará en cuenta las contingencias a las que puedan encontrarse expuestos con motivo de la causa que haya dado origen a su incorporación a algunos de los sistemas de seguros sociales, así como

aquellas a las que por razón de la naturaleza o por edad afecten su condición bioeconómica social”.

IV. “Los seguros sociales comprenderán ramas de riesgos de trabajo o servicio enfermedades y accidentes, invalidez, vejez, vida, antigüedad en el servicio, habitación, servicio de guarderías, maternidad y cualquier otro encaminado a la protección y bienestar de los trabajadores, campesinos, miembros de las fuerzas armadas, no asalariados y otros sectores sociales y sus familiares”.

V. “El seguro social tiene el carácter de obligatorio y únicamente por excepción en los casos que limitativamente contemplen las leyes será voluntario o facultativo. En cumplimiento de las disposiciones legales es obligatorio, así como las cuotas que se establezcan y los procedimientos para su cobro”.

VI. “Las instituciones encargadas de los Seguros Sociales estarán reguladas por las leyes que expida el Congreso de la Unión y las reglamentaciones internas que conforme a dichas normas expidan sus organismos de gobierno. En su integración y gobierno participaran representaciones de los grupos y sectores involucrados con el carácter de obligados y derechohabientes, así como una representación del gobierno federal, en cuidado al interés social”.

VII. “El Ejecutivo Federal está facultado para:

- a) Designar a los directores generales.
  - b) Expedir decretos de incorporación.
  - c) Designar a los representantes del gobierno federal en los organismos de gobierno.
-

- d) Determinar la participación económica del estado.
- e) Disponer la colaboración de los organismos encargados de los Seguros Sociales.
- f) Intervenir y establecer las áreas de competencia, en caso de conflicto”.

En diciembre de 1944 fue aprobada la primera Ley del Seguro Social, durante el régimen del presidente Manuel Ávila Camacho y se promulgo el 19 de enero de 1943 en el Diario Oficial de la Federación. Este código amparaba tres tipos de seguros como el de Enfermedad y Maternidad, Riesgos de Trabajo y el de Invalidez, Vejez, Cesantía y Muerte; empezándose a implantar en cuatro jurisdicciones territoriales como lo fueron: a) Zona Metropolitana ( D.F.) y municipios conurbados; b) Monterrey c) Guadalajara y d) Acapulco.

A la fecha y desde su promulgación han existido dos Leyes mas del Seguro Social así como una reforma , dichos ordenamientos fueron el de 1973 en donde se creó una cuarta rama se seguro como lo fue la de guarderías, cumpliendo con lo que se dispuso en la Ley Laboral de 1970 y se definió el concepto de salario integrado; en 1992 se reforma la Ley creando una quinta rama de Seguro de Retiro ( SAR ), en 1993 se vuelve a reformar el ordenamiento y cabe señalar que en su artículo 33 se incrementa el limite superior que desde la vigencia de la Ley se había mantenido en diez veces el salario mínimo general vigente en el Distrito Federal, para que sea de veinticinco veces, estableciendo así una similitud con el SAR excepto en la rama de Invalidez, Vejez, Cesantía en Edad Avanzada y Muerte los topes de las ramas de seguro de 10 a 18 y hasta quedar como la del SAR .

### **3.4 Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal de 1994.**

La Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal contiene los requisitos y condiciones mínimos que deben cumplir las personas físicas que quieran explotar los caminos y utilizar las vías generales de comunicación para realizar el servicio de autotransporte de pasaje y turismo.

A las personas que se les otorga un permiso o concesión, la Ley las identifica como permisionarios, los cuales deberán realizar los trámites y rendir los requisitos que señala el referido ordenamiento jurídico para obtener la concesión de explotar los caminos, el permiso para la operación y explotación de los servicios de autotransporte federal, la jurisdicción y competencia bajo las cuales se regirán así como para la utilización de la vías generales de comunicación.

Los artículos y contenido en los cuales se encuentra regulado lo antes referido señalan lo siguiente:

**“Art.6 se requiere de concesión para construir, operar, explotar, conservar y mantener los caminos y puentes federales.”**

**“Art.8 Se requiere permiso otorgado por LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES para...la operación y explotación de los servicios de autotransporte federal de carga pasaje y turismo.**

Para la explotación de servicio se requiere de la existencia de las Vías Generales de Comunicación, debiendo entenderlas como: “... todos los caminos y puentes existentes en el territorio nacional por los que construirán paraderos y terminales así

---

como por los que se llevaran acabo los servicios de autotransporte de carga, autotransporte de pasajeros, autotransporte de turismo, servicio de paquetería y mensajería...” (Art. 2 L.C.P.A.F.).

Cabe resaltar y para efectos del presente estudio el que se refiere al autotransporte de pasajeros el cual define la fracción IX del artículo anteriormente referido como. “aquel que se presente en forma regular sujeto a horarios y frecuencias por salida y llegada de vehículos.”

Como podemos observar este documento legislativo va ha normar los aspectos de tenencia de autobuses, definir responsables en caso de accidentes, los permisos para la explotación de rutas así como cuales serán los requisitos que deben cubrirse para construir caminos y terminales de autobuses, con lo que se dio un gran paso para la regulación de la actividad en general.

### **3.5 Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares de 1994.**

Por su parte, el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares vigente y que fue publicado en el Diario Oficial de la Federación el 22 de Noviembre de 1994, vale destacar los artículos y fracciones que tienen que ver con el evitar accidentes o con la reparación del daño, tanto a pasajeros, terceros y conductores, en caso de que se presenten :

En su artículo 2º y en sus fracciones VII y VIII define los conceptos de Permisionario y de Ruta, que a la letra dice:

---

**Fracción VII "Permisionario: Persona autorizada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para prestar servicio de autotransporte federal o para operar o explotar servicios auxiliares".**

**Fracción VIII "Ruta: Trayecto autorizado entre dos puntos, que se configura dentro de caminos de jurisdicción federal o de jurisdicción federal y local".**

**Al respecto de la seguridad para los pasajeros y conductores, como condición para otorgar el permiso, en su artículo séptimo lo siguiente:**

**Art.7º Los permisos para el servicio de autotransporte federal de pasajeros se otorgarán a todo aquel que cumpla entre otros requisitos los siguiente:**

**VIII. Póliza de seguro de responsabilidad civil por daños a terceros;**

**IX. Póliza de seguro del viajero o en su caso, la constancia del fondo de garantía en los términos del reglamento respectivo.**

**X....**

**XI .Horarios mínimos.**

**Por otra parte en su artículo 17 señala que deben contener los permisos según la naturaleza del servicio y para que sean legales los siguientes requisitos:**

**I. Motivación y fundamentación legal;**

**II. Nombre y domicilio del permisionario;**



III. Registro federal de contribuyentes;

IV. Clase y modalidad del servicio;

V. Derechos y obligaciones de los permisionarios;

VI. Ruta, tratándose del servicio de autotransporte federal de pasajeros;

VII. Número y tipo de unidades que ampara;

VIII. Características y condiciones generales de operación;

IX. Vigencia y;

X. Causas de revocación y terminación.

En cuanto a los tipos de servicio el artículo 18 nos señala: "Atendiendo a la forma de operación y al tipo de vehículos cuyas características y especificaciones técnicas se determinaran en la norma correspondiente, el autotransporte federal de pasajeros se clasifica en los siguientes servicios:

I. De lujo;

II. Ejecutivo;

III. De primera;

IV. Económico;

V. Mixto, y

---

**VI. Transportación terrestre de pasajeros de y hacia los puertos marítimos y aeropuertos”.**

Estos tipos de servicio reúnen características específicas para su operación, que deben ser supervisadas por las autoridades para que a el público usuario reciba el servicio que ampara el boleto en los términos y condiciones que correspondan a la clase de servicio.

Por su parte el artículo 25 del ordenamiento de referencia en su fracción V señala las obligaciones que el permisionario deberá tener en caso de accidentes, para con los terceros y pasajeros como condición para otorgar los permisos y que es:

“...V. Acrediten que cuentan con póliza de seguro de responsabilidad civil por daños a terceros y en el caso de pasajeros, con póliza del seguro del viajero”.

Por su parte el artículo 70 en su fracción VII establece que el boleto que se le entregue al pasajero contendrá entre otras cosas “...La mención de que se encuentra cubierto el seguro del viajero...”.

Finalmente y en referencia al artículo 36 de la Ley el artículo 89 del Reglamento nos indica: “...Para obtener la licencia federal de conductor será necesario:

**Haber cumplido 21 años de edad;**

**Exhibir comprobante de terminación de educación básica;**

**Aprobar los exámenes psicofísicos que determine el reglamento respectivo, y**

Aprobar los cursos de capacitación y de conducción teórico - prácticos con vehículos o simuladores...”

### **3.6 Convenio 153 sobre la Duración del Trabajo y Periodos de Descanso (Transportes por Carretera) de 1979.**

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo convocada en Ginebra por el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo, y congregada en dicha ciudad el 6 de junio de 1979 en su sexagésima quinta reunión; después de haber decidido adoptar diversas proposiciones relativas a la duración del trabajo y periodos de descanso en los transportes por carretera y, después de haber decidido que dichas proposiciones revisan la forma de un convenio internacional, adopta, con fecha veintisiete de junio de mil novecientos setenta y nueve, el convenio 153, que podrá ser citado como el Convenio sobre duración del trabajo y periodos de descanso (transportes por carretera ). 1979.

El Convenio sobre duración del trabajo y periodos de descanso en los transportes por carretera ratificado por México, en el artículo primero de éste ordenamiento jurídico de aplicación internacional establece que “ se aplicara a los conductores asalariados de vehículos automóviles dedicados profesionalmente al transporte por carretera, interior o internacional, de mercancías personas, tanto en el caso de que dichos conductores estén empleados en empresas de transportes por cuenta ajena o en empresas que efectúen transportes de mercancías o de personas por cuenta propia”.

También se aplicara cuando trabajen en calidad conductores, a los propietarios de vehículos dedicados profesionalmente al transporte por carretera.

---

El Convenio en su artículo 2 señala a las personas físicas o morales que quedan excluidos del campo de aplicación de las disposiciones es decir las que conduzcan los vehículos dedicados a:

- a) “transportes urbanos o ciertos tipos de dichos transportes, habida cuenta de sus condiciones técnicas de explotación y de las condiciones locales;
- b) transportes efectuados por empresas agrícolas o forestales, en la medida en que dichos transportes se efectúen por medio de tractores u otros vehículos asignados a trabajos agrícolas o forestales locales y se destinen exclusivamente a la explotación de esas empresas.;
- c) transportes de enfermos y heridos, transportes con fines de salvamento y transportes efectuados para los servicios de lucha contra incendios;
- d) transportes con fines de defensa nacional, policía y de los servicios del gobierno federal;
- e) transportes por taxi y;
- f) transportes que, dados los tipos de vehículos utilizados, sus capacidades de transporte de personas o de mercancías, los recorridos limitados que se efectúan o las velocidades máximas autorizadas, puede considerarse que no exigen una reglamentación especial en lo que concierne a la duración de la conducción y los periodos de descanso”.

Como podemos apreciar en la duración del trabajo es en donde radica la mayor parte de los accidentes de trabajo, por lo que abordaremos a mayor detalle los ordenamientos del convenio en el siguiente capítulo.

---

Así mismo el punto 2 de este artículo señala que: " La autoridad o el organismo competente de cada país deberá fijar normas apropiadas sobre duración de la conducción y periodos de descanso de los conductores que hayan sido excluidos de la aplicación de las disposiciones del presente Convenio de algunas de ellas con arreglo a las disposiciones del párrafo I de éste artículo.

Cuando las condiciones nacionales o locales en que se efectúan los transportes por carretera no se presten a lo establecido en el Convenio, la autoridad o el organismo competente de cada país, podrá: "autorizar prolongaciones de la duración del trabajo ininterrumpido y reducciones de la duración del descanso diario a que se refiere el Convenio. En tal caso el miembro interesado deberá mediante una declaración anexa a su ratificación, describir esas condiciones nacionales o locales, así como las prolongaciones, reducciones o excepciones permitidas.

Como podemos observar el Convenio viene a cubrir lagunas existentes en cuanto al tiempo que deben estar al frente del volante los conductores, ya que no existía reglamentación al respecto lo que motivaba que se dieran abusos en cuanto a la duración de la jornada continua de éste tipo trabajo. El problema se presenta ahora en vigilar que en la practica se le de cumplimiento estricto al Convenio. "

### **3.7 Disposiciones Fiscales en Materia de Autotransporte de Pasajeros de 1995.**

En materia fiscal la actividad del autotransporte cubrirá sus obligaciones fiscales de manera diferente a como en otras actividades industriales los cubren, al respecto el artículo 67-I de la Ley del Impuesto Sobre la Renta establece lo siguiente:

---

“Las personas físicas integrantes de personas morales que realicen actividades de autotransporte terrestre de carga o de pasajeros, en camiones o autobuses, podrán cumplir con las obligaciones establecidas en esta Ley en forma individual, siempre que administren directamente los vehículos que les correspondan o aportado a la persona moral de que se trate.

