

419  
2g.

# UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO



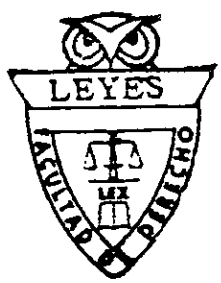
FACULTAD DE DERECHO

SEMINARIO DE DERECHO DEL TRABAJO Y DE LA SEGURIDAD SOCIAL

"PROPUESTAS DE MODIFICACION A LA LEY FEDERAL DEL TRABAJO, EN LO REFERENTE AL TRABAJO DE LAS TRIPULACIONES AERONAUTICAS"

## T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE LICENCIADO EN DERECHO PRESENTA:  
GILBERTO LOPEZ MEYER



ASESOR DE TESIS: LIC. HECTOR MANUEL MEDRANO HURTADO.

CIUDAD UNIVERSITARIA,

1998.

TESIS CON FALLA DE ORIGEN

269234



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.

## DEDICATORIAS

A mi siempre amada Yamile. Gracias por todo. ¡Que luego se nos hizo tarde!

A Adriana. Enorme promesa de amor valiente y solidario. ¡Te Amo!

A mis padres y hermanos. A mi abuela y a toda mi familia. De hecho todo lo que soy es por ustedes. A mis hermanos políticos: Ivonne y Nacho. ¡Bienvenidos!

A mis hermanos de la vida: Antonella y Adolfo; Tuti y Chuy; Fer. Más que por las alegrías, los quiero por las enormes tristezas que hemos compartido y superado juntos.

A mis suegros Doña Lupita y Don Fernando y a toda la familia Medina Rodríguez. Nunca podré pagar toda su comprensión y su cariño.

A mis suegros Doña Martha y Don Guillermo. Al tiempo, tiempo.

A mi gran guía y amigo Carlos Smith y a Guada. Aún sufro por no haber sido lo suficientemente fuerte para ayudarte contra la injusticia.

Al Lic. Héctor Manuel Medrano Hurtado. Gracias por su infinita paciencia y comprensión de mis limitaciones. Y también por sus consejos.

A los sindicalistas más probos que he conocido: Enrique Rojas Hernández y Mauricio Rodríguez Aguilera.

A la Sra. Rosa María Martínez Silva, leal compañera de mil batallas.

A todos los que quiero y que me quieren. Afortunadamente creo que son muchos.

# ÍNDICE

	<i>Página</i>
<b>INTRODUCCIÓN</b>	1
<b>CAPÍTULO 1</b>	<b>Evolución histórica del Derecho Laboral y Aeronáutico Mexicano.</b>
	1
1.1	Derecho Laboral.
	1
1.1.1	El artículo 123 constitucional.
	3
1.1.2	Delimitación del Derecho Laboral Aeronáutico dentro de la jurisdicción federal.
	9
1.1.3	La Ley Federal del Trabajo de 1931.
	13
1.1.4	La reforma del 31 de diciembre de 1959.
	16
1.2	Derecho Aeronáutico.
	63
<b>CAPÍTULO 2</b>	<b>Legislación vigente.</b>
	73
2.1	Ley Federal del Trabajo de 1970.
	73
2.2	Ley de Aviación Civil de 1995.
	79
2.3	Proyecto de Reglamento de la Ley de Aviación Civil.
	81
<b>CAPÍTULO 3</b>	<b>Algunas de las deficiencias detectadas en el capítulo de la Ley Federal del Trabajo referente a las tripulaciones aeronáuticas.</b>
	83
3.1	Problemas relativos al ámbito de aplicación de la Ley Federal del Trabajo.
	84
3.1.1	Delimitación del ámbito espacial de aplicación.
	84
3.1.2	Delimitación del ámbito personal de aplicación.
	85
3.2	Problemas relativos a la jornada de trabajo.
	87
3.2.1	Clarificación del procedimiento de determinación de cuando se considerará jornada nocturna.
	87
3.2.2	Establecimiento de una jornada diaria máxima de servicio.
	88
3.2.3	Clarificación de la jornada ordinaria por día.
	88
3.3	Problemas relativos a la previsión social.
	89
3.3.1	Traslado de cadáveres de tripulantes al lugar de residencia en caso de muerte durante su trabajo fuera de base.
	89
3.4	Problemas relativos a la seguridad e higiene en el trabajo.
	90
3.4.1	Corrección de la periodicidad de los exámenes médicos a tripulantes.
	90
3.4.2	Delimitación de la prohibición de ingerir bebidas alcohólicas.
	91

3.5	Problemas relativos a la redacción de la Ley.	92
3.5.1	Actualización de la Ley Laboral en sus referencias a las Leyes aeronáuticas.	93
<b>CAPÍTULO 4</b>	<b>Propuestas de modificación a la Ley Federal del Trabajo.</b>	<b>94</b>
4.1	En cuanto al ámbito de aplicación de la Ley.	95
4.1.1	Ámbito espacial de aplicación.	95
4.1.2	Ámbito personal de aplicación.	96
4.2	En cuanto a la jornada de trabajo de las tripulaciones.	97
4.2.1	Cuando se considerará jornada nocturna.	98
4.2.2	Jornada diaria máxima de servicio.	99
4.2.3	Jornada ordinaria de vuelo por día.	101
4.3	En cuanto a la previsión social.	102
4.3.1	Traslado de cadáveres de tripulantes.	103
4.4	En cuanto a la seguridad e higiene en el trabajo.	103
4.4.1	Periodicidad de los exámenes médicos a los tripulantes.	104
4.4.2	Prohibición de ingerir bebidas alcohólicas.	105
4.5	En cuanto a la redacción de la Ley.	106
4.5.1	Corrección de las referencias a las Leyes aeronáuticas.	106
	<b>CONCLUSIONES</b>	<b>108</b>
	<b>BIBLIOGRAFÍA</b>	<b>112</b>

## INTRODUCCIÓN.

El hombre siempre ha tenido la necesidad de viajar, motivado por la esperanza de encontrar mejores terrenos de caza, la necesidad de huir de sus enemigos o de las catástrofes naturales, el crecimiento demográfico o inclusive la curiosidad.

Así es como la historia del ser humano está estrechamente ligada al desarrollo de los distintos sistemas de transporte.

Prácticamente todas las formas de producción dependen, para su explotación y desarrollo, de comunicaciones efectivas. Únicamente como ejemplo, podríamos decir que la revolución industrial no se hubiera podido concebir si no se hubiese dado un avance significativo correspondiente en las técnicas del transporte, representadas por las máquinas de vapor que fueron instaladas en los barcos y en los ferrocarriles.

En un principio, el hombre solo disponía de sus piernas. Luego vino la canoa rústica para ser usada en ríos y lagos y a lo largo de las costas. Muchos miles de años habrían de pasar para que los animales salvajes fueran domesticados para poder ser montados. Después vino la rueda la cual constituyó un enorme avance al ser estas instaladas en vehículos que eran arrastrados por animales lo

cual permitió viajar con más rapidez, pero cuyo principal efecto se generó en la posibilidad de proporcionar un sistema terrestre de transporte de mercancías que exigía un esfuerzo y por lo tanto, una cantidad de energía mucho menor.

El desarrollo de los elementos de transporte fue un proceso muy lento y casi todos los adelantos que pueden ser considerados como tales se produjeron en los últimos ciento cincuenta años.

Por ejemplo, el viaje que realizó Marco Polo de China a Persia en el siglo XIII le llevó cuatro años y en la actualidad cualquier avión moderno puede realizar el mismo trayecto en tan sólo cinco horas. Hace doscientos cincuenta años las cosas no funcionaban mucho mejor que hoy en día, ya que la velocidad promedio de una diligencia rara vez excedía los ocho kilómetros por hora. Las condiciones en que viajaron a América los inmigrantes europeos no tendría actualmente ningún atractivo para nosotros. Normalmente, la travesía se iniciaba con un viaje en carreta por caminos malísimos para llegar hasta los puertos de partida en donde les esperaba una larga estancia en un buque de vela que, en el mejor de los casos, duraba cerca de diez semanas y se desarrollaba en condiciones de hacinamiento y sanitarias indescriptibles.

En estas condiciones, viajar por placer era impensable para la gente común y corriente, con excepción de unos cuantos locos o excéntricos amantes del peligro y las incomodidades.

Sin embargo, el hombre siempre se había preguntado, ¿por qué los pájaros viajan con tanta facilidad? Si una criatura tan frágil como el gorrión puede elevarse con suma facilidad, ¿será posible para el hombre hacerlo en las mismas condiciones que aquéllos lo hacen? Muchos aventurados humanos así lo creyeron y durante siglos la mayoría de ellos encontraron la muerte al lanzarse desde lo alto de las rocas y las torres, al no poder hacer realidad el sueño, utilizando sus alas construidas a imagen y semejanza de las de los pájaros. Solo alcanzó éxito el mitológico Dédalo y únicamente por ser tan solo eso, un mito.

No fue sino hasta el año de 1783, cuando el osado Francois Pilatre de Rozier ascendió en el cielo francés a bordo de un globo Montgolfier de tela forrada de papel.<sup>1</sup> Se había hecho realidad el vuelo del hombre. Había nacido la aviación y con ella el derecho aeronáutico, o cuando menos una ligera semblanza de este, dado que muy pronto las autoridades francesas consideraron prudente publicar un bando en toda Francia alertando a la población sobre dichos artefactos. Esta curiosa disposición señalaba que no debía temerse ante la aparición de "globos que presentaban una apariencia de luna oscurecida..." aunque "...lejos de ser un fenómeno terrorífico, no se trataba más que de una máquina compuesta de tafetán o de tela ligera ...y que, lejos de causar

---

<sup>1</sup> UGARTE ROMANO, Luis. *Ley, Convenios, Tratados y otros temas de Aeronáutica Civil*. Ediciones Espejo de Obsidiana. México 1995. p. 15.



ningún daño, es de presumir que algún día sus aplicaciones serán útiles a la sociedad".<sup>2</sup>

Sin embargo, dadas las limitaciones de los artefactos más ligeros que el aire tales como los globos, era imposible que dicho vuelo se asemejara al de los pájaros, girando, subiendo o bajando rápidamente con un solo golpe de las alas. Era necesaria una nueva forma de sustentación para liberarse de dichas limitaciones.

Muchos fueron los que siguieron intentándolo durante muchos años y aunque se lograban importantes avances en los principios teóricos del vuelo, hacía falta una fuente de potencia más ligera y eficiente que la máquina de vapor para lograr la hazaña. Por fin, el invento del motor de gasolina hizo posible la propulsión que todo el mundo esperaba.

Así fue como el 17 de diciembre de 1903, en las dunas de Kitty Hawk, Carolina del Norte, en los Estados Unidos de Norteamérica, el hombre realizó un sueño que había codiciado durante siglos, al realizar el primer vuelo en un aparato más pesado que el aire. Su aparato no tenía ruedas, ni asiento, ni instrumentos, con excepción de un trozo de tela que se movía en dirección del viento e indicaba si el aparato, llamado "El volador", derrapaba o volaba en línea recta. Los hermanos Wilbur y Orville Wright fueron

---

<sup>2</sup> *Idem.*

los responsables de tan notoria hazaña, la cuál iba a cambiar el curso de la historia. Desde entonces, el avión ha experimentado un desarrollo revolucionario.

Antes de 1914, pocos creían en la utilización militar de la aviación con excepción de los aviones de reconocimiento. Sin embargo, se realizaron algunos experimentos disparando fusiles y dejando caer bombas y torpedos desde los mismos, los cuales no fueron tomados muy en cuenta por los altos mandos militares de aquellos tiempos.

Paradójicamente, la aviación militar constituye actualmente uno de los sectores indispensables en cualquier ejército moderno además de que, aunque resulte triste reconocerlo, han sido las grandes guerras de este siglo las que han acelerado enormemente el avance tecnológico de la aviación.

Como ejemplo pudiéramos decir que la primera guerra mundial trajo, entre otras cosas, la producción de mejores motores los que a su vez permitieron vuelos más largos y seguros. Como consecuencia de ello, se establecieron las primeras marcas de velocidad y distancia, resaltando entre estas la del solitario vuelo de América a Europa del piloto norteamericano Charles Lindbergh, el cuál lo convirtió en héroe mundial en el año de 1927.

La segunda guerra mundial, trajo como una más de sus muchas consecuencias, la consolidación de la industria aeronáutica a nivel masivo, dada la enorme capacidad de manufactura que se instaló con motivo de la demanda generada por dicha conflagración, así como por el gran número de personal capacitado que se preparó durante la misma. Esta guerra definió para el futuro la premisa de que "quien domine los cielos, dominará las guerras", y también buena parte de los mercados, dándole así a la aviación el preeminente lugar que hoy ocupa en la economía y en la política actual.

Tan dramático fue el avance de la aviación en la segunda guerra mundial, que algunos de los aviones que se produjeron en ella, tales como el C-47 y C-46, se convirtieron, en sus versiones civiles, en los legendarios DC-3 y DC-4 los cuales continúan actualmente dando extraordinarios servicios en numerosos países.<sup>3</sup>

Con el advenimiento de los motores a reacción, la aviación tuvo uno más de sus grandes saltos tecnológicos, acelerando las aeronaves a velocidades incluso superiores a la del sonido.

