

## QUE REFORMA LOS ARTÍCULOS 258 Y 272 Y ADICIONA UN ARTÍCULO 265 BIS A LA LEY FEDERAL DEL TRABAJO, A CARGO DE LA DIPUTADA MA TERESA ROSAURA OCHOA MEJÍA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO

Quien suscribe, diputada María Teresa Rosaura Ochoa Mejía, en nombre de las diputadas y diputados integrantes del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano de la LXV Legislatura de la Cámara de Diputados, con fundamento en el artículo 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como en los artículos 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración del pleno de la honorable Cámara de Diputados iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman los artículos 258 y 272; y se adiciona un artículo 265 Bis, todos de la Ley Federal del Trabajo, de conformidad con la siguiente

### Exposición de Motivos

El Diccionario de la Lengua Española, en una de sus acepciones, define “trabajo” como “esfuerzo humano aplicado a la producción de riqueza, en contraposición a capital”.<sup>1</sup> Por lo que puede decirse que el trabajo es el resultado de la actividad humana que tiene por objeto crear satisfactores y que hace necesaria la intervención del Estado para regular su vinculación y funcionamiento con los demás factores de la producción.<sup>2</sup>

Tal como se señala en el artículo 3o. de la Ley Federal del Trabajo, el trabajo es un derecho y un deber social. No es artículo de comercio, y exige respeto para las libertades y dignidad de quien lo presta, así como el reconocimiento a las diferencias entre hombres y mujeres para obtener su igualdad ante la ley. Debe efectuarse en condiciones que aseguren la vida digna y la salud para las y los trabajadores y sus familiares dependientes.<sup>3</sup>

A través de la historia, los mares han contado con una gran importancia económica, política, social y cultural, en consecuencia, el dominio de sus recursos ha definido la historia de la humanidad desde las primeras civilizaciones.<sup>4</sup> En el caso de nuestro país, desde tiempos de la colonia, los puertos mexicanos han sido un pilar fundamental para el desarrollo de las industrias, por lo cual no han dejado de crecer y modernizarse.<sup>5</sup>

México es un país que cuenta con una variedad de costas marítimas, permitiendo así que los trabajos portuarios en materia de importación y exportación sean una de las fuentes principales de ingreso en el país. Tan sólo en 2021, el comercio exterior representó 83.6 por ciento del producto interno bruto (PIB) nacional,<sup>6</sup> y alrededor de 85 por ciento de este comercio es llevado a cabo por vía marítima.<sup>7</sup>

La importancia de los puertos mexicanos ha permitido el desarrollo del trabajo portuario, principalmente en los puertos de Manzanillo y Veracruz, debido a la gran cantidad de mercancías que se movilizan por año y a la ubicación geográfica estratégica con la que cuentan, generando fuentes de trabajo relacionadas con las diversas maniobras de carga y descarga de mercancías en los buques o en tierra, sin embargo, dicha generación de empleo ha sido en condiciones de precariedad laboral, producto de la contratación por tiempo determinado que predomina en los trabajos portuarios.

Es importante destacar que el 25 de junio de 1973, la Organización Internacional del Trabajo adoptó el “C137 –Convenio sobre el trabajo portuario, 1973”,<sup>8</sup> estableciendo en su artículo 2:

“1. La política nacional deberá estimular a todas las partes interesadas a que, en la medida de lo posible, se asegure el empleo permanente o regular de los trabajadores portuarios.

2. En cualquier caso, deberán asegurarse a los trabajadores portuarios periodos mínimos de empleo o ingresos mínimos, cuya amplitud e índole dependerán de la situación económica y social del país y del puerto de que se trate”.