Cuando opten por pagar el impuesto en forma individual deberán dar aviso a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y comunicarlo por escrito a la persona moral respectiva, dentro de los tres primeros meses del ejercicio de que se trate.

Las personas físicas que hayan optado por pagar el impuesto individualmente, podrán deducir los gastos realizados durante el ejercicio que correspondan al vehículo que administren, incluso cuando la documentación comprobatoria de los mismos se encuentre a nombre de la persona moral, siempre que dicha documentación reúna los requisitos que señalen las disposiciones fiscales e identifique al vehículo al que corresponda.

Las personas morales no acumularán a sus demás ingresos aquellos que correspondan a sus integrantes que hubieran optado por pagar en forma individual, ni tampoco efectuarán las deducciones que a ellos corresponda, debiendo entregar a la persona física que opte por pagar el impuesto individualmente, los comprobantes de los gastos realizados en el ejercicio relativos al vehículo administrado por dicha persona, quienes hubieran efectuado la opción a que se refiere esta fracción, podrán deducir la parte que proporcionalmente les corresponda de los gastos comunes efectuados por las personas morales, siempre que cumplan con los requisitos que establezca la S.H. y C.P. mediante disposiciones de carácter general.”

---

Como podemos observar que dada la naturaleza de autotransporte de pasajeros, los dueños de los vehículos que pueden ser de uno o de mil , al cubrir sus impuestos como personas físicas les permite deducir de los mismos, infinidad de los denominados gastos de administración, situación que no sería igual si llevaran sus libros de registros contables como empresas del transporte legalmente constituidas. Ya que en la actualidad son muy pocas las personas que son dueñas de un solo autobús, por lo general las empresas grandes absorbieron a los pequeños propietarios. Pero este aspecto lo volveremos a tocar en el siguiente capítulo.

## Capítulo 4

# Riesgos y Enfermedades de Trabajo en el Autotransporte Foráneo de Pasajeros

Los riesgos y enfermedades de trabajo en el autotransporte foráneo de pasajeros suelen ser diversos y dependen en gran medida de las condiciones de trabajo en que laboran los conductores o choferes de autobuses, sin dejar de lado aquel grupo de trabajadores del transporte de carga que también sufren accidentes y padecen enfermedades de trabajo, y sobre los cuales prevalecen condiciones laborales aún peores que con los primeros.

En tal virtud en el presente capítulo nos abocaremos a tratar cuales son los riesgos y enfermedades de trabajo más frecuentes padecidas por los trabajadores del volante así como que instrumento normativo regula este tipo de trabajo, a efecto de concluir con la ubicación de la causa o causas que generan esta actividad laboral.

---



Daremos inicio al presente, haciendo una descripción sucinta del marco jurídico normativo que regulan a los riesgos de trabajo en general, para de ahí pasar abordar la problemática que se presenta en el autotransporte foráneo de pasajeros tomando como referencia los datos que nos arrojan las principales líneas de transporte urbano y foráneo de pasajeros como lo son las empresas Estrella Blanca y Autobuses de Oriente.(A.D.O.)

## **4.1 Riesgos y Enfermedades de Trabajo.**

La clasificación de las empresas conforme a clases y grados de riesgo tiene bases jurídicas discutibles en el artículo 123, constitucional fracciones XIV y XV, determina la responsabilidad del patrón en el supuesto de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, sin permitir convenio que implique disminución o renuncia que a los derechos del trabajador ( fracción XXVII ), por tratarse de normas de orden público una ley secundaria, la del seguro social dispone que el instituto se subroga a las obligaciones del patrón, por el simple hecho de haberlo inscrito e incluso cuando sin darlo de alta, el trabajador acuda a los servicios médicos y reciba prestaciones, por las que fincará capitales constitutivos al patrón (cobro global de prestaciones otorgadas por el Instituto Mexicano del Seguro Social en caso de omisión culpable del patrón), como reembolso del monto de los beneficios otorgados al trabajador o a sus familiares.

Al respecto de los riesgos de trabajo citaremos lo que el maestro Mario de la Cueva cita en uno de sus textos "... todo trabajador supone peligros y particularmente el industrial. El patrono que hace trabajar a un obrero, le expone al riesgo de los accidentes. Claro esta que no puede decirse que incurre en culpa porque es una necesidad del progreso industrial y una consecuencia de la

complejidad moderna del maquinismo. Sin embargo, es evidente que esos peligros del trabajo son causas de accidentes para el obrero, pues constituyen una especie de venganza del progreso. No es justo que las víctimas no tengan una reparación en los casos en que no pueden probar la culpa del patrón; la equidad indica que sería una grave injusticia. El patrón obtiene un beneficio de esta utilería peligrosa y es equitativo que soporte los riesgos. El trabajador lesionado en su trabajo profesional debe ser indemnizado por aquel en cuyo provecho realizaba el trabajo; para el patrón el accidente es un riesgo profesional".<sup>21</sup>

Como ya lo apuntamos en el capítulo primero del presente estudio y a efecto de que se revise con claridad el concepto en cuestión, la ley federal del trabajo vigente en su artículo 473 establece que los "riesgos de trabajo son los accidentes y enfermedades a que están expuestos los trabajadores en ejercicio o con motivo del trabajo".

En el artículo 474 del mismo ordenamiento dice que "accidente de trabajo es toda lesión orgánica o perturbación funcional inmediata o posterior, o la muerte producida repentinamente en ejercicio, o con motivo del trabajo, cualesquiera que sea el lugar y el tiempo en que se preste".

Finalmente el artículo 475 define que "enfermedad de trabajo es todo estado patológico derivado de la acción continuada de una causa que tenga su origen o motivo en el trabajo o en el medio en que el trabajador se vea obligado a prestar sus servicios".

---

<sup>21</sup> DE LA CUEVA, Mario. El Nuevo Derecho Mexicano del Trabajo Tomo II. Op.Cit.p.110

En el caso de los riesgos o accidentes y enfermedades de trabajo en el autotransporte, éstos se presentan en buena medida en el desarrollo de la actividad y estos van desde problemas respiratorios (por el constante cambio de climas), cardíovasculares, de columna vertebral, gástricos etc. y como enfermedades los de alteraciones nerviosas por el constante stress y que en la mayoría de los casos son atendidos de forma precaria por las autoridades del Seguro Social y no valorados por las empresas aunque se les revierta por el ausentismo que esta situación provoca.

El hecho de que el asegurado acuda a los servicios del Seguro Social, por efecto de un accidente o enfermedad de trabajo, producen incapacidades establecidas en la Ley Federal del Trabajo y que retoma la Ley del Seguro Social y las cuales abordaremos en el punto siguiente.

#### **4.1.1. Incapacidades Derivadas de los Riesgos y Enfermedades de Trabajo.**

De acuerdo con el artículo 62 de la Ley del Seguro Social, los riesgos de trabajo, los riesgos pueden producir:

- a)incapacidad temporal,
- b)incapacidad permanente parcial,
- c)incapacidad permanente total y,
- d)muerte.

Sobre el particular, la ley laboral en sus artículos 478 al 480 nos proporciona las definiciones de estos tipos de incapacidades, que la Ley del Seguro encuadra como prestaciones en dinero y las cuales citamos a continuación:

“1.Incapacidad Temporal es la pérdida de facultades o aptitudes que imposibilita parcial o totalmente a una persona para desempeñar su trabajo por algún tiempo.

2.Incapacidad Permanente Parcial es la disminución de las facultades o aptitudes de una persona para trabajar.

3.Incapacidad Permanente Total es la pérdida de facultades o aptitudes de una persona que la imposibilita para desempeñar cualquier trabajo por el resto de su vida” ”.

Pero todas aquellas personas que se encuentren aseguradas bajo el régimen obligatorio del seguro social y que sufran un accidente o enfermedad de trabajo tendrán derecho a ciertas prestaciones a consecuencia de que la relación laboral queda suspendida y el Seguro Social paga las incapacidades a partir del cuarto día y en donde en el ámbito del autotransporte en múltiples ocasiones las empresas transportistas le impiden a sus trabajadores que asistan a los servicios del Seguro Social para que no les incrementen los grados de riesgos logrando así pagar menos cuotas al Instituto, sin importarle el estado físico del conductor al cual lo atienden de manera superficial en los servicios médicos de las empresas o bien lo envían a médicos particulares dando como resultado que el estado físico y psicológico de estos trabajadores no se atiende de raíz, provocando a la larga mas complicaciones

---

#### **4.1.2. Prestaciones como Resultado de Riesgos y Enfermedades.**

La ley del Seguro Social establece que los asegurados que sufran un riesgo de trabajo, tienen derecho a prestaciones en dinero y en especie siendo las siguientes:

##### **EN ESPECIE:**

- a) asistencia médica, quirúrgica y farmacéutica
- b) servicio de hospitalización
- c) aparatos de prótesis, ortopedia y rehabilitación

##### **EN DINERO:**

- d) incapacidad temporal
- e) incapacidad permanente total
- f) incapacidad permanente parcial
- g) aguinaldo anual
- h) otras prestaciones a incapacidad permanente parcial y total y
- i) muerte del asegurado, prestaciones a sus sobrevivientes.

Como podemos observar estas prestaciones en dinero, de las cuales ya hablamos en el punto anterior, se otorgan de acuerdo a si es enfermedad general o riesgo de trabajo. En el primer caso, se pagará únicamente el 60% del salario integrado, en tanto que en el segundo caso el 100%.

### **4.1.3 Beneficios que Representan las Incapacidades.**

Las prestaciones en dinero que otorgue el instituto a un trabajador por riesgo de trabajo serán siempre superiores a las que otorgue por enfermedad general.

En la Ley del Seguro Social, en sus artículos del 65 al 74, define en que consisten el pago de prestaciones en dinero y que citaremos brevemente:

“a) En el caso de la **incapacidad temporal**, si el riesgo incapacita al asegurado para trabajar, recibirá mientras dure la inhabilitación, el ciento por ciento del salario en que estuviere cotizando en el momento de ocurrir el riesgo cabe señalar que en el caso de enfermedad general únicamente se le pagara el 60% de dicho salario a partir del cuarto día.

b) Si la **incapacidad es permanente total**, al ser declarada, el asegurado recibirá una pensión mensual equivalente al 70% del salario que estuviere cotizando. En el caso de enfermedad de trabajo se tomara el promedio de las ultimas 52 semanas de cotización, o las que tuviere si su aseguramiento fuese por un tiempo menor.

c) En la **incapacidad permanente parcial**, el asegurado recibirá una pensión calculada conforme a la tabla de valuación de incapacidad contenida en la ley laboral.

d) En otras prestaciones a incapacidades permanente parcial y total, el instituto otorgara a los pensionados por incapacidad permanente total y parcial con un mínimo de 50% de incapacidad un aguinaldo anual equivalente a quince días del importe de la pensión que perciban.

e) Cuando sobrevenga la muerte del asegurado a consecuencia de un riesgo de trabajo, el instituto otorgara las siguientes prestaciones de acuerdo con el artículo 71 de la Ley del Seguro Social con las limitaciones y requisitos que en el mismo se señalan:

1. Gastos de funeral.

2. Pensión de viudez.

3. Pensión de orfandad y doble orfandad

4. Pensión a la concubina en ausencia de la esposa.

El pago de las prestaciones en dinero establecidas en la ley del seguro social se pagaran directamente al asegurado, salvo el caso de incapacidad mental comprobada ante el instituto, en que se podrá pagar a la persona o personas a cuyo cuidado quede el incapacitado”.

De lo anterior cabe hacer un breve análisis del carácter que tendrá la Ley del Seguro Social en relación con la del trabajo, es decir el papel de órgano que

---

subrogará las obligaciones patronales establecidas en la ley laboral cuando se presenten accidentes o enfermedades de trabajo, siempre y cuando los trabajadores se encuentren inscritos en el instituto. las referencias son las siguientes:

a) Existe una subrogación forzosa que obliga al instituto, libera al patrón y se impone sobre la voluntad del trabajador.

b) El instituto otorga a los trabajadores prestaciones medicas y en dinero a sus beneficiarios, en caso de muerte, les proporciona pensiones y atención medica, cuando sea necesario.

c) En el supuesto de incapacidad transitoria, la Ley Federal del Trabajo, obliga al patrón a conferir al trabajador el pago integro del salario (Art. 49); el instituto otorgara atención médica y subsidios por el 100 % del salario base de cotización ( salario integrado ), que puede resultar inferior al real.

d) En incapacidad permanente parcial, la Ley Federal del Trabajo establece una indemnización proporcional, en los términos del artículo 492 que toma en cuenta la valoración del daño. la ley del Seguro Social confiere una pensión vitalicia , o una indemnización cuando la valoración del porcentaje sea del 25 % o inferior.

e) Para la incapacidad permanente total, la Ley Federal del Trabajo precisa una indemnización de 1095 días de salario ( Art. 495 ); la ley del seguro social confiere una pensión sobre el 70% del salario base de cotización.