Hoy en día, un viajero de negocios puede desayunar en su hogar para después dirigirse al aeropuerto, cruzar el Atlántico en el

---

<sup>3</sup> *Ibidem*, p. 11.

"Concorde", sostener una reunión de trabajo y regresar a cenar con su familia el mismo día.

Todo nuestro planeta está cubierto por una red de rutas aéreas al grado de que es posible afirmar que no existe un lugar de la tierra al que no se pueda llegar en veinticuatro horas viajando por avión.

Pero la aviación también ha representado un gran cambio para las posibilidades del hombre común y corriente. Con el continuo desarrollo de vuelos "charters"<sup>4</sup> y de vacaciones organizadas, cada día es mayor el número de familias que tiene acceso a visitar lugares distantes y exóticos, con el único afán de descansar o de conocer otras culturas. Asimismo, la aviación ha hecho posible que los ciudadanos comunes puedan disfrutar de bienes de consumo perecedero tales como flores o frutas que en otros tiempos hubieran sido impensables. No resulta actualmente difícil que en un mismo lugar de venta confluyan simultáneamente, fresas mexicanas, flores holandesas y camarones canadienses, todos ellos frescos.

El transporte aéreo permite además a los fabricantes y productores solucionar sus problemas de suministro y demanda de manera mucho más eficiente permitiendo, entre otras cosas, que

---

<sup>4</sup> Se conoce como vuelo charter o de fletamento, aquel que es contratado por algún agente mayorista de viajes o de transporte de carga que adquiere los derechos sobre la totalidad o una parte de la capacidad útil de la aeronave lo cual le permite a su vez, al actuar como intermediario, ofrecer al usuario mejores tarifas de transporte.

las existencias en bodega puedan ser mucho más pequeñas, lo que a su vez redundaría en menos capital inmovilizado y menos riesgo de encontrarse con mercancías en un momento dado invendibles.

En la actualidad, el transporte aéreo es esencial para la sociedad. Por ejemplo: si un costoso equipo industrial sufre una descompostura, las personas calificadas para repararlo así como las piezas de repuesto necesarias pueden llegar en cuestión de horas. De esa manera, el paro en la producción será tal vez de unas cuantas horas o días, en vez de semanas. De hecho este fenómeno de interdependencia de la aviación con respecto a un sinnúmero de actividades y viceversa, el cual también se presenta en muchas actividades modernas, se manifiesta tal vez con mucho más fuerza en esta industria tal y como lo señalan Coates y Topham cuando dicen que "Es probable que ninguna otra producción demostrase de modo más concluyente las profundas conexiones existentes entre banca y finanzas, entre capital industria y Estado".<sup>5</sup>

Realmente el mundo se está haciendo cada día más y más pequeño. El avión moderno se está haciendo tan rápido que el tiempo de vuelo es relativamente corto con respecto al necesario para trasladarse al aeropuerto y realizar los trámites necesarios para abordar el avión y poder viajar.

---

<sup>5</sup> COATES Ken y Tony Topham. El nuevo Sindicalismo (El control obrero) (Traducción de Juan Gómez Casas) Zero. México 1973. pp. 132-133.

Pero y bien, ¿qué relación tiene todo esto con el mundo del derecho?

La respuesta a la anterior interrogante es tan sencilla como conclusiva: tiene toda la relación que nos podamos imaginar. La aviación tiene una extensa relación con todas o al menos muchas de las disciplinas jurídicas existentes: Con el Derecho Mercantil en cuanto a las obligaciones y derechos generados a través del contrato de transporte de pasajeros y mercancías, con el Derecho Aduanero y Migratorio cuando dichos pasajeros o carga se transportan cruzando fronteras internacionales, con el Derecho Penal cuando en virtud del transporte aéreo se cometen ilícitos especialmente tipificados tales como el apoderamiento de aeronaves o el ataque a instalaciones aeroportuarias y por supuesto con el Derecho Laboral, en lo que se refiere a las condiciones de trabajo de aquellos que trabajan en una o algunas de las múltiples especialidades que esta industria necesita para sus actividades.

Y es precisamente en el desarrollo de esas actividades en la aviación de nuestro país, en el que se presenta una curiosa y atípica dualidad que no se manifiesta en otros campos del derecho. Esta dualidad significa que las actividades de trabajo en esta industria están reguladas a su vez por las leyes y reglamentos aeronáuticos así como los laborales, de tal manera que se presenta una especie de duplicidad en la que actos determinados están de

manera simultánea regulados por dos o más cuerpos legales de materias jurídicas totalmente diferentes.

Concurren en esta dualidad la Ley Federal del Trabajo expedida en 1970 y la Ley de Aviación Civil, cuya vigencia inició en el año de 1995. Esto nos presenta, sin duda de manera inmediata, una disparidad ya que mientras la última ley arriba señalada es un cuerpo legal en principio moderno, la ley laboral presenta cierto desfase con respecto a las condiciones actuales del trabajo de las tripulaciones aeronáuticas.

Precisamente en cuanto a nuestra legislación laboral, podemos decir que en términos generales, la Ley Federal del Trabajo de la república mexicana es de acuerdo a su texto, una de las más avanzadas del mundo en lo que a protección y tutela de los derechos de los trabajadores se refiere. Sus ordenamientos han sido, sin duda, factor de estabilidad social en nuestro país durante los últimos lustros.

Sin embargo, esta importante función social ha sido obstaculizada, particularmente en los últimos años, por quienes intentan, a toda costa, aprovechar de alguna manera los defectos de la propia ley y abusar así de los derechos de los trabajadores con el fin de obtener un lucro indebido a través de la exagerada explotación de la mano de obra. Lo anterior, se genera en un entorno basado en los supuestos establecidos a través de la firma

del Tratado de Libre Comercio con los Estados Unidos y Canadá, en el sentido de que la apertura de nuestra economía aumentaría nuestra competitividad, lo cual a su vez atraería nuevas inversiones aumentando así la creación de "...empleos más productivos y mejor retribuidos, que llevarían a un aumento en el bienestar en general."<sup>6</sup>

Al respecto de esta coyuntura histórica contraria a los trabajadores, mucho se ha escrito al respecto. Cristina Bayón y Graciela Bensusán nos señalan en un interesante trabajo que "A partir de los años ochenta las relaciones laborales en México experimentaron una gradual transformación, desde el viejo modelo de protección que tendía a incluir los intereses de los asalariados, sobre todo de aquellos ubicados en las grandes empresas estatales y privadas, hacia otro que, apoyado en el autoritarismo y en los efectos disciplinadores de las recurrentes crisis, se ha traducido hasta el momento en la exclusión como recurso para aumentar la productividad y la competitividad. En lugar de que después de varias décadas se concretara la expectativa modernizadora heredada de la revolución, que aspiraba a extender progresivamente la protección hacia quienes permanecieron en un verdadero submundo laboral, próximos a terminar el siglo, se produjo el fenómeno inverso."<sup>7</sup>

---

<sup>6</sup> LARIOS DÍAZ Enrique, "La negociación colectiva frente a la globalización económica", *Revista Lex*, Tercera época, año II, número 16, México octubre de 1996, p.53.

<sup>7</sup> BAYÓN, Cristina y Graciela Bensusán, "El poder Sindical y la reestructuración productiva en México", *Revista Latinoamericana de Estudios del Trabajo*, año 2, número 4, México 1996, p 111.



La Ley Federal del Trabajo de nuestro país es violada en el fondo y en la forma de manera consuetudinaria sin que se perciba de los gobiernos en turno una verdadera voluntad de llevar a buen cumplimiento ni siquiera sus postulados principales.

Esta desviación de los nobles fines de la ley, se facilita por la muy desafortunada aplicación de la misma que se da en la actual estructura de impartición de justicia en nuestro país, la cual adolece aún de grandes lagunas y numerosas deficiencias en su organización y operatividad. No escapan a ello los órganos directamente encargados de hacer justicia en el ámbito laboral.

No obstante lo anterior, desde el año de 1987, durante la campaña presidencial del entonces candidato del Partido Revolucionario Institucional, Carlos Salinas de Gortari, se anunció una intención de modificar la Ley Federal del Trabajo. Ha sido, desde entonces, la parte empresarial la más interesada en promover dicha reforma y no nos sorprende desde luego que sus proyectos, tal y como lo señala el Licenciado Enrique Larios, "...buscan borrar o extinguir las fuentes de nuestro derecho laboral, para estar en posibilidad legal de practicar formas sutiles de discriminación y otras maneras abruptas de explotación. Existe un frenesí patronal por copiar los modelos jurídicos-laborales de EUA, echando por tierra la negociación colectiva para tratar individualmente con cada trabajador sus condiciones laborales. Quieren destrozar el derecho de huelga mexicano, tomando en consideración que sería atractivo

para que inversionistas de EUA y Canadá se asocien con patrones mexicanos.", y posteriormente señala, "Pregonan la modernización de las leyes laborales mexicanas, para hacer legales los incumplimientos en que incurren los patrones."<sup>8</sup>

Seguramente que el Licenciado Larios se refiere, entre otros, al proyecto presentado por el Partido Acción Nacional (PAN) en 1995.

No obstante, los problemas y el entorno anteriormente mencionado, hay mucho que se puede hacer para mejorar la impartición de justicia laboral en México y una de las acciones más importantes e inmediatas es precisamente detectar y corregir aquellos ordenamientos que no funcionan por una redacción imprecisa, por ser hipótesis no previstas o simplemente porque con el transcurso del tiempo, el cambio de los sistemas de producción de bienes y servicios y, por supuesto, los progresos tecnológicos, han modificado a tal grado las relaciones laborales, que las actuales regulaciones hacen imposible el controlar adecuadamente el equilibrio entre los factores de la producción.

Uno de los casos más dramáticos de lo anteriormente expresado es el que se percibe en el trabajo de las tripulaciones aeronáuticas, cuyo trabajo esta regulado por un capítulo especial de la ley, en el título relativo a los trabajos especiales.

---

<sup>8</sup> LARIOS DÍAZ, Enrique, "La negociación colectiva frente a la globalización económica", op. cit., p.53.

Tal y como quedó señalado previamente, el enorme progreso experimentado por la aviación moderna de los últimos años, la disminución relativa del número de puestos de trabajo, la implantación de un esquema económico neoliberal al cual nos referiremos más en detalle posteriormente, y una de sus consecuencias, el aumento despiadado de la competencia entre las empresas de transporte aéreo, han traído como resultado una notoria modificación de las condiciones de trabajo de las tripulaciones aeronáuticas, haciéndolas drásticamente más severas y demandantes.

Es por ello que se plantea la necesidad de modificar algunos de los ordenamientos de la Ley Federal del Trabajo de 1970, con el objeto de lograr una legislación más acorde a las necesidades de nuestro tiempo y sobre todo para permitir una más adecuada y más equitativa impartición de la justicia laboral en el ámbito aeronáutico.

Se realizará en el primer capítulo un breve análisis de la evolución del Derecho Laboral y del Derecho Aeronáutico en nuestro país, desde una perspectiva histórica del siglo XX únicamente. Aquí cabe mencionar la notoria ausencia de bibliografía acerca del origen y desarrollo del derecho aeronáutico y también del derecho laboral en lo referente a las tripulaciones aeronáuticas. Realmente son muy pocos los autores que se ha preocupado por estudiar y difundir este interesante aspecto de nuestro orden

jurídico y dentro de ellos cabe mencionar el loable esfuerzo de juristas tales como Francoz Rigalt y Luis Ugarte Romano. También debe reconocerse el esfuerzo de grandes abogados como Eduardo Medina Urbizu y Rosa María Montero, así como de Arturo Alcalde Justiniani y Salvador Cruz Ezquerra quienes con su permanente esfuerzo, en el foro, en las aulas o blandiendo la fértil pluma, han contribuido a que la aviación este cada día mejor regulada y se vea más cercano el permanentemente inacabado deseo de justicia plena en nuestra sociedad.

Posteriormente, se hará una revisión de la legislación vigente en las materias arriba señaladas, para que a partir de ese conocimiento concreto, de la propia experiencia y de la de quienes han colaborado conmigo en este modesto trabajo, podamos identificar algunos de las deficiencias de la legislación laboral vigente en lo que al trabajo de las tripulaciones aeronáuticas se refiere, para que después estemos en condiciones de emitir algunas propuestas de modificación a la Ley Federal del Trabajo. Finalmente estableceremos una serie de conclusiones acerca de lo investigado a lo largo del trabajo así como de las propuestas realizadas y de como consideramos que las mismas pueden influir en el estado actual de la industria aérea mexicana al promover una mayor estabilidad y seguridad en las operaciones, además de contribuir al equilibrio de los factores de la producción, el cual es uno de los más caros propósitos de la legislación laboral de nuestro país.

Con el presente trabajo, el cual desde luego es un requisito indispensable para obtener el título de Licenciado en Derecho, pretendemos aportar una serie de razonamientos y de conclusiones acerca del desarrollo de las relaciones laborales en la aviación, obtenidas a lo largo de casi dieciocho años en los que he sido titular de una licencia de piloto aviador y durante los cuales he acumulado casi seis mil horas de vuelo. Lo anterior porque considero que con esto contribuyo, aunque sea en pequeña escala, al engrandecimiento del derecho laboral mexicano y desde luego también de la aviación de nuestro país, la cual es fuente y sustento diario de miles de mexicanos.