Dicho Convenio se encuentra ratificado actualmente por 25 países,<sup>9</sup> entre ellos, España, Francia, Italia, Suecia, Noruega, Cuba, Brasil y Uruguay, sin embargo, México aún no ratifica este Convenio; no obstante, se puede resaltar la importancia de los razonamientos que dan origen al mismo, entre ellos, los contenidos en su preámbulo destacan que los trabajadores portuarios deberían beneficiarse de la introducción de nuevos métodos tecnológicos de manipulación de cargas y que, por lo tanto, a la vez que se planean e introducen los nuevos métodos, deberían planearse y adoptarse una serie de medidas para mejorar en forma duradera su situación, tales como la regularización del empleo y la estabilización de los ingresos, y otras medidas relativas a las condiciones de trabajo y de vida y a la seguridad e higiene del trabajo portuario.

Asimismo, la Organización de los Estados Americanos (OEA), plantea en un documento denominado *Efectos de la privatización de los puertos para los intereses de los trabajadores*, que los gobiernos nacionales deben empeñarse en respaldar el principio del empleo regular y permanente para los trabajadores portuarios. La inestabilidad laboral, mediante la contratación de trabajadores no capacitados y no experimentados, debe evitarse; y es necesario que todos los interesados adopten medidas que minimicen la reducción de la fuerza de trabajo y los efectos negativos provocados por la mayor flexibilidad del trabajo. Cuando no sea posible ofrecer un empleo permanente y regular, los empleadores y los representantes de los trabajadores deberán formular y acordar la garantía de un ingreso mínimo y las condiciones de empleo.<sup>10</sup>

En nuestro país, en un inicio los trabajadores se organizaron en Sindicatos Portuarios, para velar por sus intereses laborales. Al momento en que la actividad portuaria fue regulada por el artículo 124 de la Ley de Vías de Comunicación (1940) y reformas posteriores, la naturaleza laboral del sector se desvirtuó, pues al convertirse en concesionarios o prestadores de servicios, los empleadores iniciaron con la práctica de contratar trabajadores no calificados, denominados “cuijes”, quienes realizan trabajos por un salario y prestaciones menores a las que las organizaciones sindicales pactan.

En el año de 1970 se creó la Ley Federal del Trabajo la cual es de observancia general en toda la República y rige las relaciones de trabajo comprendidas en el artículo 123, apartado A, de la Constitución el cual señala que toda persona tiene derecho al trabajo digno y socialmente útil; al efecto, se promoverán la creación de empleos y la organización social de trabajo, conforme a la ley.

Sin embargo, dicha ley se había convertido en un freno para el crecimiento y la modernización de la economía mexicana, pues en esos años, México no tenía tratados de libre comercio y su población económicamente activa era apenas de un tercio de la actual. Además de ser la segunda legislación laboral más rígida de los 34 países de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE).<sup>11</sup>

Es por ello que en el año 2012 fue aprobada la reforma laboral con la cual se buscaba mejorar las condiciones de seguridad y salud en el trabajo, reduciendo los riesgos para los trabajadores al fortalecer las facultades de vigilancia de las autoridades, estableciendo nuevas modalidades de contratación flexibles, como los contratos de capacitación inicial y por hora, se regularon otras formas de contratación como la subcontratación para asegurar los derechos de los trabajadores, se establecieron nuevos mecanismos de transparencia y rendición de cuentas para el registro de sindicatos y para la elección de sus directivas, entre otros.

Pese a ello, en los distintos puertos del país existe una problemática actual que radica en que los contratos colectivos que rige la actividad de los trabajadores portuarios tiene un carácter eventual por obra o tiempo determinados, en los que se contiene una relación laboral entre el trabajador portuario con un empleador, en

virtud del cual, el trabajador conviene en ejecutar una o más labores específicas y transitorias de carga y descarga de mercancías y demás faenas propias de la actividad portuaria, a bordo de las naves o en tierra.

Al tratarse de trabajos eventuales cuyo salario definido por el empleador depende del tiempo, turno, unidad de obra, peso de bultos y de cualquier otra índole, limita al trabajador en su aspiración legítima de su derecho humano a un trabajo digno, permanente, indefinido, con salario suficiente.