En resumen podemos concluir que la Ley del Seguro Social viene a subrogar las obligaciones del patrón por riesgos de trabajo, establecidas en la Ley Federal del Trabajo en el rubro de riesgos del trabajo, es decir, hace suyas estas obligaciones

---



siempre y cuando el patrón haya inscrito y asegurado al trabajador en el Instituto Mexicano del Seguro Social.

#### **4.1.4. Determinación en las Empresas de Grados de Riesgo.**

Ahora bien en lo que respecta a los riesgos de trabajo que se les determina a las empresas, existe un reglamento para la clasificación de empresas y determinación del grado de riesgos, del seguro de riesgos de trabajo, (cuyos antecedentes datan de 1981), el cual contiene el catálogo de actividades y número de clases a las que corresponden las empresas según sea su actividad económica.

Es decir que el instrumento jurídico antes referido contiene las disposiciones a efecto de que las empresas puedan cubrir las primas (artículo 79, L.S.S.) por el seguro de riesgos de trabajo, clasificándolas y agrupándolas de acuerdo con su actividad, en clases.

El riesgo de trabajo, debe establecer una aportación que tome en cuenta:

- a) ingresos del asegurado;
- b) estadísticas del riesgo, frecuencia y gravedad;
- c) costo de prestaciones.

La Ley del Seguro Social establece, sin fundamento constitucional, cinco clases de riesgo, conforme a la naturaleza de la empresa y a la peligrosidad que

presenta estadísticamente su actividad la lista esta cuidadosamente elaborada, con bases reales derivadas de experiencias acumuladas.

Lo anterior obliga a que las empresas y sobretodo las de autotransportes envíen a sus conductores a servicios particulares de atención médica, por que de entrada, estas empresas las clasifican en una clase elevada de riesgo de trabajo y las cuotas que pagan son muy altas

#### **4.1.5 Seguros Comprendidos en el Régimen Obligatorio.**

Cabe señalar que la Ley del Seguro Social. comprende dos regimenes de aseguramiento:

- a)el régimen obligatorio y
- b)el régimen voluntario.

El régimen obligatorio ( que es el que nos interesa ) comprende los siguientes seguros:

- I.riesgos de trabajo
- II.enfermedades y maternidad;
- III.invalidez, vejez, cesantía en edad avanzada y muerte;
- IV.guarderías para hijos de aseguradas, y

---

V.retiro.

Siendo sujetos de aseguramiento los trabajadores, cooperativas, pequeños propietarios, ejidatarios y comuneros y en general todos aquellos que se encuentren sujetos en una relación de trabajo.

Consideramos que tanto la Ley del Seguro Social como la Ley Federal del Trabajo regulan en su totalidad los accidentes y enfermedades de trabajo que tienen que ver de forma directa con el objeto de estudio de la presente investigación ya que una vez que los comprendemos podemos inferir hasta que punto la actividad del autotransporte foráneo de pasajeros es riesgosa o no y si así lo fuera, cuales serían las alternativas de mejora que a situación laboral se le pueden proponer.

#### **4.1.6 Medios de Defensa contra Resoluciones del IMSS.**

Faltaría un último aspecto que es el de medios de defensa a las resoluciones del instituto, que serían básicamente las siguientes:

a) contra cobro de cuotas y capitales constitutivos que se puede hacer como trámite o instancia de aclaraciones en el propio instituto, teniendo el agraviado 5 días hábiles para hacerlo valer y a través del recurso de inconformidad teniendo, el que lo interponga, 15 días hábiles para hacerlo y a ambos les corre el término al día siguiente de haber sido notificados.

b) contra negativa de prestaciones u otorgamiento incompleto.

Ante esta situación procede la demanda ante la juntas de conciliación y arbitraje.

Cabe señalar que el fundamento jurídico para hacer valer los medios de defensa se encuentra regulado en el artículo 274 de la Ley del Seguro Social así como en el reglamento correspondiente. En la Ley que entro en vigor el primero de julio de 1997, lo conducente a la interposición de este recurso se establece en los artículos 294, 295 y 296.

Normalmente el Instituto no otorga a los conductores el dictamen de invalidez derivado de un accidente de trabajo ( por no hacer el pago de pensión correspondiente ) lo que trae que los conductores tengan que hacer uso de éstos medios de defensa, pero que al carecer de recursos económicos para que se los tramite un abogado, terminan sin exigir sus derechos

Finalmente y a manera de colofón, en el siguiente punto en el siguiente punto referiremos brevemente la nueva Ley del Seguro Social publicada en el Diario Oficial de la Federación en diciembre de 1995.aunque ya no sea tema de estudio.

## **4.2 Principales Modificaciones de la Ley del Seguro Social.**

Sin pretender hacer un análisis exhaustivo de la nueva Ley del Seguro Social, únicamente apuntaremos que si bien es cierto que la Ley de 1944 creo los tres primeros seguros como:

Riesgos de Trabajo.

---

**Enfermedad y Maternidad.**

**Invalidez, Vejez, Cesantía en Edad Avanzada y Muerte.**

La Ley de 1973 incluye uno mas que es el de:

### **Guarderías**

Las reformas a la Ley de 1992 incluyen el Sistema de Ahorro para el retiro ( S.A.R. ) y,

La nueva Ley del Seguro Social 97 ( publicada en el D.O.F. en diciembre de 1995), no incluye ningún otro seguro pero reagrupa las ramas de la forma siguiente:

1. Riesgos de Trabajo.
2. Enfermedades y Maternidad.
3. Invalidez y Vida.
4. Retiro Cesantía en Edad Avanzada y Vejez. y
5. Guarderías y Prestaciones Sociales.

En este nuevo esquema se modifican entre otras cuestiones, la forma en que serán pensionados o invalidados por enfermedad general o riesgos de trabajo los asegurados y que será a través de una aseguradora la que les pague sus pensiones y no así por medio del Seguro Social, que es como venía operando.

Cabe señalar que como consecuencia de que el Instituto Mexicano del Seguro Social ya no sea el que pague las pensiones, se reducen las cuotas obrero patronales que se pagaban al Instituto.

### **4.3 Disposiciones Jurídicas en Materia de Autotransporte Federal Relacionadas con los Accidentes y la Seguridad.**

Pero vayamos a revisar lo que las normas en la materia nos señalan empezando por la Jornada de Trabajo que es de donde se deriva gran parte del problema de los accidentes de trabajo y que vienen establecidas en un Convenio Internacional del trabajo ratificado por México.

#### **4.3.1 Artículo 123 Constitucional.**

El artículo 123 Constitucional establece categóricamente que la Jornada de Trabajo debe sujetarse a un determinado lapso de tiempo dependiendo si es diurna, nocturna o mixta, durante la cual los trabajadores deben realizar sus labores es decir que en Artículo 123 se indica que la jornada máxima será de ocho horas la diurna y siete horas la nocturna y su Ley reglamentaria que es la Ley Federal del Trabajo, establece siete horas y media para la mixta, pero cuando nos vamos a lo señalado en el capítulo VI (de Trabajo de Autotransporte) del éste ordenamiento se concreta a establecer lo referente al salario o forma de pago y no así de la Jornada de Trabajo.

Por lo que respecta a los Días de Descanso el citado artículo 123 establece que por cada seis días de trabajo se deberá disfrutar de un día de descanso y en

---

donde la Ley Federal del Trabajo en el capítulo antes referido no lo toca tan sólo habla del aumento al salario que deberá hacerse para el pago de dichos días.

### **4.3.2 Artículos 257 y 263 de la Ley Laboral.**

La Ley laboral establece en su artículo 257 lo siguiente: "...El salario se fijara por día, por viaje, por boletos vendidos o por circuito o kilómetros recorridos y consistirá en una cantidad fija, o en una prima sobre los ingresos o la cantidad que exceda un ingreso determinado, o en dos o más de estas modalidades, sin que en ningún caso pueda ser inferior al salario mínimo.

Cuando el salario se fije por viaje, los trabajadores tienen derecho a un aumento proporcional en caso de prolongación o retardo del término normal del viaje por causa que no les sea imputable.

Los salarios no podrán reducirse si se abrevia el viaje, cualquiera que sea la causa..."

Así mismo el artículo 263 nos señala al respecto de las obligaciones de los patrones lo siguiente:

- I. "...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;
  
- II. Hacer las reparaciones para garantizar el buen funcionamiento del vehículo y la seguridad de los trabajadores, usuarios y público en general

III. Dotar a los vehículos de la herramienta y refacciones indispensables para las reparaciones de emergencia; y

IV. Observar las disposiciones de los Reglamentos de Tránsito sobre condiciones de funcionamiento y seguridad de los vehículos".

Por su parte el artículo 264 nos establece lo siguiente: "...Son causas especiales de rescisión de las relaciones de trabajo:

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

II. La disminución importante y reiterada del volumen de ingresos salvo que concurren circunstancias justificadas."

Como podemos apreciar, en ningún momento éstos artículos hacen referencia al tiempo de conducción y periodos de descanso en los viajes, que es donde creemos radica el problema, ya que al no señalarlo específicamente la norma se presta a que los permisionarios abusen poniendo a trabajar indiscriminadamente por largas jornadas de trabajo a sus conductores.

Y por si fuera poco, la fracción segunda del artículo 264 señala que podrá despedir al trabajador justificadamente si disminuyen los ingresos, lo que conlleva a que los trabajadores del volante (conductores) trabajen excesivamente, no tan solo para obtener los ingresos que les permitan vivir, sino para que no los despidan.

---



### **4.3.3. Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.**

A su vez la Ley de Caminos Puentes y Autotransporte Federal, que fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 22 de diciembre de 1993, que es la norma que regula la materia nos señala por principio los requisitos que deben cumplir los permisionarios o empresas de transporte para la operación y explotación de rutas y caminos así como para la construcción de terminales.

Cabe señalar que deja de lado el aspecto físico y psicológico de los conductores, solamente para la obtención de la licencia de manejo se hace un examen médico que se sujeta a ciertos requisitos establecidos en el reglamento de ésta ley , en donde no se revisan los tiempos máximos de trabajo y periodos mínimos de descanso en que los conductores deben laborar, ni bajo que condiciones de trabajo.

De igual manera, esta ley nos establece como se organiza el servicio de autotransporte federal, así como quienes son los que podrán realizarlo y cuales los requisitos y obligaciones que deben cumplir para su explotación, que para efectos del presente estudio es necesario exponerlos.

Así tenemos que el artículo 33 de citado ordenamiento nos señala que: " La prestación de los servicios de autotransporte federal, serán los siguientes:

- I. De pasajeros;
- II. De turismo; y
- III. De carga "

Así mismo el artículo 34 nos dice que " La prestación de los servicios de autotransporte federal podrá realizarlo el permisionario con vehículos propios o arrendarlos, de acuerdo a lo dispuesto en esta Ley y sus reglamentos, los tratados y acuerdos internacionales sobre la materia y normas oficiales mexicanas.

Aquí cabe señalar la obligatoriedad de la observancia que se le debe dar a los Tratados Internacionales ya que el país ratifico la celebración de un Convenio Internacional en la materia del cual hablaremos mas adelante.

De igual manera el artículo 35 señalan que los vehículos deberán cumplir con "la verificación técnica de sus condiciones físicas y mecánicas y obtener la constancia de su aprobación".

El Artículo 36 nos indica que: "...los conductores de vehículos de autotransporte federal, deberán obtener y en su caso, renovar la licencia federal que expida la Secretaria..."

Y por lo que respecta a la seguridad el artículo 37 indica que: "Los permisionarios tendrán la obligación, de conformidad con la ley en la materia, de proporcionar a sus conductores capacitación y adiestramiento para lograr que la prestación de los servicios sea eficiente segura y eficaz. Y el artículo 38 establece que: los permisionarios de los vehículos son solidariamente responsables con sus conductores, en los términos de esta ley, sus reglamentos y demás disposiciones legales aplicables, de los daños que causen con motivo de la prestación del servicio.

De todo lo establecido en la Ley en comento, en el terreno de la realidad el fenómeno de la corrupción hace presencia ya que viene siendo letra muerta cuando vemos que en los accidentes se comercializan las actuaciones o hechos que hace

---

constar la policía de caminos, o bien las licencias se otorgan a cambio de una gratificación económica o en las empresas no se imparte la capacitación correspondiente etc.

En conclusión hay mucho que vigilar y sancionar al respecto a efecto de reducir los accidentes y enfermedades del trabajo.

#### **4.3.3.1 Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares.**

Por su parte, el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares vigente y que fue publicado en el Diario Oficial de la Federación el 22 de Noviembre de 1994, vale destacar los artículos y fracciones que tienen que ver con el evitar accidentes o con la reparación del daño, tanto a pasajeros, terceros y conductores, en caso de que se presenten :

En su artículo 2º y en sus fracciones VII y VIII define los conceptos de Permisionario y de Ruta, que a la letra dice:

“Fracción VII Permisionario: Persona autorizada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para prestar servicio de autotransporte federal o para operar o explotar servicios auxiliares”.