## CAPÍTULO 1

# EVOLUCIÓN HISTÓRICA DEL DERECHO LABORAL Y AERONÁUTICO MEXICANO.

### *1.1 Derecho laboral*

Por Derecho Laboral o del Trabajo se entiende aquel Derecho que regula las relaciones que surgen entre los hombres en virtud de la realización de actividades derivadas de un vínculo de subordinación que determina a su vez el otorgamiento de una contraprestación denominado sueldo o emolumento.

Revisemos algunas de las principales definiciones de Derecho del Trabajo o Derecho Laboral.

Ernesto Krotoschin, quien es citado por Briceño Ruiz, sostiene que el Derecho del Trabajo "está constituido por los principios y las normas jurídicas, destinadas a regir la conducta humana en un sector determinado de la vida social, el que se limita al trabajo prestado por trabajadores, al servicio de

empleadores, comprendiendo todas las consecuencias que nacen de esta relación."<sup>9</sup>

Guillermo Cabanellas nos indica que el Derecho del Trabajo "tiene por contenido principal, la regulación de las relaciones jurídicas entre empresarios y trabajadores y de unos y otros con el estado, en lo referente al trabajo subordinado y también en lo relativo a las consecuencias jurídicas mediatas e inmediatas, derivadas de la actividad laboral dependiente"<sup>10</sup>

El propio Alberto Briceño Ruiz plantea que el Derecho del Trabajo "es el conjunto de normas jurídicas que tienen por objeto el equilibrio entre los elementos de la producción, patrón y trabajador, mediante la garantía de los derechos básicos consagrados a favor de estos últimos"<sup>11</sup>

Para Trueba Urbina, este derecho "es el conjunto de principios, normas e instituciones que protegen, dignifican y tienden a reivindicar a todos los que viven de sus esfuerzos materiales o intelectuales, para la realización de su destino histórico: socializar la vida humana"<sup>12</sup>

---

<sup>9</sup> BRICEÑO RUIZ, Alberto. *Derecho Individual del Trabajo*. Harla. México. 1985. p. 23.

<sup>10</sup> *Ibidem*, p. 24.

<sup>11</sup> *Idem*.

<sup>12</sup> DE BUEN, Néstor. *Derecho del Trabajo*. Tomo I, octava edición. Porrúa. México, 1991. p. 127.

De la Cueva sostiene que el nuevo Derecho del Trabajo “es la norma que se propone realizar la justicia social en el equilibrio de las relaciones entre el trabajo y el capital”<sup>13</sup>

Trueba Urbina, quien es citado por Néstor De Buen, nos otorga la siguiente definición: “Derecho del Trabajo es el conjunto de normas relativas a las relaciones que directa o indirectamente derivan de la prestación libre, subordinada y remunerada, de servicios personales y cuya función es producir el equilibrio de los factores en juego mediante la realización de la justicia social”<sup>14</sup>

Como podemos observar, cada una de las definiciones tiene su propio matiz y cada una de ellas nos aporta algo al entendimiento del contenido y de los objetivos de esta materia. Independientemente del análisis crítico que pueda hacerse, lo importante es que podamos comprender los elementos de las diferentes definiciones con el objeto de aprovechar lo mejor de cada una de ellas.

### *1.1.1 El artículo 123 Constitucional.*

Prácticamente todo el derecho laboral mexicano se fundamenta en el artículo 123 de la Constitución Política de los

---

<sup>13</sup> DE LA CUEVA, Mario, *El Nuevo Derecho Mexicano del Trabajo*, Tomo I, decimoprimer edición, Porrúa, México 1988, p. 85.

<sup>14</sup> DE BUEN, Néstor, *Derecho del Trabajo*, op. cit., p. 131.



Estados Unidos Mexicanos promulgada en 1917 y que aún sigue vigente.

El texto de este gran ordenamiento fue producto de acaloradas discusiones durante el congreso constituyente realizado a finales de 1916 y principios de 1917, el cual fue encargado de elaborar una nueva constitución a partir del proyecto presentado por el presidente Carranza del artículo 5,<sup>15</sup> el cual a decir verdad presentaba una orientación no precisamente de carácter social.

Afortunadamente, la naturaleza progresista de muchos de los grandes Diputados constituyentes permitió lograr un proyecto final de carta magna que incorporó sin duda algunos de los grandes reclamos que habían dado lugar a la sangrienta guerra civil vivida en nuestro país.

Basta revisar algunos de los debates principales que generaron a su vez el artículo 123 constitucional.

De hecho el proyecto inicial Carrancista no contenía ninguna disposición novedosa sobre la materia de trabajo, pero la comisión redactora inicial, incluyó ya algunos preceptos acerca

---

<sup>15</sup> *La discusión del artículo 5 derivó durante los debates en la redacción e inclusión del artículo 123 dedicado exclusivamente a la materia laboral.*

de la jornada máxima de ocho horas, prohibió el trabajo nocturno de las mujeres y los niños y consignó el descanso semanal.<sup>16</sup>

El debate fue iniciado por el que fuera catedrático y director de la Escuela de Jurisprudencia de la Universidad Nacional, Fernando Lizardi. En su intervención manifestó que de ninguna manera las normas laborales debían quedar incluidas en la Constitución sino que debían reservarse para el momento en que el Congreso de la Unión decidiera legislar en materia de trabajo, señalando que las adiciones hechas al artículo 5 le quedaban "al artículo exactamente como un par de pistolas a un Santo Cristo"<sup>17</sup>

Posteriormente, se escucharon intervenciones a favor y en contra del dictamen por parte de diversos diputados. Heriberto Jara pronunció un encendido discurso a favor, mismo que a continuación reproducimos: "Los Jurisconsultos, los tratadistas, las eminencias en general en materia de legislación, probablemente encuentran ridícula esta proposición. ¿Cómo va a consignarse en una constitución la jornada máxima de trabajo?, ¿Cómo se va a señalar allí que el individuo no debe trabajar más de ocho horas al día? Eso, según ellos es imposible; eso, según ellos, pertenece a la reglamentación de las leyes; pero precisamente, señores, esa tendencia, esa teoría, tan amplia, tan

---

<sup>16</sup> LASTRA LASTRA, José Manuel, *Derecho Sindical*. Porrúa, México, 1991, p.99.

<sup>17</sup> *Ibidem*, p. 100.

buena, haya resultado como la llamaban los señores científicos "un traje de luces para el pueblo mexicano" porque faltó esa reglamentación que jamás se hizo. Se dejaron consignados los principios generales, y allí concluyó todo. Después ¿quién se encargará de reglamentar?"<sup>18</sup>

Pero también se escuchaban fuertes intervenciones en contra del dictamen, pero en el sentido de que era necesario enriquecerlo aún más a favor de los trabajadores, tales como la del diputado Victoria que dijo: "vengo a manifestar mi inconformidad con el artículo quinto, en la forma en que lo presenta la comisión, así como por el proyecto del C. Primer jefe, porque en ninguno de los dos dictámenes se trata del problema obrero con el respeto y atención que se merece." Y continúa diciendo, "...porque a mi juicio el artículo quinto está trunco: es necesario que en él se fijen las bases constitucionales sobre las que los estados de la Confederación mexicana, de acuerdo con el espíritu de la iniciativa presentada por la diputación yucateca, tenga libertad de legislar en materia de trabajo, en ese mismo sentido. En consecuencia, soy del parecer que el artículo quinto debe ser adicionado, es decir, debe ser rechazado el dictamen para que vuelva a estudio de la comisión..."<sup>19</sup>

---

<sup>18</sup> *Idem.*

<sup>19</sup> *Partido Revolucionario Institucional-Coordinación Nacional de Estudios Históricos, Políticos y Sociales. Debates Fundamentales del Congreso Constituyente de 1917. Harsa. México, 1993, pp. 127-128.*

Victoria venía en representación del Estado de Yucatán, en donde fungía como gobernador el General Salvador Alvarado, el cual había puesto en vigor algunas importantes reformas económicas y sociales. Por ello se señala al general Alvarado como el hombre que llevó la revolución al sureste de México.

Ante los furiosos embates en contra de la redacción del artículo 5 elaborado por la comisión respectiva, de parte del diputado Lizardi y otros, resultó esencial la propuesta del diputado Manjarrez que oportunamente señaló lo siguiente el 28 de diciembre de 1916: "A mayor abundamiento, debemos tener en consideración que las iniciativas hasta hoy presentadas, no son ni con mucho la resolución de los problemas del trabajo: bien al contrario, quedan aún muchos escollos y muchos capítulos que llenar; nada se ha resuelto sobre las limitaciones de las ganancias de los capitalistas; nada se ha resuelto sobre el seguro de vida de los trabajadores y todo ello y más, mucho más aún, es preciso que no pase desapercibido de la consideración de esta honorable asamblea. Es esta virtud, y por muchas otras razones que podrían explicarse y que es obvio hacerla, me permito proponer a la honorable asamblea, por el digno conducto de la presidencia, que se conceda un capítulo exclusivo para tratar los asuntos del trabajo, cuyo capítulo podría llevar como título -Del trabajo- o cualquier otro que estime conveniente la asamblea. Asimismo, me permito proponer que se nombre una comisión compuesta de cinco personas o miembros encargados de hacer una recopilación

de las iniciativas de los diputados, de datos oficiales y de todo lo relativo a este ramo, con objeto de dictaminar y proponer el capítulo de referencia, en tantos artículos cuantos fueren necesarios."<sup>20</sup>

En ese histórico momento, se gestaba el embrión del artículo 123 constitucional.

A partir de la propuesta del diputado Manjarrez se integró una comisión redactora, designándose como presidente al diputado Rouaix el cual ocupaba el cargo de Secretario de Fomento en el gobierno Carrancista. Se encontraban designados en la misma comisión Esteban Baca Calderón, Victorio R. Góngora, Luis Manuel Rojas, Dionisio Zavala, Rafael de los Ríos, Silvestre Dorantes, Jesús de la Torre y otros.

El proyecto fue terminado el 13 de enero de 1917 y tuvo tanta aceptación que no sólo fue suscrito por todos los que intervinieron en su formación sino por 46 Diputados adicionales que estaban convencidos de la enorme importancia de este dictamen.<sup>21</sup>

---

<sup>20</sup> *Ibidem*, p. 154.

<sup>21</sup> LASTRA LASTRA, José Manuel, *Derecho Sindical*, op. cit., p. 102.

El 23 de enero de 1917, durante la quincuagésima sesión ordinaria, se leyó y aprobó por 163 votos el dictamen referente al artículo 123 constitucional.

Este artículo por si solo elevaba la categoría social de la constitución al otorgar derechos a los trabajadores a nivel de nuestra carta magna.

Tal y como lo señala De Buen, "México pasaba a la historia como el primer país que incorporaba las garantías sociales a una constitución"<sup>22</sup>

Sin embargo y precisamente confirmando las preocupaciones de algunos de los Diputados constituyentes, tuvieron que transcurrir catorce años, hasta 1931, para que el Congreso de la Unión expidiera una ley reglamentaria del artículo 123 constitucional. Nos referimos a la Ley Federal del Trabajo de 1931.

### *1.1.2 Delimitación del Derecho Laboral Aeronáutico dentro de la Jurisdicción Federal.*

Las tendencias absorbentes del Gobierno Federal, así como la complejidad de algunos de los problemas cotidianamente

---

<sup>22</sup> DE BUEN, Néstor. *Derecho del Trabajo*, op. cit., p. 336.

enfrentados, han quitado a los Congresos de los Estados integrantes de la Unión, desde hace buen tiempo, buena parte de las facultades que les confiere o confería la constitución para legislar en diversas materias.

Tal fue el caso de la materia laboral. De acuerdo a De la Cueva, fueron las necesidades prácticas las que hicieron que nacieran las Juntas Federales de Conciliación, porque "...numerosos conflictos de trabajo afectaban constante y directamente la economía nacional y algunos de ellos no podían resolverlos las juntas de los estados, porque trascendían los límites de su jurisdicción."<sup>23</sup>

Como un primer antecedente de lo anterior, el 28 de abril de 1926, la Secretaría de Industria giró una circula previniendo a los Gobernadores de los Estados para que los conflictos ferrocarrileros fueran resueltos por el Departamento de Trabajo de la propia Secretaría. Casi un año después, una nueva circular expedida el 5 de marzo de 1927, señalaba que del artículo 27 de la Constitución Mexicana se derivaba el que las cuestiones relativas a la industria minera eran de jurisdicción federal y que por lo tanto, los conflictos que se suscitaran entre esos trabajadores y las empresas las resolvería la propia Secretaría. Posteriormente, una tercera circular fechada el 18 de marzo de

---

<sup>23</sup> DE LA CUEVA, Mano. *El Nuevo Derecho Mexicano del Trabajo*, op. cit., p. 52.

ese mismo año, resolvía que con el objeto de uniformar la aplicación de los contratos-ley de carácter nacional, todas las cuestiones derivadas de esos mismos contratos entre los trabajadores y los empresarios de la industria textil, tenían que ser dirimidos ante el mismo Departamento de Trabajo de la Secretaría de Industria.