Tal como se expone en el *Simposio de seguridad social 2021: particularidades de la seguridad social en las actividades portuarias*, producto de la constante alta y baja del trabajador en el sistema de seguridad social, cuando éste reingresa, lo hace con la base salarial de acuerdo al tabulador de categoría y turno, pero si hay variantes en el salario, no se puede avisar al Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS), ya que sólo es posible enviar un movimiento afiliatorio, lo que tiene como consecuencia que no se reconozca el salario “real” para efecto del pago de cuotas, en detrimento de las prestaciones laborales que de estas se derivan.

De igual forma, limita al trabajador a las prestaciones a las que por ley tiene derecho, pues al ser liquidado cada semana, tiene como consecuencias el no generar antigüedad, cobrar sólo la parte proporcional de aguinaldo, limitar sus vacaciones, crédito de vivienda, se afecte su derecho a la jubilación y pensión, además, se arriesga su derecho a la seguridad pues su temporalidad en el trabajo hace que constantemente sea dado de baja-alta junto con sus beneficiarios, en la atención médica a la que tienen derecho.

La realidad es que, la operación portuaria representa hoy un eslabón importante en la red de transporte, que debe mejorar constantemente para poder satisfacer las demandas del comercio internacional. El aumento del volumen de las mercancías transportadas, la creciente sofisticación de las infraestructuras, el extendido uso de contenedores y la magnitud de las inversiones de capital necesarias para el desarrollo de las actividades de operación portuaria obligan a profundas reformas en el sector para la formación de trabajadores calificados que figuren en registros laborales permanentes.

Lo anteriormente expuesto deriva en la propuesta de adicionar un artículo 265 Bis a la Ley Federal del Trabajo, en el sentido que ilustra el siguiente cuadro comparativo:

### **Ley Federal del Trabajo**

LEY VIGENTE CAPITULO VII	PROPUESTA DE ADICIÓN CAPITULO VII
<p data-bbox="110 205 573 296"><b>Trabajo de maniobras de servicio público en zonas bajo jurisdicción federal</b></p> <p data-bbox="94 331 589 743"><b>Artículo 265.-</b> Las disposiciones de este capítulo se aplican al trabajo de maniobras de servicio público de carga, descarga, estiba, desestiba, alijo, chequeo, pilotaje o practicaje, amarre, acarreo, almacenaje y transbordo de carga y equipaje, que se efectúe a bordo de buques o en tierra, en los puertos, vías navegables, estaciones de ferrocarril y demás zonas bajo jurisdicción federal, al que se desarrolle en lanchas para prácticos, y a los trabajos complementarios o conexos.</p> <p data-bbox="99 779 298 806"><b>Sin correlativo.</b></p>	<p data-bbox="630 205 1076 296"><b>Trabajo de maniobras de servicio público en zonas bajo jurisdicción federal</b></p> <p data-bbox="605 331 1101 743"><b>Artículo 265.-</b> Las disposiciones de este capítulo se aplican al trabajo de maniobras de servicio público de carga, descarga, estiba, desestiba, alijo, chequeo, pilotaje o practicaje, amarre, acarreo, almacenaje y transbordo de carga y equipaje, que se efectúe a bordo de buques o en tierra, en los puertos, vías navegables, estaciones de ferrocarril y demás zonas bajo jurisdicción federal, al que se desarrolle en lanchas para prácticos, y a los trabajos complementarios o conexos.</p> <p data-bbox="605 779 1101 1226"><b>Artículo 265 Bis. Los Trabajadores Portuarios, serán contratados por tiempo indeterminado, salvo las disposiciones de esta Ley en los tipos de contratación individual. Asimismo, estos trabajadores tendrán derecho al uso, goce y disfrute de la estabilidad en el empleo y todas las prestaciones derivadas de la Ley y los Contratos Colectivos de Trabajo. De igual forma, tendrán derecho a todos los beneficios de la seguridad social, sin distinción ni discriminación alguna.</b></p>

Adicionalmente, es de señalar que la vigente Ley Federal del Trabajo, en sus artículos 258 y 272, se establece un porcentaje para el aumento de salario. El artículo 258 para un supuesto de “Trabajo de autotransportes”, y por su parte, el artículo 272, para un supuesto de “Trabajo de maniobras de servicio público en zonas bajo jurisdicción federal”.