Fracción VIII "Ruta: Trayecto autorizado entre dos puntos, que se configura dentro de caminos de jurisdicción federal o de jurisdicción federal y local”.

Al respecto de la seguridad para los pasajeros y conductores, como condición para otorgar el permiso, en su artículo séptimo establece lo siguiente:

**Art.7º Los permisos para el servicio de autotransporte federal de pasajeros se otorgarán a todo aquel que cumpla entre otros requisitos los siguiente:**

**VIII. Póliza de seguro de responsabilidad civil por daños a terceros;**

**IX. Póliza de seguro del viajero o en su caso, la constancia del fondo de garantía en los términos del reglamento respectivo.**

**X....**

**XI..Horarios mínimos.**

**Por otra parte en su artículo 17 señala que deben contener los permisos según la naturaleza del servicio y para que sean legales los siguientes requisitos:**

**I. Motivación y fundamentación legal;**

**II. Nombre y domicilio del permisionario;**

**III. Registro federal de contribuyentes;**

**IV. Clase y modalidad del servicio;**

**V. Derechos y obligaciones de los permisionarios;**

**VI. Ruta, tratándose del servicio de autotransporte federal de pasajeros;**

**VII. Número y tipo de unidades que ampara;**

**VIII. Características y condiciones generales de operación;**

---

**IX. Vigencia y;**

**X. Causas de revocación y terminación.**

En cuanto a los tipos de servicio el artículo 18 nos señala: "Atendiendo a la forma de operación y al tipo de vehículos cuyas características y especificaciones técnicas se determinaran en la norma correspondiente, el autotransporte federal de pasajeros se clasifica en los siguientes servicios:

**I. De lujo;**

**II. Ejecutivo;**

**III. De primera;**

**IV. Económico;**

**V. Mixto, y**

**VI. Transportación terrestre de pasajeros de y hacia los puertos marítimos y aeropuertos".**

Estos tipos de servicio reúnen características específicas para su operación, que deben ser supervisadas por las autoridades para que a el público usuario reciba el servicio que ampara el boleto en los términos y condiciones que correspondan a la clase de servicio.

Por su parte el artículo 25 del ordenamiento de referencia en su fracción V señala las obligaciones que el permisionario deberá tener en caso de accidentes, para con los terceros y pasajeros como condición para otorgar los permisos y que es:

"V. Acrediten que cuenten con póliza de seguro de responsabilidad civil por daños a terceros y en el caso de pasajeros, con póliza del seguro del viajero".

Por su parte el artículo 70 en su fracción VII establece que el boleto que se le entregue al pasajero contendrá entre otras cosas "...La mención de que se encuentra cubierto el seguro del viajero...".

Finalmente y en referencia al artículo 36 de la Ley el artículo 89 del Reglamento nos indica: "...Para obtener la licencia federal de conductor será necesario:

Haber cumplido 21 años de edad;

Exhibir comprobante de terminación de educación básica;

Aprobar los exámenes psicofísicos que determine el reglamento respectivo, y

Aprobar los cursos de capacitación y de conducción teórico - prácticos con vehículos o simuladores..."

Como podemos observar , en todos estos artículos no se hace referencia a cual es la obligación que debe tener el permisionario con los choferes o conductores de sus autobuses, en caso de accidentes ni de cual deberá ser la jornada máxima legal que éstos deberán observar para reducir el riesgo.

No se incluye un apartado correspondiente a las disposiciones mínimas de seguridad que deben seguir los operadores o conductores de autobuses en carretera ni de las obligaciones y responsabilidades que resulten de los accidentes de trabajo.

Lo anterior lo consideraríamos hasta cierto punto aceptable que ésta Ley y reglamento no establezcan lo arriba señalado ya que la Ley Federal del Trabajo es la que tiene que establecerlo, pero que no lo señala, es decir no se señala el tiempo máximo de conducción ni los periodos de descanso de los conductores.

#### **4.4. Convenio 153 OIT Duración del Trabajo y Periodos de Descanso en los Transportes por Carretera.**

Finalmente el Convenio 153 sobre duración del trabajo y periodos de descanso en los transportes por carretera, que se creó en la Sexagésima Quinta Reunión de la OIT en 1979 y que fue publicado en México en el Diario Oficial de la Federación el 21 de mayo de 1982, en su artículos 4 y 5 señala lo siguiente:

1. "A los fines del presente Convenio, la expresión de *duración del trabajo* significa el tiempo dedicado por los conductores asalariados:

a) a la conducción y a otros trabajos durante el tiempo de circulación del vehículo;

b) a los trabajos auxiliares que se efectúen en relación con el vehículo, sus pasajeros o su carga".

El artículo 5 en cuanto al tiempo de conducción refiere:

---

1."No deberá autorizarse a ningún conductor a conducir ininterrumpidamente durante más de cuatro horas como máximo sin hacer una pausa".

2."La autoridad o el organismo competente de cada país, habida cuenta de las condiciones particulares nacionales, podrá autorizar que se sobrepase en una hora como máximo el periodo mencionado en el párrafo primero de este artículo".

3."La duración de la pausa a que se refiere el presente artículo y, si ha lugar, fraccionamiento deberán determinarse por la autoridad u organismo competente de cada país".

De igual manera sigue apuntando en su artículo 6 que:

1."La duración total máxima de conducción, comprendidas las horas extraordinarias, no deberá exceder de nueve horas por día ni de 48 horas por semana".

2."Las duraciones totales de conducción a que se refiere el párrafo 1 del presente artículo deberán reducirse en los transportes que se efectúan en condiciones particularmente difíciles. La autoridad o el organismo competente de cada país determinará que transportes se efectúan en tales condiciones y fijará la conducción totales de conducción aplicables a los conductores interesados".

Ahora bien en cuanto a la conducción continua que deben efectuar los conductores.. así como a las pausas que deben hacer, tenemos que el artículo 7 del mismo ordenamiento nos indica que:

1."Todo conductor asalariado tendrá derecho a una pausa después de cinco horas continuas de duración del trabajo".

---



En cuanto al descanso diario el artículo 8 nos define que deberá de ser de diez horas consecutivas, por cada periodo de 24 horas, contando a partir del comienzo de la jornada de trabajo, es importante aclarar que durante el descanso diario no deberá obligarse al conductor a permanecer en el vehículo o a proximidad de este.

En el capítulo 9 se establece la excepción a la regla, es decir una prolongación en la duración de la conducción y de la duración del trabajo ininterrumpido, así como reducciones de la duración del descanso diario en tres casos:

a) "en caso de accidente, de avería, de retraso imprevisto, de perturbación del servicio o de interrupción del tráfico";

b) "en caso de fuerza mayor";

c) "cuando sea necesario asegurar el funcionamiento de servicios de interés público con carácter urgente y excepcional".

El artículo 10 señala que la autoridad o el organismo competente de cada país deberá establecer:

a) "una cartilla individual de control y prescribir las condiciones de su expedición, su contenido y la manera en que deben utilizarla los conductores";

b) "un procedimiento para la declaración de las horas de trabajo efectuadas".

Por otra parte, el empleador o permisionario deberá:

a) "Mantener, en la forma aprobada por la autoridad o el organismo competente de cada país, un registro que indique las horas de trabajo y de descanso de todo conductor por él empleado";

b) "Poner dicho registro a disposición de las autoridades de control en las condiciones que determine la autoridad o el organismo competente de cada país".

En lo que se refiere a la inspección el artículo 11 refiere que la autoridad o el organismo competente de cada país deberá prever:

"a) Un sistema adecuado de inspección, que comprenda controles en las empresas y en las carreteras;

b) Sanciones apropiadas en caso de infracción".

Como podemos apreciar el único documento normativo que de forma extensa trata lo referente a los tiempos de trabajo y conducción de los conductores es el Convenio 153 y que resulta ser de aplicación forzosa en el país, toda vez que es un convenio ratificado por México y corresponde a las autoridades vigilar su cumplimiento.

Pero en el terreno práctico son pocas empresas las que les dan cumplimiento, por citar algún ejemplo la Empresa de autotransporte Autobuses de Oriente es la única que en algunos viajes, sobre todo en los largos aplica esta disposición.

Para lo anterior dispone de aparatos electrónicos para medir los tiempos de conducción de los conductores, procurando en la mayoría de las veces que sus operadores no laboren más de ocho horas al día, pero si nos vamos a empresas de

---

segunda no existe un control al respecto, lo anterior fue manifestado a través de una encuesta realizada al grupo conductor de dicha empresa.

Pero la inspección y vigilancia que deben de llevar a cabo las autoridades en el país es casi nula, por lo que respecta a carreteras, y en los centros de trabajo y terminales pocas veces se da el hecho de que vigilen los tiempos de trabajo que efectúan los conductores.

De igual manera y en lo referente al salario, el cual se encuentra regulado en los artículos 257 a 259 de la L.F.T. las empresas se concretan a pagar cuando se hayan efectuado viajes o recorrido kilómetros y no así cuando tiene estancias o esta de guardia, lo que hace que el conductor este buscando siempre trabajar para poder ganar dinero.

Por lo manifestado anteriormente consideramos que el hecho de que los conductores no descansen de forma adecuada ( ya que en la mayoría de las ocasiones lo hacen en un comportamiento instalado en el autobús ), ni el tiempo necesario, hace que se presenten mayor número de accidentes.

Así como el hecho de que los bajos salarios que perciben, que los obliga a trabajar jornadas excesivas recibiendo aparentemente un buen salario pero a costa de su salud, da como resultado que se presenten, en principio enfermedades de trabajo, de las cuales ya hablamos anteriormente, y accidentes que en ocasiones los llevan a incapacitarse de forma temporal, parcial permanente, total y hasta con la muerte.

Ahora bien y volviendo a lo que establece la ley laboral, se señala en el capítulo IV de forma genérica en el Art. 263, que el patrón tiene las obligaciones de proporcionar gastos de hospedaje, alimentación e imprevistos, mantener en buen

---

funcionamiento las unidades, dotar a los vehículos de herramienta y refacciones en caso necesario y observar las disposiciones en materia de funcionamiento y seguridad de vehículos.

De lo anterior podemos entender que no existe la obligación específica de proporcionar condiciones de trabajo y de seguridad e higiene adecuadas en los autobuses, que contribuyan a disminuir los riesgos y accidentes de trabajo por lo que también consideramos que los patrones abusan a ese respecto.

#### **4.5 Función de Vigilancia de las Autoridades.**

El gobierno, a través del movimiento revolucionario y de las luchas sindicales, promulgo la inclusión del artículo 123 en la constitución política de los estados unidos mexicanos, de donde se crearon sus leyes reglamentarias como la ley federal del trabajo y la del seguro social, en donde se incluyen apartados del trabajo del autotransporte, de riesgos de trabajo y de los beneficios derivados de los mismos, pero el problema no está ahí, sino en la vigilancia del cumplimiento y correcta aplicación de las normas de trabajo.

Existen algunas Entidades del Gobierno Federal encargadas de llevar a cabo la vigilancia y cumplimiento de las normas de trabajo y en el tema que nos ocupa cabe señalar entre otras a la Dirección General de Inspección Federal del Trabajo dependiente de la Secretaría del Trabajo así como la Dirección de Autotransporte Federal dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes que al parecer se han concretado en el caso de la primera a efectuar las inspecciones en los centros de trabajo de manera muy superficial y los cuales en la mayoría de los casos se corrompen, ya que por medio de gratificaciones que se les dé, no asientan en sus

---

actuaciones lo que realmente ocurre en las empresas y los segundos a revisar y gestionar permisos de explotación de rutas, otorgar licencias de manejo y efectuar algunos exámenes médicos incurriendo también en actos de corrupción.

En el caso del autotransporte, la legislación Laboral establece cuales serán las condiciones de trabajo que deben regir pero al irnos al terreno de la realidad, observamos que en la mayoría de las empresas de autotransporte las condiciones de trabajo siguen siendo muy precarias, sometiendo a los conductores a jornadas excesivas de trabajo y que las autoridades siguen sin sancionar esta conducta, ni aunque se traduzcan en accidentes en carretera con lesionados graves y muertos.

Las autoridades del Seguro Social se reducen a medio prestar los servicios de salud y ha ver como eluden su responsabilidad al momento de pensionar a los trabajadores por riesgo de trabajo derivados de la actividad del transporte , lo que lleva que en coacciones el seguro se vea saturado de demandas por incumplimiento de sus obligaciones.

Al interior de las empresas parecería ser que el único fin que se persigue es el de obtener altas ganancias, invirtiendo lo menos en salarios, sistemas de seguridad, mantenimiento a unidades, a instalaciones y dormitorios, evadiendo con ello el cumplimiento de la Ley o bien corrompiendo a los inspectores o sobornando abogados de los trabajadores o al personal en las Juntas de Conciliación y Arbitraje.