Estos son los antecedentes de la creación de la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, la cual finalmente fue creada por un decreto emitido el 27 de septiembre de 1927. De hecho, tal decreto se declaró reglamentario de las leyes de ferrocarriles, petróleo y minería haciendo así imposible la intervención de las autoridades locales.

Ya en el texto original del artículo 123 Constitucional, se observa en las fracciones XX y XXI la enunciación de la figura de las Juntas de Conciliación y Arbitraje, de la siguiente manera:

“Fracción XX.- Las diferencias o los conflictos entre el capital y el trabajo se sujetarán a la decisión de una Junta de Conciliación y Arbitraje, formada por igual número de representantes de los obreros, de los patrones, y uno del gobierno.”

“Fracción XXI.- Si el patrono se negara a someter sus diferencias al Arbitraje o a aceptar el laudo pronunciado por la



Junta, se dará por terminado el contrato de trabajo y quedará obligado a indemnizar al obrero con el importe de tres meses de salario, además de la responsabilidad que le resulte del conflicto. Si la negativa fuere de los trabajadores, se dará por terminado el contrato del trabajo”<sup>24</sup>

Dos fueron las reformas constitucionales que fueron necesarias para salvar en definitiva este asunto, relativo a la competencia del Congreso de la Unión para legislar en materia de trabajo, así como la distribución de competencias entre las juntas locales y las federales. El presidente Portes Gil envió a la Cámara de Senadores, el 26 de julio de 1929, una iniciativa para reformar la fracción X del artículo 73 de la Constitución, así como el preámbulo del artículo 123 de ese cuerpo legal.

La finalidad de la reforma quedó de manifiesto en su texto que decía:

“Al conceder el artículo 123 en su preámbulo, facultad tanto al Congreso de la Unión como a los Congresos de los Estados para legislar en materia de trabajo, había traído una diversidad de disposiciones legales, muchas veces disímbolas, que acarrearán perjuicios, tanto al trabajador como al capitalista y con ellas conflictos constantes que preocupan hondamente al estado e impiden la paz y el adelanto del país. Es por

---

<sup>24</sup> Partido Revolucionario Institucional, *Debates Fundamentales del Congreso Constituyente*, op. cit., p. 115.

consiguiente, necesaria la federalización de la legislación obrera, no hay razón alguna para conceder derechos distintos en el orden social a los trabajadores y ciudadanos del país.”<sup>25</sup>

Hay quién ha señalado que estas reformas obedecieron no solo a razones jurídico-científicas, sino también a una serie de “tácticas políticas y ambiciones partidistas”<sup>26</sup>

En relación con lo anterior, el artículo 123 de la Constitución actualmente establece en su apartado “A”, fracción XXXI, que “La aplicación de las leyes del trabajo corresponde a las autoridades de los estados, en sus respectivas jurisdicciones, pero es de la competencia exclusiva de las autoridades federales en los asuntos relativos a:...” y posteriormente señala en su inciso b), punto 2, “Aquellas que actúen en virtud de un contrato o concesión federal y las industrias que les sean conexas; y...”, de tal manera que como la aviación comercial regular esta sujeta a su operación por una concesión de carácter federal, todos los asuntos regulados por esta se someten a la jurisdicción de la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje.

### *1.1.3 La Ley Federal del Trabajo de 1931.*

En el mes de julio de 1929, el presidente Portes Gil encargó a una comisión integrada por Enrique Delhumeau, Praxedis Balboa

<sup>25</sup> LASTRA LASTRA, José Manuel, *Derecho Sindical*, op. cit., p. 106.

<sup>26</sup> SANTOS AZUELA, Héctor, *El Sindicalismo en México*. Porrúa, México, 1994, p. 127.

y Alfredo Iñarritu, la elaboración del primer proyecto de código laboral. Este proyecto fue rechazado dadas las reacciones negativas que presentaron contra el mismo, diferentes agrupaciones obreras.<sup>27</sup>

El segundo proyecto fue formulado durante la gestión como Presidente de la República de Pascual Ortíz Rubio y Secretario de Industria y Comercio del Lic. Aarón Sáenz. La comisión estuvo integrada por Eduardo Suárez, Aquiles Cruz y Cayetano Ruiz García y se supone que dicha comisión tomó en cuenta para sus trabajos, las conclusiones de una convención obrero patronal organizada por la propia Secretaría, situación que puede ponerse muy en duda dadas las severas críticas que el mismo proyecto, una vez convertido en ley, recibiera por amplios sectores de la sociedad dado que la misma permitió "contener el peso de la autonomía colectiva de la organización de los trabajadores y legitimar, bajo formas jurídicas de derecho individual, las diversas formas de control y explotación, dentro de un esquema corporativo y vertical, a través de la injerencia del Estado"<sup>28</sup>

Lo cierto es que, de cualquier manera, esta ley logró de una vez por todas erradicar las confusiones que aún existían sobre las facultades de los Estados para legislar en materia laboral, al declarar derogadas todas las leyes y decretos expedidos con

---

<sup>27</sup> LASTRA LASTRA, José Manuel. *Derecho Sindical*, op. cit., p. 108.

<sup>28</sup> SANTOS AZUELA, Héctor. *El Sindicalismo en México*, op. cit., p. 128.

anterioridad por las legislaturas de los Estados en materia de trabajo y los expedidos por el Congreso de la Unión en cuanto se opusieran a dicha ley.

En este cuerpo legal, el cual estuvo vigente por casi cuarenta años, hasta 1970, se regulaban importantes aspectos del Derecho laboral tales como los sujetos del Derecho del Trabajo, la prestación de los servicios, la libertad de trabajo y las fuentes del Derecho del Trabajo, se reguló el contrato individual y el colectivo, la jornada, los descansos mínimos y las vacaciones, el reglamento interior de trabajo y las labores de las mujeres y los menores, entre muchos otros importantes aspectos.<sup>29</sup>

Para los efectos de esta tesis, lo más importante de esta ley fue que por primera vez, se generaba la normatividad para ciertos trabajos denominados "especiales", al legislarse trabajos tales como el doméstico, el ferrocarrilero, el marítimo, el de la pequeña industria y el de la industria familiar tal y como lo señalaba el artículo 41 de la misma.

Obvio es decir que una regulación de la aviación en esa ley era impensable, dado que en ese tiempo el desarrollo de la industria aeronáutica en nuestro país era todavía incipiente.

---

<sup>29</sup> *Idem.*

#### *1.1.4 La reforma del 31 de diciembre de 1959.*

Tal y como ya se dijo, la ley Federal del Trabajo de 1931, estuvo vigente casi cuatro décadas, desde ese año hasta 1970, y en ese tiempo experimentó múltiples y reiteradas modificaciones.

Una de las más importantes y sin duda la más trascendental para la industria aeronáutica en México, fue la que se publicó en el Diario Oficial el 31 de diciembre de 1959, la cuál adicionó en el título segundo, un capítulo XV Bis, denominado "Del trabajo de las tripulaciones aeronáuticas" Asimismo, derivado de la misma reforma se modificó el artículo 41 de la ley en lo referente a los trabajos especiales, para hacerlo acorde con la inclusión de dicho capítulo XV Bis.

Para entender la historia sobre esta modificación, es necesario analizar el movimiento de gestación de la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México (ASPA).

En las primeras décadas de este siglo, los pilotos Aviadores eran considerados empleados de confianza por la ley y sobre todo por la práctica laboral, dadas las características muy particulares de su profesión. Las similitudes con la figura del capitán de barco, el cual es en todo momento un representante del patrón, lo convertían en un empleado de características tales que, sin mucha discusión, al menos hasta ese momento, le impedían

participar de beneficios tales como la agrupación colectiva y la estabilidad en el trabajo.

Sin embargo, el gremio de pilotos aviadores agrupado en diversas organizaciones conocidas primero como la Liga de Pilotos Aviadores y luego como el Colegio de Pilotos Aviadores de México, realizaron una labor permanente de motivación y de unión entre los tripulantes de las décadas de los treinta, cuarentas y cincuentas.

Al respecto de estos sucesos históricos no es mucho lo que se puede encontrar escrito, sin embargo hemos tenido la oportunidad de entrevistarnos con el Lic. Eduardo Medina Urbizu, quién en 1959 era oficial mayor de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y quién fue designado por el entonces Secretario de Comunicaciones y Transportes Walter C. Buchanan como administrador de la Compañía Mexicana de Aviación durante todo el periodo de la requisita que se realizó por parte del gobierno federal para hacer frente al conflicto. Asimismo, hemos tenido la oportunidad de recibir la siempre oportuna ayuda del Cap. Enrique Rojas Hernández, quién fue el último miembro fundador de ASPA de México en jubilarse, precisamente el 12 de diciembre de 1997. El Cap. Rojas ocupó durante muchos años diversos puestos directivos dentro de ASPA y cuenta con un valioso archivo personal, además de una memoria privilegiada, la cual nos ha permitido obtener datos

históricos que desafortunadamente no están escritos en ninguna parte. A ellos se debe buena parte de la reconstrucción histórica que hemos intentado hacer en este capítulo.

En el año de 1936, la Liga de Pilotos de Transportes de Líneas Aéreas Nacionales, fue reconocida por las autoridades laborales como un sindicato gremial. Sin embargo, en 1945 la Compañía Mexicana de Aviación demandó la cancelación de su registro ante la Junta Federal, misma que resolvió el 31 de agosto de 1946, concediendo dicha cancelación. A partir de ese momento los pilotos aviadores iniciaron una larga lucha legal a través de la interposición de un amparo, el cual fue resuelto en definitiva por la Suprema Corte de Justicia el 14 de febrero de 1952, negando a la liga de pilotos la concesión del amparo.<sup>30</sup>

Ya en 1947, el Cap. Augusto Marquet García había fundado el Colegio de Pilotos Aviadores de México A. C., bajo el amparo del Código Civil y de la ley reglamentaria del artículo quinto constitucional. Dicha institución, de la cuál orgullosamente formamos parte, subsiste hasta estos días y precisamente acaba de cumplir cincuenta años de existencia.

Los fines del colegio de pilotos están plasmados en sus Estatutos y son los siguientes:

---

<sup>30</sup> *Resumen del dictamen por el que se negó el registro a la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores, documento histórico (copia fotostática), Archivo personal del Cap. Rojas Hernández Enrique, p. 8.*

"Artículo 4.- Los fines del Colegio serán:

- a) Vigilar el ejercicio profesional de sus agremiados con objeto de que éste se realice dentro del más alto plano técnico, legal y moral;
- b) Promover la expedición de leyes, reglamentos y sus reformas relativas a las materias de su ámbito profesional;
- c) Auxiliar a la administración pública para promover lo conducente a la moralización de la misma;
- d) Denunciar ante la Secretaría de Educación Pública o ante las autoridades penales las violaciones a la Ley de Profesiones en que incurran;
- e) Proponer los aranceles profesionales;
- f) Servir de árbitro en los conflictos entre profesionales o entre estos y sus clientes, cuando acuerden someterse los mismos a dicho arbitraje;
- g) Fomentar el intercambio cultural y las relaciones profesionales con colegios similares del país o extranjeros;
- h) Prestar la más amplia colaboración al poder público como consultor;
- i) Representar a sus miembros o asociados ante la Dirección General de Profesiones;
- j) Formular los estatutos del Colegio depositando un ejemplar en la propia dirección;
- k) Colaborar en la elaboración de los planes de estudios profesionales en el ámbito de su conocimiento;



- l) Hacerse representar en los congresos relativos al ejercicio profesional;
- m) Formar listas de peritos profesionales, por especialidades que serán las únicas válidas para efectos oficiales;
- n) Velar porque los puestos públicos en que se requieren conocimientos propios de determinada profesión, estén desempeñados por los técnicos respectivos con título legalmente expedido y debidamente registrado;
- o) Gestionar el registro de los títulos de los asociados;
- p) Pugnar por la unidad y prestigio de los pilotos aviadores dentro de la rama profesional;
- q) Expulsar de su seno, por el voto de dos terceras partes de sus miembros, a los que ejecuten actos que desprestigien o deshonren a la profesión. Será requisito en todo caso oír al interesado y darle plena oportunidad de rendir las pruebas que estime convenientes, en la forma que lo determinen los estatutos o reglamentos del Colegio;
- r) Establecer y aplicar sanciones contra los profesionistas que faltaren al cumplimiento de sus deberes profesionales, siempre que no se trate de actos y omisiones que deban sancionarse por las autoridades;
- s) En general promover todo lo que tienda al mejoramiento profesional de sus asociados;
- t) Dictar las medidas necesarias para la ejecución y cumplimiento de estos estatutos y en caso necesario aplicar las sanciones correspondientes; y

u) Las demás prescritas en la legislación correspondiente."<sup>31</sup>

Como puede observarse, dichos objetivos no son compatibles con los de un sindicato, dado que sus fines son de naturaleza diversa a las de una institución estrictamente laboral.

Sin embargo, en el seno del Colegio de Pilotos se alimentó durante muchos años la idea de formar un sindicato, pero no fue sino hasta 1958, cuando organizados por un grupo de valientes sindicalistas integrado por pilotos aviadores como Andrés Fabre, Francisco Ballina, Jorge Farell y otros, y cuyo líder indiscutible era un ex-piloto de las fuerzas republicanas españolas y exiliado en nuestro país, el cap. Francisco Tarazona, se aceleró el proceso de integración de un sindicato, mismo que fue constituido el cuatro de agosto de 1958 bajo el nombre de Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México, mejor conocido por sus siglas, ASPA.