Ambos artículos señalados, en su redacción establecen un porcentaje de “dieciséis sesenta y seis por ciento”, de lo cual se puede desprender que la escritura correcta de la cifra es “dieciséis punto sesenta y seis por ciento”, tal como se interpreta en la siguiente Tesis Aislada en Materia Laboral del Primer Tribunal Colegiado de Circuito del Centro Auxiliar de la Décima Región<sup>12</sup>

**Ofrecimiento de trabajo. Es de mala fe al efectuarse sin el pago del séptimo día (trabajo de autotransportes).**

De acuerdo con los artículos 123, apartado A, fracción IV, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y 69 de la Ley Federal del Trabajo, por cada seis días de labores, el trabajador tiene derecho a disfrutar de un día de descanso por lo menos, con goce de salario íntegro; prestación de la cual gozan también los choferes y conductores de vehículos, cuyo importe se calculará en un **dieciséis punto sesenta y seis por ciento** de lo percibido por el trabajador en una semana, **de conformidad con el numeral 258 de la citada**

**legislación** ; en esa tesitura, si el salario consiste en un porcentaje de la cantidad que el patrón cobra por el servicio de transporte de carga, o sea, por flete, en el que no se incluye el pago del séptimo día, y con motivo del despido injustificado y de su negativa por parte del patrón, éste ofrece el trabajo en las mismas condiciones en que se desempeñaba, es inconcuso que la reinstalación ofrecida es de mala fe, toda vez que pugna con las prestaciones mínimas que deben regir en las relaciones laborales, atento a que se pretende que el trabajador regrese a sus labores sin el pago del séptimo día, lo cual resulta ilegal.

Por lo que, en atención de una redacción exacta, se propone la reforma de los artículos 258 y 272 Ley Federal del Trabajo, en el sentido que ilustra el siguiente cuadro comparativo:

**Ley Federal del Trabajo**

<b>LEY VIGENTE</b>	<b>PROPUESTA DE REFORMA</b>
<b>Artículo 258.-</b> Para determinar el salario de los días de descanso se aumentará el que perciban por el trabajo realizado en la semana, con un dieciséis sesenta y seis por ciento.	<b>Artículo 258.-</b> Para determinar el salario de los días de descanso se aumentará el que perciban por el trabajo realizado en la semana, con un dieciséis <b>punto</b> sesenta y seis por ciento.
<b>Artículo 272.-</b> Los trabajadores tienen derecho a que el salario diario se aumente en un dieciséis sesenta y seis por ciento como salario del día de descanso.  Asimismo, se aumentará el salario diario, en la proporción que corresponda, para el pago de vacaciones.	<b>Artículo 272.-</b> Los trabajadores tienen derecho a que el salario diario se aumente en un dieciséis <b>punto</b> sesenta y seis por ciento como salario del día de descanso.  Asimismo, se aumentará el salario diario, en la proporción que corresponda, para el pago de vacaciones.

Por todo lo anteriormente expuesto y fundado, someto a consideración de esta honorable asamblea, la siguiente iniciativa con proyecto de

**Decreto por el que se reforman los artículos 258 y 272; y se adiciona un artículo 265 Bis, todos de la Ley Federal del Trabajo**

**Único.** Se reforman los artículos 258 y 272; y se adiciona un artículo 265 Bis, todos de la Ley Federal del Trabajo, para quedar como sigue:

**Artículo 258.** Para determinar el salario de los días de descanso se aumentará el que perciban por el trabajo realizado en la semana, con un dieciséis **punto** sesenta y seis por ciento.