## **4.6 Participación Sindical.**

Los sindicatos no han cumplido su papel histórico ya que han caído en la corrupción, aliándose cada vez mas a los patrones y vendiendo los movimientos a

---

cambio de una mejor posición económica de los Secretarios Generales y su camarilla, lo que ha dado como resultado que los trabajadores en general sigan laborando en pésimas condiciones de trabajo.

Tan solo basta con revisar los Contratos Colectivos depositados en las Juntas de Conciliación, en donde se puede observar que se establecen las prestaciones mínimas de Ley ( Vacaciones, Prima Vacacional y Aguinaldo y la Participación de Utilidades acordando patrón y sindicatos un porcentajes inferiores a los de Ley ) con muy pocas prestaciones en especie, ya que en la mayoría de los casos los sindicatos que los representan son los denominados "sindicatos blancos", con los cuales el patrón firma contratos de protección, es decir para que los trabajadores u otros sindicatos no puedan emplazar a las empresas para detentar la firma de Contrato Colectivo.

También observamos en los contratos colectivos que los incrementos anuales que se otorgaron, en promedio eran entre el 16% al 20% en las empresas mas representativas como ADO y Estrella Blanca dentro de la industria del transporte foráneo, cuando en otras industrias los incrementos han sido muy por encima de estos porcentajes, esto sin contar las mínimas prestaciones que se constriñen, en su mayoría, a las establecidas por la ley federal del trabajo y las cuales ya mencionamos anteriormente

En la medida en que no se hayan puesto en aplicación por medio de contratos colectivos, de laudos arbitrales o de cualquier otra forma conforme a la practica nacional, las disposiciones del Convenio No. 153 sobre Duración del Trabajo y Periodos de Descanso en los Transportes por Carretera, se seguirán violando las normas establecidas en dicho instrumento jurídico, por lo que resulta necesario que

se incluyan por vía legislativa, para que en la Ley laboral o de Caminos y en su reglamento queden incluidas las disposiciones del Convenio Internacional.

#### **4.7 Sistemas de Seguridad en el Autotransporte Foráneo.**

Cabe señalar que en la actualidad ya existen sistemas de seguridad que se pueden introducir en los autobuses y que se pueden agrupar en tres grandes grupos:

a)Sistemas que permiten controlar la velocidad.- Como son el tacógrafo (aparato que registra gráficamente en un disco sensible la velocidad, los tiempos en que el autobús se detiene, los itinerarios y los tiempos de conducción).

b)Sistemas que limitan la velocidad y

c)Sistemas que ayudan a mejorar el frenaje.

Pero son pocas las empresas que han invertido en dichos sistemas, ya que los ven mas como un gasto que como una inversión a largo plazo, y el no adoptarlos ha motivado que se presenten accidentes de gran magnitud y de consecuencias irreparables, lo que es motivado en la mayoría de los casos por la carencia de sistemas mecánicos de seguridad entre otros elementos influyentes.

Los compromisos que las autoridades deben asumir en este sentido son el de legislar que se aplique la obligatoriedad de dotar a los autobuses de aparatos de registro de la velocidad que se sancionen aquellos autobuses que conduzcan arriba de 95 Km./hora y que se dote de los sistemas de seguridad a los autobuses de todas las empresas de autotransporte.

Pero tristemente las condiciones en que han venido laborando a lo largo de los años los trabajadores del volante ha dado como resultado el que padezcan enfermedades, aun no determinadas como de trabajo, los frecuentes resfriados (cambios constantes de temperatura ), problemas digestivos en general ( ulceras, gastritis, colitis, etc. ), desviación de la columna vertebral ( por permanecer elevados lapsos sentados y con golpeteos ), auditivos ( altos decibeles producidos por el funcionamiento de motores ), pésimas condiciones mecánicas de los autobuses, etc. y en donde poco han hecho las autoridades para resolver el problema, lo que conduciría a que tanto el Seguro Social como la Secretaría del Trabajo, coordinen actividades de inspección para la solución del problema.

#### **4.8 Medidas Adoptadas por las Empresas y Gobierno.**

En cuanto a las medidas de seguridad la Ley laboral en su artículo 263 establece cuales son las obligaciones de los patrones al respecto señalando en su fracción IV la siguiente: "... observar las disposiciones de los reglamentos de tránsito sobre condiciones de funcionamiento de seguridad en los vehículos" , así como las obligaciones en general contenidas en el Título Cuarto primer capítulo de ésta Ley y la ley del Seguro Social subroga las obligaciones de los patrones establecidas en la Ley Laboral dentro de sus artículos 472 a 512, y que por enfermedades o accidentes de trabajo sufrieran los conductores.

Pero cabe preguntarse que empresas realmente han venido adoptando dichas medidas, a través de la Cámara Nacional de Autotransporte de Pasaje y Turismo ( CANAPAT ) y en una de las la revistas que se publican señalan que la mayoría de las empresas afiliadas han adoptado medidas de seguridad, tendientes a reducir los accidentes en carreteras tales como:

---



a) En periodos de conducción mayores a las ocho horas, el autobús será conducido por dos operadores;

b) Se adopto el sistema de tacografía para poder detectar los tiempos de conducción de cada operador

c) Se determino que el Limite máximo de velocidad permisible seria de 95 km. por hora y;

d) diversas medidas tendientes a mejorar los sistemas de seguridad del autobús, como frenos, suspensión, luces etc.<sup>22</sup>

De lo referido en la revista de la CANAPAT se pudo observar que empresas como Autobuses de Oriente así como Estrella Blanca en sus servicios de lujo y primera clase si se adoptan los sistemas de seguridad y no así en los servicios de segunda , a excepción de A.D.O. que si los adopta en su totalidad.

De las enfermedades y riesgos de trabajo que han venido padeciendo los conductores, poco han hecho las autoridades para disminuir la incidencia ya sea a través de la Inspección Federal del Trabajo o bien a través de campañas publicitarias o acciones preventivas por parte del Seguro Social o de Comunicaciones y Transportes, vigilando que se le de cumplimiento a la normatividad que existe en la materia.

---

<sup>22</sup> HERRERA FERNANDEZ, Rafael. "Primer Seminario de Seguridad en Carreteras" AUTOBUSES. Cámara Nacional del Autotransporte, Pasaje y Turismo. México, 1996. p.p.6-9.

---

La atención al problema de salud es periódico e insuficiente ya que solo se atiende cuando se presentan acontecimientos trascendentes, no hay una acción permanente en ese sentido, el trabajo se lo han dejado a las empresas donde algunas de forma deficiente a efecto de ahorrarse recursos, se abocan a resolver el problema, quedando finalmente éste sector de trabajadores sin que se les reconozca los padecimientos, como los problemas bronquiales, auditivos, cardiacos, de columna vertebral y por que no decirlo las los problemas de salud que provocan las adiciones a pastillas y tranquilizantes resultado de largas jornadas de trabajo, como enfermedades de trabajo.

En resumen podemos concluir que tres son los aspectos que hoy en día vienen afectando la actividad del transporte carretero, tales como:

**El humano.-** Este factor si no es debidamente reclutado, capacitado, se le dan sus descansos adecuados , se le canaliza adecuadamente el tiempo libre con actividades culturales, deportivas, recreativas y de esparcimiento familiar no dará los resultados que se esperan.

**El equipo de seguridad o mecánico.-** Este factor necesariamente requiere del uso y de la implementación de los dispositivos de seguridad en el autobús, como frenos de motor, llantas en buen estado, alarmas de limites de velocidad, suspensión especial , y mantenimiento permanente a las unidades, lo que dará como resultado la disminución de accidentes.

**La infraestructura carretera.** Este factor requiere de que tanto la carpeta asfáltica como la adecuada señalización se tengan en la red carretera del país ya que en la actualidad son mas los caminos que se encuentran en mal estado, que en un

estado seguro y adecuado lo que no será un aspecto mas que influyan en los accidentes.

La conjugación de estos tres elementos aunado a un seguro del viajero tanto para conductores como pasajeros, consideramos que coadyuvaran a reducir los accidentes carreteros en general..

El hecho de que el autotransporte carretero sea una actividad estratégica para la comunicación de la nación y que concesiona el estado a particulares, a través de permisos, ha dado como resultado que las empresas que explotan la actividad hayan sido tratadas de forma paternalista, hasta desde el punto de vista fiscal, permitiendo que se de el fenómeno de explotación de forma mas acentuada que en otras actividades.

A manera de muestra citaremos los datos que la CANAPAT manejo en su II seminario de Nacional de Seguridad en Carreteras en marzo de 1996 en donde el numero de lesionados, decesos y accidentes carreteros se incremento en 95, en relación con 94 y disminuyo ligeramente en 96. ( ver anexo 2 ).

#### **4.9 Otros Aspectos que Influyen en el Conductor Foráneo de Autotransportes.**

Son diversos los factores que influyen en el rendimiento del conductor. Estos van desde aspectos de carácter fisico, sociales, morales, familiares, hasta laborales. En el presente apartado trataremos de abordar cada uno de ellos.

### **4.9.1 Psicológicos.**

El mayor nivel de tensión se produce en los trabajos que demandan una alta atención psicológica pero que no son bien considerados ni reconocidos dentro y fuera de la empresa, este es el caso de los conductores.

Es sabido que la propia situación de la conducción es tensionante, ya que hay multitud de factores que frustran o irritan al conductor, provocándole alteración nerviosa, dichos elementos vendrían siendo el ruido, el tráfico lento o denso, la sobre carga de estímulos derivada del maltrato tanto del pasaje como del personal de abordó, etc.

Los desajustes de horarios que sufren los conductores de autobuses ya sea por que duermen de manera incomoda y breve en los camarotes de los autobuses o por que el autobús sufra alguna descompostura que le impida llegar a su destino, genera una situación de tensión que esta muy presente en esta profesión. Al respecto cabe apuntar lo que se escribió en una revista de transporte:

" en agosto de 1995 se celebro en Amsterdam el XVII congreso internacional de la sociedad europea de cardiología. Uno de los datos que mas llamativamente trascendió a los medios de comunicación fue el tópico que situaba a los altos ejecutivos como los profesionales con mayor nivel de estrés habia quedado desfasado. Por el contrario, mas de 20 estudios coincidían en señalar que la incidencia de enfermedades cardiovasculares en profesiones modestas era muy superior ( entre tres y cinco veces mayor ). ahora se sabe que los profesionales con

mas riesgo de padecer ataques de corazón son los conductores profesionales ( de taxi, autobús y camión por este orden )<sup>23</sup>...

Como podemos observar en los conductores, la tensión generada por la conducción aunado a la falta de descanso, sea este por exceso de carga de trabajo o bien por no hacerlo en los lugares adecuados así como el estrés laboral ( bajo salario y malas condiciones de trabajo), se traduce en problemas de índole físico sin dejar de lado los problemas familiares (divorcios, alcoholismo, adulterio, etc. )

#### **4.9.2 Familiares y Sociales.**

Los riesgos en la conducción y la elevada frecuencia de accidentes son sencillamente un exponente del estilo de vida manifestado en las vidas privadas de los conductores. si su vida privada esta guiada por la precaución, tolerancia, previsión y consideración hacia los demás, entonces conducirá de la misma manera. si en su vida personal éstas características no están presentes, su conducción se caracterizara por ser agresiva, y a la larga tendrá una tasa de accidentes más elevada que sus compañeros mas estables.

En una encuesta que se llevo a cabo con conductores de la empresa ADO ( Autobuses de Oriente ) utilizando una muestra de 286 conductores, se obtuvo el dato de que mas de la mitad de ellos manifestaban conducir imprudentemente cuando tenían problemas personales así como los problemas relacionados con bajo salario y

---

<sup>23</sup> Ibidem. p.16.

relaciones conflictivas con la empresa y los usuarios, daban como resultado mayor número de accidentes (ver anexo 1).

Los datos pusieron de relieve que los acontecimientos de tensión positivos y negativos (aunque en mayor grado los negativos ) parecen debilitar los sistemas de atención, control y reacción, es decir, el sistema de seguridad en la conducción, facilitando la aparición de accidentes

### **4.9.3 Laborales.**

Los problemas de índole laboral tales como bajos salarios, jornadas excesivas en la conducción, condiciones de trabajo inadecuadas, carencia en sistemas de seguridad, autoritarismo del patrón, etc. van de la mano con los accidentes, eso sin tomar en cuenta los factores climatológicos o físicos que también influyen, vuelven o toman muy problemática la situación que vive en algunas empresas el conductor.

Por lo anterior resulta de vital importancia que las empresas se preocupen de manejar salarios realmente remuneradores a sus conductores, aunado a las condiciones de trabajo y de seguridad e higiene realmente adecuadas, sin dejar de lado el aspecto humano y de integración familiar que debe ser fomentado y subsidiado por el patrón ya que combinados todos éstos elementos de forma integral, se logrará un desarrollo personal y laboral que se traduzca en una reducción de accidentes de trabajo, entre otros beneficios a la organización.