Una vez constituido éste, vino el largo y burocrático proceso de obtener el registro por parte de las autoridades laborales, el cual no estaba exento de fuertes influencias

---

<sup>31</sup> *Colegio de Pilotos Aviadores de México, Estatutos, edición propia. México, 1997. p. 7.*

políticas, dado que el sector empresarial estaba muy preocupado de la posible gran fuerza que los pilotos tomarían en caso de llevar a buen término sus objetivos sindicalistas.

De acuerdo a lo que consta en los documentos del archivo del Cap. Rojas Hernández, el 2 de septiembre de 1958, el Comité Ejecutivo solicitó de la Secretaría del Trabajo su registro como sindicato, después de adjuntar la documentación correspondiente en los términos de Ley y exponer las razones y fundamentos legales de dicha solicitud. Sin embargo, el 29 de diciembre de 1958, la Secretaría del Trabajo contestó negativamente a dicha solicitud de registro.

En dicha negativa las autoridades aducían, entre otras cosas que: "Deben considerarse como representantes del patrón, todas aquellas personas en cuyas labores se expresen los intereses que son propios de la persona patrón; es decir cuyas funciones se encuentran incorporadas de una manera directa al ejercicio de los derechos de propiedad, de comercio y de lucro de la empresa; que son expresión de ella misma, la personifican y representan en grado mayor o menor, según su empleo, y en razón de sus funciones, que son adictas a los intereses de la empresa; por otra parte, están los trabajadores quienes al través de su sindicato organizan un propósito clasista de estudio, mejoramiento y

defensa de sus intereses comunes."<sup>32</sup>

Más adelante se señala que: "La serie de requisitos que para poder ser pilotos comerciales de transporte público exigen las leyes y los reglamentos los constituye en un grupo profesional especializado, cuyas funciones son inherentes a la vida misma de las empresas, quienes solo al través de ellos y no de otros pilotos, por mandato de la Ley, deben realizar sus finalidades de transporte por aire." Y continúa: "Conforme a los preceptos consultados, la incorporación de los pilotos a los intereses fundamentales de las empresas se pone de manifiesto, ya que deben intervenir en el uso mismo de la concesión y en el empleo de las naves mismas; tienen la facultad de juzgar del uso de la concesión y esto los ubica dentro del campo patronal, pues esas facultades también las tienen los propietarios de las aeronaves; al ser necesario que el piloto apruebe el plan de operaciones de vuelo, la orden del explotador para efectuar éste debe contener explícitamente la orden del piloto. La ubicación de los pilotos dentro del campo patronal se pone de manifiesto con la responsabilidad que tienen con las empresas por el cumplimiento de la ley."<sup>33</sup>

Ante esta arbitrariedad, los pilotos respondieron con un amparo interpuesto el quince de enero de 1959 ante el juez

---

<sup>32</sup> *Resumen del dictamen por el que se negó el registro a la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México, documento histórico, op. cit., p. 3.*

<sup>33</sup> *Ibidem, p. 6.*

segundo de distrito en materia administrativa del Distrito Federal.<sup>34</sup>

El hecho es que los trámites de registro de ASPA no avanzaban y las hostilidades de la parte empresarial aumentaban, de tal manera que al día siguiente de presentar el amparo, el 16 de enero de 1959 fue rescindido el contrato de trabajo del Cap. Andrés Fabre Tirán quién era el primer Secretario General del Sindicato por "hacer propaganda sindical dentro del establecimiento y en horas de trabajo."<sup>35</sup>

La reacción de los trabajadores no se hizo esperar y se convocó a una paro nacional de los pilotos aviadores el cual se hizo efectivo el día 23 de enero de 1959, iniciándose en la ciudad de México con los pilotos de las principales aerolíneas troncales pero extendiéndose rápidamente a todo el país. Del 23 al 28 de enero de 1959, prácticamente todo el transporte aéreo del país estuvo paralizado, hasta que el gobierno, el día 28 de enero, aplicó su facultad de requisa fundamentado en el artículo 112 de la Ley de Vías Generales de la Comunicación, el cual señala que "En caso de guerra internacional, de grave alteración del orden público o cuando se tema algún peligro inminente para la paz interior del país o para la economía nacional, el gobierno tendrá

---

<sup>34</sup> GONZÁLEZ PÉREZ, Alfonso, *Algunas fechas importantes para ASPA, documento histórico (copia fotostática) archivo personal del Cap. Enrique Rojas.*

<sup>35</sup> *Idem.*

derecho de hacer la requisición, en caso de que a su juicio lo exija la seguridad, defensa, economía, o tranquilidad del país, de las vías generales de comunicación, de los medios de transporte, de sus servicios auxiliares, accesorios y dependencias, bienes muebles e inmuebles y de disponer de todo ello como lo juzgue conveniente. El gobierno podrá igualmente utilizar el personal que estuviere al servicio de la vía de que se trate cuando lo considere necesario. En este caso, la nación indemnizará a los interesados, pagando los daños por su valor real, y los perjuicios con el cincuenta por ciento de descuento. Si no hubiere avenimiento sobre el monto de la indemnización, los daños se fijarán por peritos nombrados por ambas partes, y los perjuicios, tomando como base el promedio de ingreso neto en los años anterior y posterior a la incautación. Los gastos del procedimiento pericial serán por cuenta de la nación.

En el caso de guerra internacional a que se refiere este artículo, la nación no estará obligada a cubrir indemnización alguna."

Vale la pena comentar que desde ese año, el 23 de enero de todos los años es conmemorado por ASPA como el "Día de la Emancipación del Piloto Aviador"

El artículo de la Ley de Vías Generales de la Comunicación arriba señalado, ya no es aplicable en materia de aeronáutica

debido a que fue sustituido por el artículo 83 de la "Ley de Aviación Civil" la cuál se publicó en el Diario Oficial el día 12 de mayo de 1995 y entró en vigor un día después.

La redacción de este artículo quedó como sigue:

"Artículo 83.- En caso de desastre natural, de guerra, de grave alteración del orden público o cuando se tema de algún peligro inminente para la seguridad nacional, la paz interior del país o para la economía nacional, el Gobierno Federal podrá hacer la requisa de las aeronaves y demás equipo de los servicios públicos de transporte aéreo, de los bienes muebles e inmuebles necesarios y disponer de todo ello como lo juzgue conveniente. El Gobierno Federal podrá igualmente utilizar el personal que estuviere al servicio de la sociedad sujeta a la requisa, cuando lo considere necesario. La requisa se mantendrá mientras subsistan las condiciones que la motivaron.

El Gobierno Federal, salvo en el caso de guerra internacional, indemnizará a los interesados, pagando los daños y perjuicios a su valor real. Si no hubiere acuerdo sobre el monto de la indemnización, los daños se fijarán por peritos nombrados por ambas partes, y en el caso de los perjuicios, se tomará como base el promedio del ingreso neto en el año anterior a la requisa. Cada una de las partes cubrirá la mitad de los gastos que se originen por el peritaje."

Este artículo ha sido cuestionado en cuanto a su constitucionalidad, entre otras cosas, porque anula en la práctica el derecho de huelga establecido en el artículo 123 constitucional. El análisis de la posible constitucionalidad o no de la requisa se sale de los alcances de este trabajo y por lo tanto solo es nuestra intención el enunciar las dudas que existen alrededor de esta supuesta facultad, la cuál tiene su origen en la necesidad que tiene el gobierno de asegurar por todos los medios que no se produzcan daños al interés superior de la nación, pero que desafortunadamente ha sido utilizada irreflexivamente para desarticular movimientos laborales en beneficio de algunos patrones. Al menos esa ha sido la historia en lo que a la aviación mexicana se refiere.

En enero de 1959, en virtud de la requisa, los pilotos fueron forzados a reiniciar sus trabajos. Sin embargo, la lucha continuaba de una u otra manera. Los pilotos de origen militar fueron convocados, en su calidad de militares, a regresar a volar los aviones aunque muchos de ellos prefirieron esconderse antes que realizar los vuelos. Como una medida de protesta, durante muchos días los pilotos volaron sin usar sus uniformes reglamentarios causando un singular impacto en los pasajeros y en la opinión pública.



Cabe mencionar que Adolfo López Mateos, siendo Secretario del Trabajo, ya había manifestado su oposición al registro de un sindicato de pilotos, seguramente acosado por las presiones empresariales y de algunos sectores gubernamentales, así como por las hasta cierto punto fundamentadas dudas sobre la viabilidad jurídica de un sindicato de trabajadores que al menos en primera instancia, parecían estar ubicados dentro de la categoría de empleados de confianza. Sin embargo, una vez siendo Presidente de la República, el Lic. López Mateos mostró una clara simpatía hacia este movimiento reivindicador de la libertad sindical. Es oportuno mencionar una anécdota referente a las simpatías arriba mencionadas: durante el año de 1959, en pleno conflicto laboral el mismo Presidente López Mateos tuvo la necesidad de asistir a una gira de trabajo a Sudamérica pero desgraciadamente, o tal vez afortunadamente, para el movimiento sindical, en ese tiempo los pilotos militares de la Fuerza Aérea Mexicana no tenían mucha experiencia en este tipo de operaciones de largo alcance por lo que al conocer esta situación, el mismo Presidente solicitó una tripulación con pilotos de ASPA. Únicamente, el Estado Mayor Presidencial pidió que los pilotos acudieran a este servicio debidamente uniformados. Esta anécdota fue bien utilizada por ASPA para publicitar adecuadamente su movimiento.

Nos indica Medina Urbizu, que el conflicto ya se había prolongado bastante tiempo y que en una reunión realizada con el

presidente López Mateos en la residencia oficial de Los Pinos, a la cuál él mismo tuvo la oportunidad de asistir, se decidió que la solución jurídica al problema de la aparente pertenencia de los pilotos al sector de los trabajadores de confianza se podía solucionar con la inclusión en la Ley Federal del Trabajo de un capítulo en el que se normara el trabajo de los tripulantes de aeronaves como trabajadores de carácter especial pero no de confianza.

El mismo Medina Urbizu fue el encargado de coordinar los trabajos de elaboración del proyecto de iniciativa de modificación de la ley, asistiendo a los trabajos la parte gubernamental, la parte empresarial y por supuesto los trabajadores representados fundamentalmente por su asesor legal el Lic. Martínez Mezquida, además de los principales líderes de ese movimiento.

Se trabajó intensamente durante casi dos meses en dicho proyecto y el día 15 de diciembre de 1959, el Presidente López Mateos envió a la Cámara de Diputados la iniciativa denominada "Proyecto de decreto enviado por el Ejecutivo de la Unión, que reforma y adiciona la Ley Federal del Trabajo en su artículo 41 y el título segundo de la propia ley"

Vale la pena revisar el contenido de la exposición de motivos que incluyó el Presidente en el documento enviado a la

Cámara de Diputados, así como la primera parte del dictamen elaborado por la segunda comisión de trabajo de dicha Cámara.

### "Exposición de motivos

CC. Secretarios de la H. Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión.

Uno de los servicios públicos que en los días que corren ha tomado mayor auge entre nosotros, con innegable repercusión en diversos aspectos de la vida económica nacional y con la indiscutible proyección internacional que su enlace representa, es el de la transportación aérea, cuyo desarrollo, en constante proceso de superación, ha dado origen a una importante fuente de trabajo de tan especiales características, que indispensablemente requiere la atención legislativa del Estado Mexicano, pues no solo debe regularse, dentro de la tónica inspiradora de nuestra legislación laboral, las relaciones de trabajo surgidas entre las empresas que prestan dicho servicio y los trabajadores que con el carácter de técnicos laboran en ellas, sino que principalmente debe propiciarse su prestación al público usuario, con miras a la más eficaz protección de las vidas e intereses de éste.

Ello ha hecho pensar al Ejecutivo a mi cargo en la necesidad de elaborar un capítulo especial dentro de la Ley Federal del Trabajo, que rijan esas relaciones laborales y cuya necesidad es

tanto más imperiosa si se tiene en cuenta que el legislador de 1931 no pudo prever la necesidad de una industria entonces incipiente.

Ese capítulo, de naturaleza específica, como los que actualmente contiene la citada ley en el caso de los trabajadores ferrocarrileros y los del mar y vías navegables, debe al contemplar el aspecto de las relaciones de trabajo que reglamentará entre las empresas y el expresado personal técnico, no olvidarse que la naturaleza especial de dicho trabajo requiere una adecuada preparación, eficiencia y plena capacidad del personal de vuelo, así como también la coordinación de las funciones del mismo, mediante la subordinación de los tripulantes al comandante de la aeronave para garantía del derecho preeminente y de orden superior que el público usuario debe tener en sus vidas y en su patrimonio, haciendo responsable a dicho comandante, de acuerdo con las disposiciones relativas de la Ley de Vías Generales de la Comunicación y sus Reglamentos, frente al Estado y a los permisionarios y concesionarios, de la dirección, cuidado, orden y seguridad de la misma aeronave y del pasaje y carga que transporte.