**Artículo 265 Bis. Los Trabajadores Portuarios, serán contratados por tiempo indeterminado, salvo las disposiciones de esta Ley en los tipos de contratación individual. Asimismo, estos trabajadores tendrán derecho al uso, goce y disfrute de la estabilidad en el empleo y todas las prestaciones derivadas de la Ley y los Contratos Colectivos de Trabajo. De igual forma, tendrán derecho a todos los beneficios de la seguridad social, sin distinción ni discriminación alguna.**

**Artículo 272.** Los trabajadores tienen derecho a que el salario diario se aumente en un dieciséis **punto** sesenta y seis por ciento como salario del día de descanso.

Asimismo, se aumentará el salario diario, en la proporción que corresponda, para el pago de vacaciones.

## **Transitorio**

**Único.** El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

## **Notas**

1 Real Academia Española (S/F). Diccionario de la lengua española (versión electrónica 23.6). Trabajo. Disponible en: <https://dle.rae.es/trabajo>

2 Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública (2006), “Definición”, en Trabajo. Disponible en: [https://archivos.diputados.gob.mx/Centros\\_Estudio/Cesop/Eje\\_tematico/d\\_trabajo.htm#\[Citar%20como\]](https://archivos.diputados.gob.mx/Centros_Estudio/Cesop/Eje_tematico/d_trabajo.htm#[Citar%20como])

3 Cámara de Diputados (2023). Ley Federal del Trabajo. Disponible en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LFT.pdf>

4 Secretaría de Marina (2020). México y el mar: Relevancia del poder marítimo nacional. Disponible en: [https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/597070/E-book\\_ISBN\\_230320.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/597070/E-book_ISBN_230320.pdf)

5 The Logistics World (2021). Los 5 puertos marítimos más importantes en México. Disponible en: <https://thelogisticsworld.com/historico/los-5-puertos-maritimos-mas-importantes-en-mexico/#:~:text=Desde%20tiempos%20de%20la%20colonia,en%20t%C3%A9rminos%20de%20comercio%20mar%C3%ADtimo.>

6 Santander Trade Markets (2023). Cifras del comercio exterior en México. Disponible en: <https://santandertrade.com/es/portal/analizar-mercados/mexico/cifras-comercio-exterior>

7 Gobierno de México (2023). Comunicado de prensa núm.: 017/2023. Disponible en:

<https://www.gob.mx/semar/unicapam/articulos/la-secretaria-de-marina-como-autoridad-maritima-nacional-ha-abanderado-181-buques-mercantes#:~:text=En%20el%20comercio%20exterior%20de, llevan%20a%20cabo%20v%C3%ADa%20mar%C3%ADtima.>

8 Organización Internacional del Trabajo (S/F). C137 - Convenio sobre el trabajo portuario, 1973 (núm. 137). Disponible en: [https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100\\_I LO\\_CODE:C137](https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_I LO_CODE:C137)

9 Organización Internacional del Trabajo (S/F). Ratificación del C137 - Convenio sobre el trabajo portuario, 1973 (núm. 137). Disponible en: [https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=1000:11300:0::NO:11300:P11300\\_INSTRUMENT\\_ID:312282](https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=1000:11300:0::NO:11300:P11300_INSTRUMENT_ID:312282)

10 Organización de los Estados Americanos (S/F). Efectos de la Privatización de los Puertos para los intereses de los Trabajadores. Disponible en: [https://www.oas.org/cip/epriv\\_guatemala99.html](https://www.oas.org/cip/epriv_guatemala99.html)

11 Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (2017). Diagnóstico de la OCDE sobre la Estrategia de Competencias, Destrezas y Habilidades de México: Resumen Ejecutivo México 2017. Disponible en: <https://www.oecd.org/mexico/Diagnostico-de-la-OCDE-sobre-la-Estrategia-de-Competencias-Destrezas-y-Habilidades-de-Mexico-Resumen-Ejecutivo.pdf>

12 Suprema Corte de Justicia de la Nación (2010). Tesis: VIII.1o.(X Región) 3 L. Disponible en: <https://sjf2.scjn.gob.mx/detalle/tesis/164450>

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 13 de diciembre de 2023.

Diputada María Teresa Rosaura Ochoa Mejía (rúbrica)