#### **4.10 Determinación de la Problemática de Accidentes.**

Como resultado de las encuestas que se aplicaron a algunos conductores de las empresas A.D.O. y Estrella Blanca, se definieron como causas que motivan los accidentes, como las más importantes las siguientes:

- capacitación deficiente (falta de seguimiento)
- fatiga
- aplicación de la disciplina en forma dispareja
- roles inapropiados para el conductor (demasiado largos)
- exceso de confianza
- trato inadecuado
- falta de motivación al conductor
- malas condiciones del camino e instalaciones
- escasez de conductores calificados
- bajos sueldos

De las anteriores se definieron como causas principales de accidentes las siguientes:

---

- deficiencias en la capacitación, en su actualización y su seguimiento
- fatiga
- exceso de velocidad
- exceso de confianza

Para la solución de las causas que se determinaron, propusieron las siguientes alternativas:

a)Que los conductores participen junto con las empresas en la detección de las causas y sugieran medidas correctivas que lleven a la práctica con el apoyo de sus jefes.

b)Que sus jefes los apoyen, los enseñen y los guíen en el desempeño de su trabajo.

c)Que a los conductores se les dote de los instrumentos de medición técnica, que les permita evaluar los avances de sus programas, incluyendo premios y castigos.

d)Que se mantenga la capacitación en ruta y en aula.

Existen otros dos elementos que intervienen en la seguridad: el vehículo y el entorno. Las investigaciones que se han ido llevando a cabo a lo largo de este siglo para mejorar la seguridad, han dado lugar a indudables avances que han ahorrado muchas vidas. Por ejemplo, dado que el sueño, muy asociado a la fatiga, es una de



las causas más frecuentes de accidentes en las carreteras, la prevención de la posibilidad de que el conductor se duerma al volante es importante.

Pero como más adelante lo expondremos, este sueño asociado a la fatiga en la mayoría de los casos se debe a las excesivas jornadas de trabajo a las que son sometidas los conductores.

#### **4.11 Recomendaciones a Empresas, Gobierno y Sindicatos en materia de Accidentes y Enfermedades de Trabajo.**

##### **Empresas**

a) Por parte de las empresas, deben vigilarse y atender de forma inmediata las causas de malestar laboral, tales como malas condiciones de seguridad e higiene tanto de los autobuses, dormitorios y terminales así como el trato y dar la remuneración justa y equitativa al trabajo desempeñado.

b) Identificar los posibles agentes de tensión en la organización y planificación del trabajo a fin de mejorar las relaciones colectivas de trabajo creando un clima laboral sano.

c) Realizar eventos culturales, recreativos y deportivos para aminorar los niveles de tensión en el conductor.

d) Llevar a cabo cursos de capacitación en el manejo, conocimiento mecánico de las unidades, valores humanos y trato al pasajero.

e)Evaluación médica de carácter físico y psicológico a efecto de atender los problemas que se logren detectar

### **Gobierno**

a)Vigilar de forma mas enfática a través de la Inspección Federal del Trabajo y en Carreteras el cumplimiento de las diversas legislaciones en la materia, estableciendo un sistema de sanciones mas riguroso al incumplimiento de las normas en la materia.

b)Mejorar las condiciones materiales de las carreteras así como de la señalización de la que deben disponer.

c)Los servicios de medicina y Seguridad Social proporcionados por el estado deberán llevar a efecto campañas de difusión de prevención de accidentes y enfermedades de trabajo y aplicar los exámenes médicos necesarios a efecto de no permitir que los conductores laboren cuando sean encontrados en mal estado en términos generales.

d)Que se aplique la obligatoriedad de dotar a los autobuses del sistema público federal de pasajeros y turismo, de aparatos de registro de velocidad, de frenaje especiales, y demás que contribuyan a la seguridad del autobús.

### **Conductores**

Ya que fatiga o el cansancio es una de las principales causas de los accidentes de autobús en carreteras.y aunque el conductor de autobuses generalmente cuenta con tiempo libre para descansar o relajarse de modo que pueda retomar al trabajo en

---

condiciones óptimas para desarrollar su labor, lo cierto es que prefiere otro tipo de distracciones que lo agotan física y mentalmente, y así, cuando se encuentra frente al volante y aunque en apariencia se encuentra bien, después de unas horas aparecerá inevitablemente la fatiga y con ella el riesgo de sufrir un accidente que ponga en riesgo su vida, la de sus pasajeros y ocasione situaciones lamentables para la familia del propio conductor.

En cuanto a su salud, los médicos de empresa deben enseñarles a detectar sus estados de tensión y como relajarse ante los mismos.

- a) No automedicarse
- b) No tomar sustancias tóxicas ni bebidas embriagantes.
- c) No ser agresivos ni temerarios al volante.
- d) No utilizar el oficio de la conducción como mecanismo de escape.

Seguramente si se llevan a efecto éste tipo de acciones y medidas preventivas y de alguna forma es impulsado por las cámaras patronales para que participen los tres sectores ( gobierno, sindicatos y patrones), en donde cada uno debe asumir la obligación que le compete, redundaría en una mayor salud laboral, en una disminución de la agresividad de los conductores, y, lo que es mas importante, en un menor número de accidentes y enfermedades de trabajo.

Pero para que lo anterior se pueda dar es necesario que las empresas necesariamente introduzcan dentro de sus programas de capacitación a conductores, temas relacionados con los tópicos referidos y evaluar si se esta dando el efecto de concientización. El gobierno eleve a nivel reglamentario la obligación. Y los

---

sindicatos vigilar que esta atención realmente se de la capacitación por parte de las empresas.

#### **4.12 Compromiso Asumido por los Transportistas Afiliados a la Cámara de Autotransportes.**

El órgano patronal que alberga a la mayoría de las empresas de autotransporte, como es la CANAPAT, no deja de asumir su responsabilidad en el elevado índice de accidentes provocados por diversos factores que han dado como resultado riesgos y enfermedades de trabajo padecidos por los conductores, por lo que vale la pena destacar el artículo publicado por dicho órgano en el mes de febrero de 1996: "Ante los accidentes en que han incurrido varios de los autobuses de nuestras empresas socias durante los últimos meses, la CANAPAT ha llevado a cabo una reflexión seria sobre la situación que impera en las carreteras de jurisdicción federal, y a pesar de las circunstancias tan críticas en las que se desenvuelve nuestro sector, ha decidido corregir todas las posibles deficiencias y trabajar con mayor determinación en la búsqueda de soluciones a estos problemas"<sup>24</sup>

"De inicio, aunque sabemos que no todos los accidentes son imputables al elemento humano y que muchos de ellos se generan por la falta de señalización, condiciones deficientes o paupérrimas de algunas carreteras, la situación climatológica o la intervención de terceras personas, en este caso no hemos buscado

---

<sup>24</sup> HERRERA FERNANDEZ, Rafael. "Responsabilidad y Compromiso para evitar Accidentes en Carretera" AUTOBUSES. Cámara Nacional del Autotransporte, Pasaje y Turismo. México, 1996. p.p.10-11.

---

ni querido tener justificación alguna para deslindarnos de los siniestros en que han incurrido algunos de los autobuses que pertenecen a empresas socias de esta cámara. (Ver anexo 3).

Sabemos que, como autotransportistas, todos quisiéramos que no existiera siniestro alguno. Y de hecho trabajamos para que esto se dé.

Por ello nos esforzamos conjuntamente en el establecimiento de los dispositivos necesarios para evitar que esto suceda, pero cuando algún accidente acontece debemos suponer que algo no está del todo bien, y que por consecuencia, no sólo resulta necesario replantearnos un nuevo impulso a los programas tendientes en abatir el índice de siniestros en las carreteras, sino que estamos obligados a realizar acciones complementarias que garanticen la seguridad de nuestros usuarios.

Para tal efecto y de manera institucional, resulta indispensable impartir seminarios de seguridad en el autotransporte, para que en ellos los especialistas de las propias empresas se reúnan para analizar los principales problemas que provocan los accidentes y buscar con el apoyo y experiencia de todos, fórmulas que permitan erradicar los siniestros de los vehículos de pasaje que integran a nuestro sector. Además conviene multiplicar los mensajes y la orientación con objeto de incrementar la capacitación y apoyo al factor humano.

Importa mucho también que las propias empresas lleven a cabo una selección de personal más estricta, que permita incorporar a personas eficientes y responsables al manejo de autobuses, pues es a ellas a quienes les puede brindar una mayor y mejor capacitación con la garantía de que lo aprendido efectivamente se ha puesto en práctica; que las empresas mejoren sus cursos de manejo a la defensiva y de primero auxilios, entre otros, y que lleven a cabo un control y supervisión en puntos

---

de intercambio de operadores, así como la insistencia en revisiones mecánicas más estrictas.

Por su parte, las autoridades pueden apoyar dichas acciones con otras de su competencia y que también pueden incidir en la disminución de los accidentes como pueden ser:

La aplicación y actualización del decreto de 1983, el cual establece la obligatoriedad de tener tacógrafo o computadoras a bordo o cualquier otro sistema electrónico que permita controlar la velocidad y que sirva de prueba en los partes y peritajes de los accidentes y comprobación de las causales que originaron cualquier percance.

Que la ley y estas disposiciones se apliquen a todo aquél vehículo que esté prestando un servicio prestado o sin autorización, del transporte público federal de pasajeros en cualquiera de sus modalidades.

Es indispensable que a los infractores de las leyes y reglamentos en la prestación y o conducción de pasajeros en las carreteras, es decir los operadores, sean los directamente sancionados.

Debe llevarse un récord de cada uno de ellos de modo que en caso de reincidencia o mayor gravedad de los accidentes, sea motivo para la suspensión temporal o definitiva de la licencia del conductor, sin excluir por supuesto nuestra solidaria responsabilidad. Y es que no es justo que toda la infraestructura destinada a la capacitación se olvide y predomine en cambio una actitud dominada por la negligencia o el inadecuado manejo del tiempo libre del conductor, lo que desgraciadamente se refleja en irreparable pérdida de vidas humanas y los

---

cuantiosos daños materiales que afectan la fuente de trabajo de otros conductores y la imagen misma de nuestro sector.

El compromiso ante las autoridades, los pasajeros y ante nosotros mismos para corregir todas nuestras posibles deficiencias que infortunadamente se han reflejado en los accidentes de autobuses, debe comenzar hoy mismo. No podemos permitir mayor retraso en la aplicación de medidas correctivas...".

Como podemos observar, el compromiso adoptado por los transportistas resulta ser viable, pero éste no se materializará si no se lleva a la práctica, por lo que resultaría necesario que dichas intenciones quedaran plasmadas en el cuerpo de los ordenamientos jurídicos correspondientes.

En tal virtud, y por todo lo manifestado en este capítulo, resulta necesario hacer una propuesta de carácter jurídico la que se abocará a presentar algunas modificaciones a los textos de las leyes que norman la actividad del autotransporte para que ahora sí, se hagan realidades esas buenas intenciones que expresan los transportistas del país, en su organismo patronal CANAPAT..

## Propuesta

En este apartado hemos querido hacer nuestra propuesta concreta en torno a la investigación de tesis la cual se vincula directamente con las alternativas de solución que se fueron haciendo a lo largo del estudio y en específico en el último capítulo.

La presente va dirigida a modificar, en su caso, algunos artículos y en otros a ampliarlos con adiciones que actualmente no contemplan los tres instrumentos jurídicos que regulan la actividad del autotransporte federal de pasajeros, como son: la Ley Federal del Trabajo, la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares.

Pero antes de abocarnos a redactar el texto de las propuestas queremos explicar brevemente el ¿por que? de ésta.

Por una parte, si bien es cierto que la Ley Laboral es la norma reglamentaria del artículo 123 Constitucional, y que en ella se plasman todas las Condiciones de Trabajo y de Seguridad e Higiene de los trabajadores en general en el país, independientemente de lo que se establece en los Contratos Colectivos, y que el apartado correspondiente a los trabajos especiales, en donde se enmarca el trabajo del autotransporte, se creo toda

---



---

vez que existen trabajos de tal manera especiales, que las disposiciones generales de la Ley no son suficientes para su reglamentación.

Cabe señalar que la autoridad encargada de vigilar las condiciones de trabajo y seguridad e higiene, es la Secretaría del Trabajo y Previsión Social, ya que de conformidad con el artículo 24, fracción primera del Reglamento Interior de la Secretaría del Trabajo y Previsión Social, "corresponde a la Dirección General de Inspección Federal del Trabajo, vigilar el cumplimiento de las normas de trabajo contenidas en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en la Ley Federal del Trabajo y en los Reglamentos, Convenios, Acuerdos y Contratos de Trabajo, así como de todas aquellas disposiciones de la Secretaría en ejercicio de sus atribuciones".

Por otro lado en aquellos aspectos de la Ley en los cuales existen lagunas y en donde existen Convenios de carácter internacional ratificados por México, como es el caso del 153 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) sobre la duración del trabajo y periodos de descanso.(transportes por carretera), que desde ese momento son de aplicación obligatoria para los países que los suscribieron y en donde poco han hecho las autoridades para vigilar su cumplimiento.