Por tal motivo, el Ejecutivo Federal considera conveniente que el trabajo de las tripulaciones aeronáuticas quede comprendido dentro de las determinaciones de la ley de la materia, en capítulo especial, tal como ya lo está el de los

servicios públicos antes mencionados, y al efecto y con fundamento en lo dispuesto en la fracción I del artículo 71 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, me permito proponer a la consideración del H. Congreso de la Unión, por el muy digno conducto de ustedes, la siguiente iniciativa de Decreto que reforma y adiciona la Ley Federal del Trabajo."

Analicemos ahora el dictamen elaborado por la comisión respectiva, respecto de la iniciativa presentada por el Presidente López Mateos.

"Dictamen de la segunda comisión de trabajo que reforma y adiciona la Ley Federal del Trabajo en su artículo 41 y el título segundo de la propia ley.

### D i c t a m e n

Honorable Asamblea:

A la Segunda Comisión del Trabajo, fue turnado para su estudio y dictamen el Proyecto de Decreto de Reforma y Adición a la Ley Federal del Trabajo, de acuerdo con sus artículos primero y segundo. Que contienen la reforma al artículo 41, incorporando en su redacción a las tripulaciones aeronáuticas y adicionando al Título Segundo de la Ley Federal del Trabajo, con un Capítulo XV bis "Del Trabajo de los Tripulantes Aeronáuticos"

Por lo que se permite tomar el siguiente:

### D i c t a m e n

Que hecho el estudio de dicho proyecto, esta Comisión abunda en las consideraciones expresadas por el Ejecutivo Federal, y por consiguiente declara que las encuentra atinadas y, por ende, es de aceptarse la reforma propuesta al artículo 41, en los términos que aparece del artículo primero del proyecto de Decreto que Reforma y Adiciona a la Ley Federal del Trabajo.

Que hecho también el estudio del contenido del articulado bis del artículo segundo propuesto en el Proyecto de Decreto que Reforma y Adiciona a la Ley Federal del Trabajo: encontrándose que el Capítulo XV bis "Del Trabajo de los Tripulantes Aeronáuticos", contempla y reglamenta con claridad y precisión las relaciones de trabajo surgidas entre las empresas que prestan dicho servicio con los trabajadores que con el carácter de técnicos laboran en ellas. La garantía del derecho preeminente y de orden superior que el público usuario debe tener en sus vidas y en su patrimonio, mediante la preparación, eficiencia, capacidad y coordinación de las funciones de la tripulación aunada a la disciplina y subordinación al comandante y la responsabilidad de la tripulación ante el Estado y el patrón.

Que es encomiable que el Ejecutivo Federal con toda oportunidad frente al problema, otorgue el carácter de sujetos de derecho obrero a los tripulantes de las aeronaves civiles comerciales que ostentan matrícula mexicana destinadas al transporte de pasajeros, correo y carga; sujetando sus contratos de trabajo a las propias leyes mexicanas y, por ende, las tripulaciones de referencia, adquieren los derechos que les concede al artículo 123 constitucional y la Ley Federal del Trabajo su reglamentaria, así como los derechos específicos que este Capítulo señala; estando así, ya en posibilidad de ejercerlos, al ser aprobado dicho proyecto.

Que en el propio capítulo se observa el tiempo total de servicio, de vuelo efectivo con las jornadas de trabajo; el reconocimiento de las horas extraordinarias de labor, los días festivos trabajados, los descansos horizontales, las tripulaciones de refuerzo; los salarios ordinarios y extraordinarios; el periodo de vacaciones en aumento por cada año de servicios prestados; las licencias necesarias para el servicio militar activo; las obligaciones de las tripulaciones; las bases de promoción escalafonaria; la suspensión y rescisión de los contratos de trabajo y sus causales.

Que hecho asimismo un estudio comparativo de las normas de este Capítulo con las de la Ley Federal del Trabajo, encontramos que están acordes y sin contradicción.

Con excepción de los artículos 179, 180, 181, 182, 183, 184, 193, 194, fracción I e inciso a), 195 fracción VII; 197 último párrafo y agregar un transitorio; cuyas enmiendas se hacen necesarias para armonizar tales artículos y lograr que sean congruentes con las normas generales de la Ley Federal de Trabajo; una mayor seguridad en las vidas e intereses del público usuario, y la adición transitoria, para lograr también que quede fuera de toda duda la vigencia de las condiciones bajo las cuales están trabajando las propias tripulaciones.

Y a tal efecto sometemos a la consideración de ustedes, la modificación de estos artículos, para que queden redactados en los siguientes términos:

“Artículo 179 bis. Para los efectos de este Capítulo, la jornada de las tripulaciones se contará dentro del territorio nacional de las 7:00 a las 19:00 horas, tiempo del lugar de la base de residencia; fuera de estas horas la jornada será nocturna, y la mixta comprenderá periodos de tiempo de ambas jornadas, siempre que estos periodos no incluyan más de tres horas y media de la nocturna”

La Comisión estima que la ciudad de México no siempre es la base de residencia de las tripulaciones, y por ello ha optado por modificar este artículo del proyecto, en el sentido de que la hora



oficial debe ser la correspondiente a la base de residencia de las tripulaciones; pues de no ser así estaría regida por un tiempo distinto al propio.

“Artículo 180 bis. El tiempo efectivo de vuelo de los miembros de las tripulaciones no excederá de ocho horas en la jornada diurna, de siete en la nocturna y de siete y media en la mixta, salvo que se les conceda un periodo de descanso horizontal, antes de cumplir o al cumplir dichas jornadas, proporcional al tiempo volado. El tiempo excedente al señalado se considera como tiempo extraordinario de trabajo”

La modificación que antecede, tiende a dejar en libertad el señalamiento de la jornada y al propio tiempo completar dicho artículo del proyecto con la parte final del artículo 181 para que la jornada esté en relación con las horas extras de trabajo.

“Artículo 181 bis. Las jornadas de los miembros de las tripulaciones, se ajustarán a las necesidades del servicio y podrán principiar en cualquier hora del día o de la noche. Las horas de trabajo podrán distribuirse de tal manera que no excedan de cuarenta y ocho horas a la semana en jornada diurna, de cuarenta y cinco en jornada mixta y de cuarenta y dos en jornada nocturna”

La modificación que antecede, consistente en suprimir en este artículo el tiempo excedente considerado como extraordinario de trabajo; se debe a que ya está incorporada esta última parte en la modificación del 180 bis, por razones expresadas.

"Artículo 182 bis. Cuando las necesidades del servicio o las características de las rutas en operación lo requieran el tiempo total de servicio de los miembros de una tripulación aeronáutica será repartido en forma convencional durante la jornada correspondiente."

La Comisión al modificar en los términos que anteceden, este otro artículo del proyecto, ha tenido en cuenta tanto lo expresado en las fracciones I y II del artículo 123 constitucional, como lo preceptuado en los artículos 69, 70 y 71, de la Ley Federal del Trabajo, y ha dado aplicación al segundo párrafo del artículo 69, de esta propia ley; logrando así, la legalidad del tal artículo, que no se lograría si se admitiese la redacción del proyecto, que violaría tales preceptos.

"Artículo 183 bis. Cuando los miembros de la tripulación de una aeronave, por necesidades del servicio, se excedan en su tiempo total de servicios, percibirán por cada hora extra el equivalente al ciento por ciento más del salario que les corresponda, en el concepto de que este tiempo excedente

calculado y pagado en los términos de este artículo no será objeto de nuevo pago”

La modificación de este artículo obedece a darle mayor claridad y precisión a su redacción y a suprimir el resto del propio artículo, por contener en forma confusa y redundante lo ya expresado con claridad en la parte primera que se presenta como modificación. Y porque inclusive, la parte final está considerada dentro de las normas generales de la Ley Federal del Trabajo.

"Artículo 184 bis. Las tripulaciones aeronáuticas no podrán interrumpir un servicio de vuelo durante su trayecto, por vencimiento de la jornada de trabajo. En caso de que los miembros de la tripulación alcancen el límite de su jornada durante el vuelo, o en un aeropuerto que no sea el del destino final de aquél, tendrán la obligación de terminarlo siempre y cuando para ello no se requieran más de tres horas. Si se requiere mayor tiempo, serán relevados o lo suspenderán en el aeropuerto más próximo del trayecto.

En los vuelos cuyos horarios e itinerarios, aprobados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, impliquen más de diez horas de tiempo efectivo de vuelo, el patrón está obligado a utilizar tripulaciones reforzadas y el comandante de la nave vigilará que los tripulantes tengan a bordo los descansos que les

corresponden, de acuerdo con la distribución de tiempo que al respecto prepare”

La Comisión al haber hecho la modificación, aumentando de dos a tres horas, es porque en caso de necesidad, la Ley Federal del Trabajo autoriza hasta tres horas extraordinarias. Suprimiendo la opción del piloto, para aportar mayor seguridad a la vida e intereses del público usuario, obligando a ser relevados o en su defecto a suspender el vuelo en el aeropuerto más próximo del trayecto. Al propio tiempo suprime el concepto de que los descansos no se computen como tiempo efectivo, por considerar que sí debe considerarse como tiempo efectivo, en consonancia y acatamiento con lo expresado en el artículo 178 bis del proyecto.

”Artículo 193 bis. Los miembros de las tripulaciones que presten servicios en los días de descanso obligatorio que señala el artículo 80 de esta ley, percibirán el importe de un día de salario doble en adición a su sueldo. Se exceptúan los caos de terminación de un servicio que no exceda de la primera hora y media de dichos días, en los que percibirán solamente el importe de un día de salario sencillo en adición a su sueldo.

Para efectos de este artículo los días se iniciarán a las 00.00 horas y terminan a las 24.00 horas tiempo oficial del lugar de la base de residencia”

Los motivos que ha tenido la Comisión para la modificación que se observa en este artículo, son los mismos que ha expresado respecto del 179; esto es, para que haya referencia con el tiempo de la base de residencia de las tripulaciones.

"Artículo 194 bis. Los patrones tendrán, además de las obligaciones establecidas en esta ley las siguientes:

1. Proporcionar alimentación, alojamiento y transportación a los miembros de la tripulación por todo el tiempo que permanezcan fuera de su base por razones del servicio. Y su pago se hará como sigue:

a) En las estaciones previamente designadas o en las de pernocta extraordinaria, la transportación se hará en automóvil y el alojamiento será cubierto directamente por el patrón. La transportación se proporcionará entre los aeropuertos y el lugar de alojamiento y viceversa, excepto aquellos lugares de base permanente de residencia de los miembros de las tripulaciones"

Las modificaciones que se observan en dicha fracción I y en el inciso a) obedece a que la parte suprimida de aquella fracción está en contravención con lo preceptuado en el artículo 86 de la Ley Federal del Trabajo; y la supresión de la ciudad de México, se

debe a que no siempre este lugar es la base de residencia de las tripulaciones, como se ha dejado asentado.

"Artículo 195 bis. Además de las establecidas en esta ley, los miembros de las tripulaciones tendrán las siguientes obligaciones:

VII. Someterse a los adiestramientos que establezca el patrón, según las necesidades del servicio, para conservar o incrementar su eficiencia, para ascenso, o para utilizar nuevo equipo y operar éste al obtener la capacidad requerida. En el caso de operación de nuevo equipo, será previo convenio de nuevas condiciones de trabajo"

El agregado que se observa en la fracción VII del proyecto, tiene la finalidad de que para que la tripulación opere como trabajador el nuevo equipo, se requiere que previamente se fijen las condiciones de ese nuevo trabajo que ha de desarrollarse, ya que no sería legítimo que se siguiera trabajando con las condiciones anteriores, en operaciones de equipos modernos.

"Artículo 197 bis. Para los efectos de este capítulo se considerarán como representantes del patrón, por la naturaleza de las funciones que desempeñan los gerentes de operación o superintendentes de vuelos, jefes de adiestramiento, jefes de pilotos, pilotos instructores o asesores, así como cualesquiera

otros funcionarios que aun cuando tengan diversa denominación de cargo, realicen funciones análogas a las anteriores.

Los titulares de las categorías citadas serán designados por el patrón y podrán figurar como piloto al mando sin perjuicio de los derechos correspondientes de los pilotos de planta, siempre y cuando reúnan los requisitos que la Ley de Vías Generales de Comunicación y sus reglamentos consignent al respecto"

La anterior modificación obedece al propósito de que sea respetada la titularidad de los pilotos de planta, lo que no se obtiene con la redacción del proyecto.

## TRANSITORIOS

"Artículo primero. Las presentes reformas y adiciones entrarán en vigor a partir de la fecha de su publicación en el Diario Oficial de la Federación y derogan las disposiciones legales y reglamentarias que se les opongan"

"Artículo segundo. Todos los pactos, convenios y contratos existentes para la prestación de servicios entre las empresas y las tripulaciones actualmente en vigor, subsistirán y formarán parte de los contratos a solicitud de los trabajadores, en cuanto no contravengan lo dispuesto por el artículo 173 bis de este capítulo"

La Comisión, al agregar el artículo segundo, pretende, que sin lugar a dudas, quede perfectamente claro que todas las estipulaciones que actualmente rigen entre empresas y tripulaciones y fortalezcan a estas últimas, subsistan entre tanto se incorporan a los Contratos de Trabajo, sin perjuicio de que queden en vigor al solicitarlo los trabajadores, siempre y cuando no contraigan el artículo 173 bis de este capítulo.