Con base en estas consideraciones, le corresponde a la Dirección General de Inspección Federal del Trabajo, vigilar el cumplimiento de todos los Convenios de la OIT que hayan sido ratificados por México, situación que a la fecha desconocemos si se esté llevando a cabo, pero en lo que se refiere al transporte, desconocemos qué medidas se han aplicado en relación al convenio, a qué autoridades se ha confiado la aplicación práctica y actividades de inspección para el cumplimiento de las disposiciones del Convenio y qué tribunales ordinarios, de justicia u otros, han dictado resoluciones sobre cuestiones de principio relativas a la aplicación del Convenio.

---

---

Por otra el hecho de que la, Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal en sus diversos artículos establecen que debe vigilarse el cumplimiento de los Tratados y Convenios internacionales en la materia (arts. 4º y 34); así como la obligación de que los autobuses o camiones adopten las medidas de seguridad (arts.35 y 39) como requisito para el otorgamiento de los permisos. Aspectos que al no ser plenamente especificados hace que no se de su debido cumplimiento.

Finalmente el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares señala genéricamente que los permisos para el servicio de autotransporte federal de pasajeros se otorgarán a todo aquel que cumpla con los requisitos, entre otros, el de Horarios Mínimos(art.7º fracc. XI), no señalando a que se refiere cuando establece esa condición.

Todo lo anterior nos lleva a pensar que al no estar explícitamente establecidos en las normas correspondientes los aspectos tales como la duración del trabajo y periodos de descanso en los transportes por carretera, así como el uso de sistemas de seguridad específicos, hace en primera, que no se de su debido cumplimiento, aunque existan Convenios internacionales que así lo establezcan, y en segunda que la inspección federal del trabajo no supervise su cabal cumplimiento.

Por lo anterior y en referencia a la Ley Federal del Trabajo en su Título Sexto de Trabajos Especiales, Capítulo VI de Trabajo de Autotransportes se haría una adición a su artículo 257, la cual para poderla identificar se encontrará subrayada quedando redactado de la siguiente forma:

“Art.257. El salario se fijara por día o viaje, por boletos vendidos o por circuito o kilómetros recorridos y consistirá en una cantidad fija, o en una prima sobre los ingresos o la cantidad que exceda a un ingreso determinado, o en dos o más de estas modalidades, sin que en ningún caso pueda ser inferior al salario mínimo.

Cuando el salario se fije por viaje, los trabajadores tienen derecho a un aumento proporcional en caso de prolongación o retardo del termino normal de viaje por causa que no le sea imputable.

En cuanto al tiempo de conducción no deberá autorizarse a ningún conductor a conducir ininterrumpidamente durante más de cuatro horas como máximo sin hacer una pausa, pudiendo sobrepasar en una hora como máximo el periodo ininterrumpido mencionado.

La duración total máxima de conducción, comprendida en las horas extraordinarias no deberá exceder de nueve horas por día ni de cuarenta y ocho horas por semana.

Todo conductor asalariado tendrá derecho a una pausa de una hora, después de cinco horas continuas de duración del trabajo.

En cuanto al descanso diario, deberá de ser de diez horas consecutivas por cada periodo de veinticuatro horas, contando a partir del comienzo de la jornada, durante el descanso diario no deberá obligarse al conductor a permanecer en el vehículo o a proximidad de éste.

Los salarios no podrán reducirse si se abrevia el viaje cualquiera que sea la causa".

Por lo que respecta al artículo 263 del mismo ordenamiento, éste quedaria de la forma siguiente:

"Art. 263 Los patrones tienen las obligaciones especiales siguientes:

---

- I. 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 éstos, o cuando el viaje rebase las horas mínimas de conducción al día.
- II. Hacer las reparaciones para garantizar el buen funcionamiento del vehículo y la seguridad de los trabajadores, usuarios y público en general.
- III. Dotar a los vehículos de la herramienta para las reparaciones de emergencia, así como de los sistemas de seguridad que establezcan las normas oficiales mexicanas.
- IV. Observar las disposiciones de los reglamentos de tránsito sobre condiciones de funcionamiento y seguridad de los vehículos.”

Y finalmente, por lo que se refiere al artículo 264 quedaría de la forma siguiente:

“Art. 264 Son causas especiales de rescisión de las relaciones de trabajo:

- I. La negativa a efectuar el viaje contratado o su interrupción sin causa justificada, salvo la pausa que establece el artículo 257. Será considerada en todo caso causa justificada de rescisión a favor del trabajador la circunstancia de que el vehículo no reúna las condiciones de seguridad indispensables para garantizar la vida de los trabajadores, usuarios y del público en general, así como que no disponga de los sistemas de seguridad que establecen las normas oficiales mexicanas y

**II. La disminución importante y reiterada del volumen de ingresos por causas que tengan que ver con los periodos de descanso del conductor, no será considerada como causa justificada de rescisión."**

Esencialmente las modificaciones arriba señaladas serían las que se proponen respecto de la ley Laboral. Ahora bien, por lo que toca a la Ley de Caminos y Puentes de Autotransporte Federal, tenemos lo siguiente:

Se propone hacerle algunas adiciones a la ley de CPAF primeramente en su Capítulo II (Jurisdicción y Competencia) Artículo 5° de la forma siguiente:

"Artículo 5°. Es de jurisdicción federal todo lo relacionado con los caminos, puentes y los servicios de autotransporte que en ellos operan y sus servicios auxiliares.

Corresponden a la Secretaría, sin perjuicio de las otorgadas a otras dependencias de la Administración Pública Federal las siguientes atribuciones:

IV. Vigilar, verificar e inspeccionar los caminos y puentes, los servicios de autotransporte y sus servicios auxiliares" a través de un cuerpo de inspectores que supervisarán la correcta aplicación de las diversas normas en la materia expedidas en el país así como el cumplimiento de los Convenios y Tratados ratificados por el país.

Por otra parte el artículo 17 del mismo ordenamiento el cual establece las causas por las cuales podrán ser revocadas las concesiones y permisos se modificarían sus fracciones VI y XII como sigue:

"Artículo 17. Las concesiones y permisos se podrán revocar por cualquiera de las causas siguientes:

VI. No cubrir las indemnizaciones por daños que se originan con motivo de la prestación de los servicios; tanto a conductores como a usuarios y terceros.

XII. No mantener en vigor la garantía de daños contra terceros, así como contra conductores y usuarios.”

Así mismo, en dicho artículo se agregaría una fracción más que a la letra dijera:

XIII. Sorprender a los conductores laborando más del tiempo replamentario, así como en estado de ebriedad o bajo los efectos de estupefacientes.

Esta última fracción parecería ser que es imputable de forma directa al conductor, pero el responsable de que el trabajador se encuentre en perfecto estado físico y anímico deberá ser el patrón o permisionario, por lo que él tendrá que ser sancionado si a sus conductores se les encuentra bajo los estados antes señalados.

Por otra parte, al artículo 35 habrá que adicionarle que las unidades deberán contar con sistemas de seguridad quedando de la forma siguiente:

“Artículo 35. Todos los vehículos de autotransporte de carga, pasaje o turismo que transiten en caminos y puentes de jurisdicción federal deberán cumplir con la verificación técnica de sus condiciones físicas y mecánicas y disponer de los sistemas de seguridad tales como el de tacografía, retardador electromagnético para el frenado, etc. y demás señalados en las normas oficiales mexicanas y obtener la constancia de aprobación correspondiente con la periodicidad y términos que la secretaría establezca en la norma oficial mexicana respectiva.

Así mismo, los artículos 36 y 37 establecen las obligaciones de obtención de licencia de manejo y de capacitación respectivamente para los conductores, pero en el

---

---

artículo 37 debería ser más explícito respecto de la capacitación, debiendo quedar como a continuación se propone:

“Artículo 37. Los permisionarios tendrán la obligación de conformidad con la ley en la materia de proporcionar a sus conductores capacitación y adiestramiento en aula y carretera de aspectos mecánicos de operación y técnicos que contribuyan a disminuir los accidentes de trabajo, esta capacitación deberá ser tomada cuando menos una vez al año por cada conductor, siendo obligación de las autoridades correspondientes supervisar que se esté dando en los términos señalados.”

Por lo que respecta al artículo 38 proponemos que debe quedar de la forma siguiente:

“Artículo 38. Los permisionarios de los vehículos son solidariamente responsables con sus conductores, en los términos de esta ley, sus reglamentos y demás disposiciones legales aplicables de carácter nacional e internacional, de los daños que causen con motivo de la prestación del servicio.”

Por lo que hace al Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares y en lo referente a su artículo 7º se propone que la fracción XI de dicho artículo quede de la forma siguiente:

“Artículo 7º.- Los permisos para el servicio de autotransporte federal de pasajeros se otorgarán a todo aquél que cumpla con lo siguiente:

XI. Horarios mínimos; que no rebasen la conducción de las unidades por conductor de nueve horas diarias con sus respectivas pausas.”

Por lo que hace al autotransporte de pasajeros en específico, el artículo 23 de dicho ordenamiento deberá quedar ordenado de la forma siguiente:

---

---

“Artículo 23. Los servicios de autotransporte federal de pasajeros se prestarán con regularidad, uniformidad, continuidad, y con sujeción a horarios, los cuales deberán registrarse ante la secretaria, y se mantendrán en aplicación por lo menos durante los dos meses posteriores a su registro, y deberán estar a la vista del público.

Los horarios se cumplirán estrictamente, aún cuando no haya suficiente pasaje para los mismos, salvo caso fortuito o fuerza mayor.

En los casos en los que se pretenda suspender o cancelar el servicio en una ruta o tramo de la misma, los autotransportistas están obligados a dar aviso a la secretaria y al público usuario, cuando menos con treinta días hábiles de anticipación así como a tramitar las bajas correspondientes. Los horarios que establezcan los transportistas en ningún caso deberán rebasar la duración máxima de periodos de trabajo para los conductores que será de nueve horas.”

Como un artículo adicional al capítulo segundo de este ordenamiento (Autotransporte de Pasajeros), se establecería como obligaciones de la autoridad (Secretaría) las referentes a los sistemas de control para vigilar los tiempos de conducción que a nuestro juicio deberían quedar incluidas en el artículo 24, quedando este último de la forma siguiente:

“Artículo 24. La operación de los servicios requerirá de terminales para el ascenso o descenso de viajeros en las poblaciones donde inicien o terminen su recorrido. Considerando las clases de servicio, las características de las poblaciones y los tiempos máximos de conducción, la secretaria emitirá la norma sobre especificaciones que deberán reunir las terminales.

La secretaria para el caso de los tiempos máximos de conducción, deberá establecer la obligación a los transportistas de acatar las siguientes disposiciones:

---



**a)"Disponer de una cartilla individual de control y prescribir las condiciones de su expedición, su contenido y la manera en que deben utilizarla los conductores";**

**b)"Establecer un procedimiento para la declaración de las horas de trabajo efectuadas";**

**Por otra parte, el empleador, transportista o permisionario deberá:**

**a)"Mantener, en la forma aprobada por la autoridad o el organismo competente de cada país, un registro que indique las horas de trabajo y de descanso de todo conductor por él empleado";**

**b)"Poner dicho registro a disposición de las autoridades de control en las condiciones que determine la autoridad o el organismo competente";**

**En lo que se refiere a la inspección, la autoridad o el organismo competente deberá prever:**

**a)"un sistema adecuado de inspección, que comprenda controles en las empresas y en las carreteras";**

**b)"sanciones apropiadas en caso de infracción";**

**La Secretaría podrá colaborar de forma simultánea con las autoridades laborales para llevar a efecto la vigilancia del cumplimiento de las disposiciones antes mencionadas a través de sus órganos inspectivos, o en su caso hacer un reporte a dicha autoridad, de las condiciones en que se encuentran laborando los conductores de las empresas que sean inspeccionadas a efecto de que éstas sean sujetas a una Inspección Federal del Trabajo.**

Con las adiciones anteriores que se proponen, a los instrumentos normativos de referencia, consideramos que la regulación de sus condiciones de trabajo en general quedarían mayormente reguladas, ya que las lagunas existentes quedarían subsanadas y consecuentemente se contribuiría a reducir los accidentes de trabajo.

Ya que si bien es cierto que el Convenio 153 sobre la duración del trabajo y periodos de descanso (transportes por carretera), establece la jornada máxima de conducción a la que deben sujetarse los transportistas para con sus trabajadores, disposición que al no ser vigilado su cumplimiento ha sido de nula su aplicación, y consideramos que al incluirse dentro de las normas fundamentales en la materia, como lo son la Ley Federal del Trabajo y la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, consecuentemente los gobiernos quedan obligados ahora sí, a vigilar su debido cumplimiento a través de sus diversas Entidades Administrativas.

Por otra parte el hecho de que en dichos instrumentos quede establecido cuáles son los sistemas de seguridad que deben tener los autobuses para hacerlos más seguros contribuiremos también así a la disminución de los riesgos de trabajo.

Finalmente hay que apuntar en lo referente a las condiciones de trabajo en general que deben proporcionar los transportistas a los conductores, además de las ya establecidas en la Ley Federal del Trabajo, se les deberá dotar de la alimentación y dormitorios confortables a sus conductores a lo largo de la ruta o en las terminales para que éstos puedan descansar, o en su defecto pagar los viáticos de hospedaje y alimentación correspondientes y no tan solo cuando se demore o retarde el viaje por causa que no sea imputable a éstos.

En síntesis las empresas de autotransporte foráneo de pasajeros en el cumplimiento de las normas que regulan la actividad, aunado a lo antes mencionado, se verán obligadas a designar a conductores descansados después de cada cuatro horas

---

---

continuas de manejo, haciendo los cambios respectivos en las terminales de arribo, eliminando con ello que salgan dos conductores en el mismo autobús y mientras uno conduce, el otro "descansa" en el camarote, situación que no deberá ser permitida por las autoridades correspondientes.

Cabría aquí hacer mención a que la actividad de inspección llevada a efecto por las autoridades a través de las Secretarías correspondientes a efecto de vigilar el debido cumplimiento de las normas en la materia, deberá ser fundamental para lograr la mejora de las condiciones de trabajo, claro está, siempre y cuando se ejerza la función de forma honesta, en la actividad del Autotransporte Foráneo de Pasajeros y en consecuencia se contribuirá a reducir los accidentes y riesgos de trabajo no tan solo con los conductores sino con todos los usuarios del servicio.

## Conclusiones

### **PRIMERA.**

De la presente tesis podemos concluir que en el trabajo del autotransporte foráneo de pasajeros los riesgos y enfermedades que se presentan se deben en gran medida, a las excesivas jornadas de trabajo a las que se encuentran sometidos los choferes o conductores, sin dejar de lado los aspectos psicológicos por los que atraviesen y el exceso de velocidad generado en ocasiones por la angustia de llegar como resultado de periodos de conducción excesivamente prolongados. Ya que si bien es cierto, el salario que les pagan por el trabajo es sensiblemente superior al que perciben otros trabajadores cualificados, el desgaste físico y mental como resultado de la larga jornada de trabajo llega a ser superior y proporcionalmente mal remunerada.

### **SEGUNDA.**

Otro de los aspectos que resultan determinantes para que se presenten accidentes o enfermedades en los trabajadores del volante los constituyen las condiciones en que se prestan los servicios, es decir las condiciones mecánicas de los autobuses, de las instalaciones en donde descansan los operadores, de las carreteras y hasta las

---

climatológicas que influyen en los accidentes por lo que necesariamente se tienen que propugnar por su mejora.

### **TERCERA.**

Las medidas tomadas por las autoridades han sido insuficientes en el sentido de que no realizan con responsabilidad la función de vigilancia y supervisión de las normas en la materia a los transportistas, ya que existe mucha corrupción en ese sentido, habrá que vigilar mas de cerca, para que esta función se realice. Aunado a lo anterior su obligación de cuidado y señalización de los caminos es casi nula tenemos la sospecha de que los presupuestos destinados para tal fin no se aplican. Se debería elevar a nivel reglamentario el que las empresas instalen en sus unidades los dispositivos de seguridad, contribuyendo así a disminuir los riesgos.

### **CUARTA.**

Por lo que toca a las empresas, estas deberá implementar toda esa gama de medidas preventivas que señalan las leyes correspondientes a efecto reducir los accidentes y enfermedades de trabajo, deben entender que el invertir en éstos rubros no es un gasto, ya que el adoptarlás les traerá mejores resultados como negocio, y así el servicio que presten será mejor y por ende la elección que haga el publico usuario del servicio les favorecerá trayendo con ello mejores ganancias.

### **QUINTA.**

Desde el punto de vista laboral, las empresas deben de proporcionar las condiciones de trabajo adecuadas y seguras para que el servicio se preste sin riesgo, los descansos que otorguen al personal conductor serán esenciales para reducir los accidentes aunado a la capacitación y el adiestramiento y a los servicios de salud e

---

---

higiene en donde se desarrollen las actividades, se deberá enfatizar en que el exceso de velocidad es causal importante de los accidentes y las medidas de seguridad que se asuman deberían quedar plasmadas en la Ley, ya que la mayoría de las empresas se concretan a proporcionar lo mínimo de ésta, en cuanto a seguridad y prestaciones se refiere.

#### **SEXTA.**

Los sindicatos deberán luchar por que las condiciones de trabajo y seguridad e higiene que se establecen en los contratos colectivos realmente se cumplan, y vigilar que sus gremiados acaten las medidas para prevenir accidentes y enfermedades de trabajo, hacer campañas de concientización de la importancia de mantenerse sanos y sin vicios, las bases de trabajadores habrán que luchar para que sus representantes dejar de utilizar éstos organismos como trampolines de posiciones políticas que solapan la explotación del trabajador.

#### **SÉPTIMA.**

La participación conjunta del gobierno, a través de la estricta vigilancia en la aplicación de las normas en la materia que deberán estar incluidas en Ley Federal del Trabajo, Convenios Internacionales, Ley de Caminos y Puentes, Reglamentos, entre otras; los sindicatos procurando que en los Contratos Colectivos se incluyan las jornadas máximas y periodos de descanso de los conductores y las empresas pagando mejores salarios y adoptando todas las medidas de seguridad a su alcance, así como proporcionando mejores condiciones de trabajo, nos conducirá a disminuir los accidentes y enfermedades de trabajo, que no tan solo afectan a los trabajadores involucrados en ésta actividad laboral, sino también ha los usuarios del servicio y conductores que circulan por las carreteras del país.

#### **OCTAVA.**

Dado que la mayoría de las unidades no disponen de los sistemas de seguridad, que les permitan una conducción mas segura, el gobierno debe normar la obligatoriedad para que todos los transportistas cumplan con la instalación en sus unidades de dichos dispositivos.

#### **NOVENA.**

Dado que el exceso de velocidad es una causal importante de accidentes, las autoridades de caminos no deberán permitir que en los tramos peligrosos no se exceda la velocidad indicada. Y en virtud de que la fatiga es otro elemento considerable, a los conductores que conduciendo se les encuentre fatigados, no se les deberá permitir continuar el viaje, y en consecuencia multar a la empresa que en esas condiciones le permitió laborar.

#### **DÉCIMA.**

Dado que el alcohol y las drogas en los últimos tiempos se han vuelto un cáncer de la sociedad, y bajo los efectos de las mismas se han detectado a conductores manejando, lo que hace suponer que tanto las empresas como las autoridades no efectúan exámenes médicos a sus trabajadores ni llevan a cabo campañas de concientización, por lo que a los conductores que se les sorprenda bajo los efectos de de esas sustancias, se les deberá de cancelar en definitiva su licencia de manejo.

# Anexos

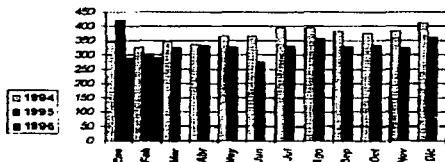


# Anexo 1

<b>MATRIZ DE ENCUESTAS APLICADAS A CONDUCTORES EN EL MANEJO</b>			
<b>CONDUCTORES ENTREVISTADOS</b>	<b>TIPO DE PROBLEMA QUE INFLUYE</b>	<b>RECORRIDO</b>	<b>PROPUESTAS DE SOLUCIÓN DE CONDUCTORES</b>
80	PERSONALES	Poza Rica y Tampico	Mas Tiempo con la Familia
90	LABORALES	Poza Rica y Tampico	Mejores Condiciones de Trabajo
116	PASAJEROS	Poza Rica y Tampico	Proporcionar Información en Taquillas
286			

## Anexo 2

*Gráfica Comparativa de Accidentes  
Durante 1994, 1995 y 1996*

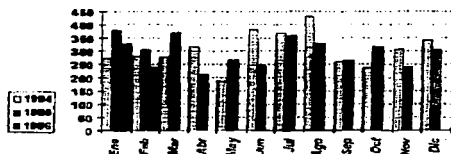


*Estadística Comparativa de Accidentes  
por los Años 1994, 1995 y 1996*

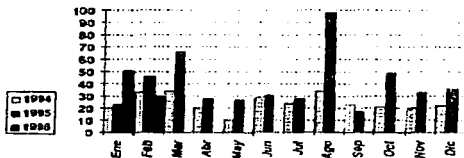
Año	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
1996	267	289											570
1995	421	294	324	331	328	276	339	357	328	336	323	382	4 008
1994	348	326	347	335	366	365	394	393	383	377	384	411	4 427

## Anexo 3

*Gráfica Comparativa de Lesionados  
Durante 1994, 1995 y 1996*



*Gráfica Comparativa de Muertos  
Durante 1994, 1995 y 1996*



# Bibliografía

GERARDA Y VEGA DE LA A. Manual del Seguro Social. Limusa, Primera Edición. México, 1987.

BARRY, Carr. El Movimiento Obrero y la Política en México 1910-1929. Nueva Era, Primera Edición. México, 1981.

BRISEÑO RUIZ Alberto. Reformas al Seguro Social Golpe Parejo. Harla, Segunda Edición. México, 1993.

BRISEÑO RUIZ Alberto. Derecho Mexicano de los Seguros Sociales. Harla, Primera Edición. México, 1987.

CAMACHO, Manuel. La Clase Obrera en la Historia de México. El Futuro Inmediato. Instituto de Investigaciones Sociales, UNAM. Siglo XXI, Primera Edición. México, 1980.

CANO INGELMO Alberto José. El concepto de Accidente en el Derecho Español. BOSH, Tercera Edición. Barcelona, 1958.

NUEVA LEY FEDERAL DEL TRABAJO TEMATIZADA Y SISTEMATIZADA. Por Baltazar Cavazos Flores, Trillas, Primera Edición. México, 1993.

DE LA CUEVA, Mario. Derecho Mexicano del Trabajo. Tomo I. Porrúa, Tercera Edición. México, 1970.

DE LA CUEVA, Mario. Derecho Mexicano del Trabajo. Tomo II. Porrúa, Tercera Edición. México, 1970.

GUERRERO, Euquerío. Manual de Derecho del Trabajo. Porrúa, Segunda Edición. México, 1994.

J. KALLE, Dionicio. Los Riesgos de Trabajo Aspectos Técnicos Prácticos. Trillas, Primera Edición. México, 1985.

MENDIETA Y NUÑEZ Lucio. El Derecho Social. Porrúa, Primera Edición. México, 1987.

MUÑOZ LOPEZ, Rafael. Implicaciones Fiscales en la Autodeterminación Patronal del Grado de Riesgo para el Pago de Cuotas al Seguro Social. Ediciones Fiscales ISEF, S.A. México, 1995.

DE BUEN LOZANO Néstor. Derecho del Trabajo Tomo I. Porrúa, Tercera Edición. México, 1994.

DE BUEN LOZANO Néstor. Derecho del Trabajo Tomo II. Porrúa, Tercera Edición. México, 1994.

DE BUEN LOZANO Néstor. Derecho Procesal del Trabajo. Porrúa, Segunda Edición. México, 1990.

RAMO Eusébio y Ana Rosa Tapia Ortega. La Teoría del Riesgo de Trabajo. Sociedad Cooperativa Manao Capac, Primera Edición. México, 1988.

SANCHEZ HERNANDEZ, Faustino y Lorenzo Sandoval Torales. Legislación Laboral y Seguridad Social Tomo III. Trillas, Primera Edición. México 1988.

SANCHEZ LEON, Gregorio. Derecho Mexicano de la Seguridad Social. Cárdenas Editor y Distribuidor, Primera Edición. México, 1987.

SANTOS AZUELA, Héctor. Elementos de Derecho de Trabajo. Porrúa, Primera Edición. México, 1994.

SANTOS AZUELA Héctor. El Sindicalismo en México. Porrúa, Primera Edición. México, 1994.

TRUEBA URBINA, Alberto. Nuevo Derecho Internacional Social. Porrúa, Primera Edición. México, 1980.

TENA SUCK Rafael y Hugo Italo Morales SalJaña. Derecho de la Seguridad Social. PAC, Primera Edición. México, 1992.

## LEGISLACIÓN

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Porrúa, 102a. edición. México, 1995.

Ley del Seguro Social. Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 10. de abril de 1973.

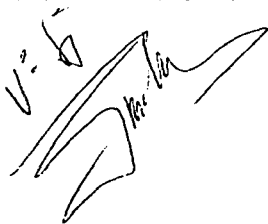
Ley del Seguro Social. Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 21 de diciembre de 1995.

Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal. Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 22 de diciembre de 1993.

Ley del Impuesto Sobre la Renta. Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 30 de diciembre de 1980.

Convenio 153 Convenio Sobre Duración del Trabajo y Periodos de Descanso en los Transportes por Carretera. Oficina Internacional del Trabajo. Ginebra, 1979. Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 14 de mayo de 1982.

Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares. Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 22 de noviembre de 1994.

Handwritten signature and initials in black ink. The initials 'V-6' are written at the top left. Below them is a large, stylized signature that appears to be 'Ker-...' followed by a long horizontal stroke.