Por lo anteriormente expuesto y considerando, como lo consigna la iniciativa, que el transporte aéreo de pasaje, de correo y de carga, ha tomado en nuestro país un auge consecuente con la era moderna y tal transportación aérea exige normas que la reglamentan; esta Comisión viene a proponer a la Asamblea, el siguiente proyecto de decreto que reforma y adiciona a la Ley Federal del Trabajo<sup>36</sup>

Finalmente el 30 de diciembre de 1959, son aprobadas las enmiendas y adiciones a la Ley Federal del Trabajo en que los pilotos son aceptados como sujetos de Derecho Obrero con una legislación apropiada a las características de su profesión.

A continuación transcribimos el texto final del capítulo XV bis, no sin antes hacer la aclaración que la numeración de los artículos contenidos en el dictamen entregado por la comisión de

---

<sup>36</sup> Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México, "Suplemento" *Revista Hélice*, Enero de 1960. México, pp.3-6.



trabajo era del número 173 bis al 200 bis. Sin embargo, en la etapa final del procedimiento legislativo se modificó la numeración para que en una mejor técnica legislativa se repitiera la numeración del capítulo XV de la ley agregándole únicamente la palabra bis al final. Como resultado de ello, la numeración final quedó del número 132 bis al 159 bis.

Este capítulo fue publicado en el "Diario Oficial de la Federación" del 31 de Diciembre de 1959, y entró en vigor al día siguiente de su publicación. La redacción final quedó como sigue:

#### "CAPÍTULO XV bis

##### Del trabajo de las tripulaciones aeronáuticas

ARTÍCULO 132 bis.- Las disposiciones de este capítulo se aplicarán al trabajo de las tripulaciones de las aeronaves civiles comerciales que ostenten matrícula mexicana, destinadas al transporte de pasajeros, correo y carga, y son irrenunciables para patronos y tripulantes por cuanto garantizan los intereses y seguridad del público usuario.

ARTÍCULO 133 bis.- En los términos de este capítulo y disposiciones legales y técnicas conducentes, se consideran como tripulantes de una aeronave, el:

- a) Piloto al mando (Comandante o Capitán).
- b) Copiloto.
- c) Navegante.
- d) Mecánico de a bordo o ingeniero de vuelo.
- e) Radioperador de a bordo.
- f) Sobrecargo o aeromozo.

ARTÍCULO 134 bis.- El piloto al mando de una aeronave es responsable de la conducción y seguridad de la misma durante el tiempo de vuelo, incluyendo el despegue y el aterrizaje, así como la dirección, el cuidado, el orden y la seguridad de la tripulación, los pasajeros y sus equipajes, la carga y el correo que aquélla transporte. Las responsabilidades y atribuciones que confieren a los comandantes la Ley de Vías Generales de Comunicación y sus reglamentos, no serán reducidas o modificadas por el ejercicio de los derechos y obligaciones laborables de los mismos comandantes.

ARTÍCULO 135 bis.- Los contratos de trabajo de los tripulantes se regirán por las leyes mexicanas, Independientemente del lugar en donde vayan a prestarse los servicios.

ARTÍCULO 136 bis.- El tiempo total de servicios que deben prestar los miembros de las tripulaciones aeronáuticas, considerando el equipo que se vaya a utilizar, se fijará en los

contratos de trabajo que al efecto se suscriban, y comprenderá solamente el tiempo efectivo del vuelo, el de ruta y el de servicios de reserva, no excediendo de 180 horas mensuales.

Dentro de este tiempo no se computará el de espera transcurrido en tierra, en los lugares donde se hagan escalas intermedias o en el aeródromo de origen o destino, durante un turno de servicio, cualquiera que sea su clase, cuando ese tiempo de espera no exceda de tres horas.

ARTÍCULO 137 bis.- El tiempo efectivo de vuelo que mensualmente podrán laborar las tripulaciones aeronáuticas, se fijará en los contratos de trabajo que se celebren, tomando en cuenta para ello las características del equipo que se utilice y en la inteligencia de que dicho tiempo no excederá de noventa horas.

Para los efectos de este capítulo, "tiempo efectivo de vuelo" significa el lapso comprendido desde que una aeronave comienza a moverse bajo su propio impulso para tomar posición de despegue, hasta que se detiene al terminar el vuelo.

ARTÍCULO 138 bis.- Para los efectos de este capítulo la jornada de la tripulación se contará, dentro del territorio nacional, de las 7.00 a las 19.00 horas, tiempo del lugar de la base de residencia; fuera de estas horas, la jornada será nocturna, y la

mixta comprenderá períodos de tiempo de ambas jornadas, siempre que estos períodos no incluyan más de tres horas y media de la nocturna.

ARTÍCULO 139 bis.- El tiempo efectivo de vuelo de los miembros de las tripulaciones no excederá de ocho horas en la jornada diurna, de siete en la nocturna y de siete y media en la mixta, salvo que se les conceda un período de descanso horizontal, antes de cumplir o al cumplir dichas jornadas, igual al tiempo volando. El tiempo excedente al señalado, se considera como tiempo extraordinario de trabajo.

ARTÍCULO 140 bis.- Las jornadas de los miembros de las tripulaciones se ajustarán a las necesidades del servicio y podrán principiar en cualquier hora del día o de la noche. Las horas de trabajo podrán distribuirse de tal manera que no excedan de 48 horas a la semana en jornada diurna, de 45 en jornada mixta y de 42 en jornada nocturna.

ARTÍCULO 141 bis.- Cuando las necesidades del servicio o las características de las rutas en operación lo requieran, el tiempo total de servicio de los miembros de una tripulación aeronáutica será repartido en forma convencional durante la jornada correspondiente.

ARTICULO 142 bis.- Cuando los miembros de la tripulación de una aeronave, por necesidades del servicio, se excedan en su tiempo total de servicios, percibirán por cada hora extra el equivalente al cien por ciento más del salario que les corresponda, en el concepto de que este tiempo excedente calculado y pagado en los términos de este artículo, no será objeto de nuevo pago.

ARTÍCULO 143 bis.- Las tripulaciones aeronáuticas no podrán interrumpir un servicio de vuelo durante su trayecto, por vencimiento de la jornada de trabajo. En caso de que los miembros de la tripulación alcancen el límite de su jornada durante el vuelo, o en un aeropuerto que no sea el del destino final de aquél, tendrán la obligación de terminarlo, siempre y cuando para ello no se requieran más de tres horas. Si se requiere mayor tiempo, serán relevados o lo suspenderán en el aeropuerto más próximo del trayecto.

En los vuelos cuyos horarios e itinerarios aprobados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, impliquen más de diez horas de tiempo efectivo de vuelo, el patrón está obligado a utilizar tripulaciones reforzadas y el comandante de la nave vigilará que los tripulantes tengan a bordo los descansos que les corresponden, de acuerdo con la distribución de tiempo que al respecto prepare.

ARTÍCULO 144 bis.- Cuando se use equipo a reacción, podrá reducirse la duración del tiempo total de servicios de las tripulaciones señalado en este capítulo, de acuerdo con la resolución que sobre el particular emita la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

ARTÍCULO 145 bis.- Anualmente los miembros de las tripulaciones aeronáuticas en servicio, gozarán de un período obligatorio de vacaciones de veinte días de calendario, no acumulables, con goce de sueldo íntegro. Este período podrá disfrutarse semestralmente, en forma proporcional, y se aumentará en un día por cada año de servicios del trabajador, sin que exceda de sesenta días de calendario en un año de servicios.

ARTÍCULO 146 bis.- Las faltas injustificadas de asistencia a sus labores, de los miembros de las tripulaciones de que se trata, podrán deducirse de las vacaciones a que se refiere el artículo anterior.

ARTÍCULO 147 bis.- Cuando las Secretarías de la Defensa Nacional o de Marina llamen al servicio militar activo a un miembro de una tripulación aeronáutica, el patrón concederá a éste licencia sin sueldo, en los términos del artículo 111, fracción XI, de esta ley; en el concepto de que al terminar la licencia, el trabajador deberá someterse al adiestramiento correspondiente a la categoría que tenía al concedérsele la propia licencia, y de que

deberá demostrar que posee la capacidad técnica y práctica requeridas para el desempeño de sus labores, en los términos de la Ley de Vías Generales de Comunicación y sus reglamentos respectivos.

ARTÍCULO 148 bis.- En caso de emergencia nacional, el patrón concederá licencia, sin goce de sueldo, a los miembros de las tripulaciones aeronáuticas que sean llamados a servicio militar, sin interrupción de sus antigüedades.

ARTÍCULO 149 bis.- Los miembros de las tripulaciones aeronáuticas percibirán el salario mensual que se fije en el contrato de trabajo correspondiente, y que variará de acuerdo con el tipo de aeronave que vuelen. No se considerará violatoria de la fracción V del artículo 22 de esta ley, la celebración de contratos en virtud de los cuales se estipulen salarios distintos para servicios iguales, si éstos se prestan en aeronaves de distinta categoría o en distintas rutas. Tampoco es violatoria de dicho artículo, la cláusula por la cual se establezcan primas de antigüedad.

ARTÍCULO 150 bis.- En los vuelos de auxilio, búsqueda o salvamento, las tripulaciones están obligadas a prestar servicios aun en exceso de su jornada de trabajo, sin percibir compensación extraordinaria.

ARTÍCULO 151 bis.- El salario de las tripulaciones se pagará incluyendo las asignaciones adicionales correspondientes, los días quince y último de cada mes; las percepciones por concepto de tiempo de vuelo nocturno y de tiempo extraordinario, en la primera quincena del mes siguiente al en que se hayan realizado, y el importe de los días de descanso obligatorio en que laboren, en la quincena inmediata posterior a aquélla en que se haya prestado el servicio.

Todos los pagos a las tripulaciones, sea cualquiera su concepto, se harán en moneda nacional, en el lugar de residencia del trabajador, salvo pacto en contrario.

ARTÍCULO 152 bis.- Los miembros de las tripulaciones que presten servicios en los días de descanso obligatorio, que señala el artículo 80 de esta ley, percibirán el importe de un día de salario doble en adición a su sueldo. Se exceptúan los casos de terminación de un servicio que no exceda de la primera hora y media de dichos días, en los que percibirán solamente el importe de un día de salario sencillo en adición a su sueldo.

Para los efectos de este artículo, los días se iniciarán a las 00.00 horas y terminarán a las 24.00 horas, tiempo oficial del lugar de la base de residencia.



ARTÍCULO 153 bis.- Los patrones tendrán, además de las obligaciones establecidas en esta ley, las siguientes:

- I. Proporcionar alimentación, alojamiento y transportación a los miembros de la tripulación por todo el tiempo en que permanezcan fuera de su base por razones del servicio. Y su pago se hará como sigue:
  - a) En las estaciones previamente designadas, o en las de pernocta extraordinaria, la transportación se hará en automóvil y el alojamiento será cubierto directamente por el patrón. La transportación se proporcionará entre los aeropuertos y el lugar de alojamiento y viceversa, excepto aquellos lugares de base permanente de residencia de los miembros de las tripulaciones.
  - b) Cuando los alimentos no puedan tomarse a bordo, la tripulación percibirá en efectivo una asignación para alimentos, la que se fijará de acuerdo con el número de comidas que hayan de hacerse en cada viaje o en los lugares de pernocta extraordinaria. El monto de estas asignaciones se fijará de común acuerdo.
- II. Pagar a los miembros de la tripulación los gastos de traslado, incluyendo los del cónyuge y familiares de primer grado, que dependan económicamente de los mismos,

menaje de casa y efectos personales, cuando sean cambiados de su base de residencia. El monto de estos gastos se fijará de común acuerdo en el Reglamento Interior de Trabajo;

- III. Repatriar o retribuir a los miembros de las tripulaciones al lugar de contratación, cuando la aeronave se destruya o inutilice fuera de este lugar, pagándole su salario y gastos de viaje, y
- IV. Conceder los permisos a que se refieren las fracciones X y XI del artículo 111 de esta ley, siempre que no se ponga en peligro la seguridad de la aeronave o se imposibilite su salida en la fecha y hora previamente señaladas.

ARTÍCULO 154 bis.- Además de las establecidas en esta ley, los miembros de las tripulaciones tendrán las siguientes obligaciones:

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

- II. Conservar en vigor sus licencias, pasaportes, visas y documentos que se requieran legalmente para el desempeño de su trabajo;
- III. Presentarse a cubrir los servicios que tengan asignados con la anticipación y en la forma que establezca su contrato y el Reglamento Interior de Trabajo;
- IV. Someterse a los exámenes médicos periódicos que prevengan las leyes respectivas y los contratos de trabajo, cuando menos dos veces al año;
- V. Abstenerse de ingerir bebidas alcohólicas durante la prestación del servicio y durante las veinticuatro horas anteriores a la iniciación de los vuelos que tengan asignados;
- VI. No ejecutar como tripulante algún vuelo que merme sus posibilidades físicas y legales de realizar vuelos al servicio de su patrón;
- VII. Someterse a los adiestramientos que establezca el patrón, según las necesidades del servicio, para conservar o incrementar su eficiencia para ascenso o para utilizar nuevo equipo y operar éste al obtener la capacidad requerida En el

caso de operación de nuevo equipo, será previo convenio de nuevas condiciones de trabajo;

- VIII. Planear, preparar y realizar cada vuelo, en la medida que corresponda a cada tripulación, con estricto apego a las leyes, reglamentos y demás disposiciones dictadas o aprobadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y por el patrón;
- IX. Cerciorarse, antes de iniciar un viaje, de que la aeronave se encuentra en perfectas condiciones y que ha sido equipada, aprovisionada y avituallada como corresponde;
- X. Rendir los informes, formular las declaraciones y manifestaciones, y firmar la documentación que en relación con cada vuelo exijan las leyes, reglamentos y demás disposiciones aplicables;
- XI. Abstenerse de usar narcóticos o drogas enervantes dentro o fuera de sus horas de trabajo;
- XII. Efectuar vuelos de auxilio, búsqueda o salvamento en cualquier tiempo y lugar que se requiera;
- XIII. Tratándose de los pilotos al mando de la aeronave, anotar en la bitácora, con exactitud y bajo su responsabilidad, los

datos exigidos por las disposiciones legales relativas y hacer, cuando proceda, la distribución de tiempo de servicio de los demás miembros de la tripulación;

XIV. Observar las indicaciones técnicas que en materia de seguridad de tránsito aéreo boletine el patrón o dicten las autoridades respectivas en el aeropuerto base o en las estaciones foráneas;

XV. Dar aviso al patrón y, en su caso, a las autoridades competentes, utilizando los medios de comunicación más rápidos de que dispongan, en caso de presentarse en vuelo cualquier situación de emergencia, o cuando ocurra un accidente, y

XVI. Notificar al patrón, al terminarse un vuelo, todos los defectos mecánicos o técnicos que note o presuma existan en la aeronave.

ARTÍCULO 155 bis.- El patrón y las tripulaciones aeronáuticas a su servicio establecerán el escalafón de sus respectivas especialidades.

Por razón de la seguridad que requiere la prestación de los servicios públicos de transporte aéreo, las promociones

escalafonarias de las tripulaciones aeronáuticas se sujetarán a las siguientes bases:

- I. La capacidad técnica, física y mental del interesado, referida al equipo que corresponda al puesto de ascenso;
- II. La experiencia previa, determinada, según la especialidad, por las horas de vuelo registradas ante la autoridad competente, o por las instrucciones y práctica en el caso de los tripulantes que no tengan obligación de registrar dichas horas de vuelo, y
- III. La antigüedad, en igualdad de condiciones.

Los pilotos, copilotos, navegantes, mecánicos de a bordo o ingenieros de vuelo, radioperadores de a bordo y sobrecargos o aeromozos interesados en una promoción de su especialidad, deberán sustentar y aprobar, en su caso, el programa de adiestramiento respectivo y poseer, invariablemente, la licencia que requieran, para cada especialidad, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

ARTÍCULO 156 bis.- Para los efectos de este capítulo, se considerarán como representantes del patrón, por la naturaleza de las funciones que desempeñan, los Gerentes de Operación o Superintendentes de vuelos, Jefes de Adiestramiento, Jefes de

pilotos, pilotos instructores o asesores, así como cualesquiera otros funcionarios que aun cuando tengan diversas denominaciones de cargos, realicen funciones análogas a las anteriores.

Los titulares de las categorías citadas serán designados por el patrón y podrán figurar como pilotos al mando, sin perjuicio de los derechos correspondientes de los pilotos de planta, siempre y cuando reúnan los requisitos que la Ley de Vías Generales de Comunicación y sus reglamentos consignent al respecto.

ARTÍCULO 157 bis.- Son causa de suspensión temporal de los contratos de trabajo de los miembros de las tripulaciones aeronáuticas, sin responsabilidad para el patrón, además de las previstas en esta ley, la suspensión transitoria de las licencias respectivas y de los pasaportes, visas y demás documentos exigidos por las leyes nacionales y extranjeras, según el caso.

ARTÍCULO 158 bis.- El patrón podrá rescindir el contrato de trabajo sin responsabilidad, en los casos establecidos por esta ley y, además, en los siguientes:

- I. Por cancelación o revocación definitiva al trabajador de los documentos especificados en el artículo anterior, según el caso;

- II. Por encontrarse el trabajador en estado de embriaguez, dentro de las veinticuatro horas anteriores a la iniciación del vuelo que tenga asignado o durante el transcurso del mismo;
- III. Por encontrarse el trabajador, en cualquier tiempo, bajo la influencia de narcóticos o drogas enervantes;
- IV. Por introducir o sacar del país, en el desempeño de sus servicios, mercancías o efectos, con violación de las leyes fiscales relativas, sin que sea obstáculo para la rescisión, las circunstancias de que estos hechos sólo alcancen grado de tentativas;
- V. Por negarse el trabajador, sin causa justificada, a ejecutar vuelos de auxilio, búsqueda o salvamento, o iniciar o proseguir el servicio de vuelo que le haya sido asignado;
- VI. Por negarse el trabajador a cursar los programas de adiestramiento que según las necesidades del servicio establezca el patrón, cuando dichos cursos sean indispensables para conservar o incrementar su eficiencia, para ascenso o para operar equipo distinto del que venía utilizando;



- VII. Por ejecutar el trabajador, en el desempeño de sus labores, cualquier acto u omisión intencional o negligencia, que pueda poner en peligro su propia seguridad, la de los demás tripulantes, de los pasajeros o de terceras personas, o que dañe, perjudique o ponga en peligro los bienes del patrón o de terceros, y
- VIII. Por dejar de cumplir el trabajador las obligaciones específicas que le imponen las fracciones IV, VI, XIII, XIV, XV y XVI del artículo 154 bis.

ARTÍCULO 159 bis. Los patrones y los miembros de las tripulaciones a su servicio formularán el reglamento interior de trabajo, el cual será depositado ante la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, la que, previamente a su aprobación, recabará la opinión de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a efecto de que en el mismo se observen las disposiciones de la Ley de Vías Generales de Comunicación y sus reglamentos”

(El decreto del 30 de diciembre de 1959, que creó el capítulo XV bis, contiene el siguiente artículo segundo transitorio).

Artículo Segundo.- Todos los pactos, convenios y contratos existentes, para la prestación de servicios entre las empresas y

las tripulaciones, actualmente en vigor, subsistirán y formarán parte de los contratos a solicitud de los trabajadores, en cuanto no contravengan lo dispuesto por el artículo 132 bis de este capítulo"

La inclusión de este capítulo de la ley permitió que se reconociera sin lugar a dudas la posibilidad de sindicalización de los pilotos aviadores y por lo tanto su derecho a gozar de todas las prerrogativas de agrupación colectiva que les confiere el artículo 123 constitucional.

Una vez publicadas las reformas en el Diario Oficial el 31 de diciembre de 1959 las cuales entraron en vigor al día siguiente, el camino para el registro del sindicato se despejó totalmente y tan solo unos días después, el 19 de enero de 1960, con el número 2991, "ASPA queda registrada en la Secretaría del Trabajo como sindicato representativo de los intereses laborales de los pilotos de Líneas Aéreas Nacionales"<sup>37</sup>

Los objetivos de ASPA de México están contenidos en el artículo 1.3 de sus estatutos y son los siguientes:

Artículo 1.3 La asociación tiene por objeto:

---

<sup>37</sup> GONZÁLEZ PÉREZ, Alfonso, *Algunas fechas importantes para ASPA, documento histórico, op.cit., p. 3.*

- I. La defensa de los derechos de los asociados en los asuntos relacionados con el trabajo, de acuerdo con la ley, la equidad y la justicia.
- II. El mejoramiento económico, social y profesional de los pilotos aviadores y la unificación sindical de todos ellos.
- III. La obtención de jornadas equitativas y de salarios adecuados para los pilotos aviadores.
- IV. La obtención de sistemas escalafonarios que garanticen ascensos y promociones.
- V. La obtención de sistemas jubilatorios, de retiro y de pensiones.
- VI. La obtención de sistemas indemnizatorios y subsidios para riesgos profesionales y no profesionales.
- VII. La celebración de Contratos Colectivos que establezcan las mejores condiciones para el trabajo de los pilotos aviadores.
- VIII. La oposición a que se promulguen leyes y decretos que sean lesivos a los derechos adquiridos y a las aspiraciones legítimas de mejoramiento.
- IX. La representación ante las autoridades de trabajo, judiciales, administrativas y los patronos, de los pilotos agremiados y de los familiares de los que fallezcan, en todos los litigios que deriven de sus contratos de trabajo y de la Ley.
- X. Promover mejoras en la Ley Federal del Trabajo, del capítulo sobre trabajo aéreo, que consigna protecciones y prestaciones especiales para los pilotos aviadores.

- XI. Promover la pronta atención de los beneficios de las jubilaciones, retiros e indemnizaciones y pensiones para los pilotos y sus familiares.
- XII. Promover el acercamiento con los trabajadores en general de la República Mexicana y de otros países y particularmente los de la rama industrial aeronáutica, concertando pactos para mejor defensa de los intereses comunes y fomentar la fraternidad internacional.
- XIII. Obtener de los patronos, que la contratación de Pilotos Aviadores a su servicio, se haga a través de la asociación.
- XIV. Intervenir como factor en los problemas de la Nación, consolidando así los derechos que la legislación consagra.
- XV. Crear los organismos necesarios para la mejor realización de los objetivos anteriores.<sup>38</sup>

## *1.2 Derecho Aeronáutico*

El Derecho Aeronáutico también conocido como derecho aéreo o derecho de la aviación es, a diferencia del derecho laboral un derecho de características notoriamente internacionales dada la naturaleza misma de la actividad a la que se refiere.

Es por ello que no es posible hablar de la historia del derecho aeronáutico nacional sin hacer referencia a la esencia y

---

<sup>38</sup> *Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México. Estatutos, edición propia. México, 1996, p. 2.*

al espíritu del derecho aeronáutico a nivel internacional.

Revisemos algunas de las principales definiciones al respecto:

Graciela Carrillo comenta en su tesis profesional que de acuerdo al profesor Geny, el derecho aeronáutico es aquel que "abarca todas las cuestiones jurídicas que tengan su origen en el derecho nacional e internacional, tales como la condición jurídica del espacio aéreo, el régimen legal de las aeronaves, la circulación aérea, la situación del personal afectado a los servicios de aeronavegación, los transportes por aire, los contratos de utilización de aeronaves, la responsabilidad surgida del ejercicio de actividades aeronáuticas, la asistencia y salvamento de aeronaves o por aeronaves, la determinación de la Ley aplicable y tribunales competentes respecto de hechos, actos y delitos producidos a bordo de las aeronaves, etc."<sup>39</sup>

En la misma tesis, se señala que Lena Paz comenta que el derecho aeronáutico es "el conjunto de normas legales y principios jurídicos que rigen la navegación aérea realizada en el espacio atmosférico mediante vehículos que necesitan del aire como elemento de sustentación y propulsión"<sup>40</sup>

---

<sup>39</sup> CARRILLO, Graciela. *Condiciones de Trabajo de la Tripulación Aeronáutica en Cabina*, tesis profesional, UNAM, México, 1987, p. 22

<sup>40</sup> *Ibidem*, p. 24.

Otra definición de ese mismo estudio nos dice que, de acuerdo con Ambrosini, "la rama del derecho que estudia la calificación y regulación jurídica de todos los factores esenciales de la actividad aviatoria"<sup>41</sup>

La amplitud del contenido de esta disciplina se manifiesta en la variedad de normas que la integran, de tal manera que este derecho incluye en su dominio tanto disposiciones de derecho internacional como de derecho interno.

En cuanto al derecho aeronáutico internacional, tanto el de orden público como el privado, este está compuesto por una gran diversidad de tratados y convenios internacionales, así como múltiples disposiciones convencionales comunes.

Este derecho es el producto de una ardua y lenta labor diplomática de los gobiernos de los estados quienes lo han generado a través de los años a través de numerosas negociaciones diplomáticas de diferente tipo, tanto multilaterales como bilaterales.

Es importante recordar en este sentido la labor de la "Comisión Internacional de Navegación Aérea", fundada en París en el año de 1919. Esta comisión tuvo la colaboración de un grupo de juristas denominado "Comité Internacional Técnico de

---

<sup>41</sup> *Idem.*

Expertos Jurídicos Aéreos" Este grupo desarrolló sus trabajos durante varios años con la idea de elaborar un derecho internacional aéreo.<sup>42</sup>

Posteriormente hizo su aparición en el ámbito aeronáutico, la "Organización de Aviación Civil Internacional" (OACI), la cual fue establecida por las Naciones Unidas en Montreal, en el año de 1947. Esta organización cuenta con un comité jurídico el cual ha trabajado en esta materia desde hace muchos años hasta la fecha, principalmente en lo referente a lograr una uniformidad en la codificación del derecho aeronáutico internacional. Como resultado de este esfuerzo, dicho comité llamado, "Comité Jurídico Internacional de la aviación", redactó un proyecto denominado "Código Internacional del Aire" integrado por 87 artículos agrupados en cuatro libros (derecho público, privado, administrativo y fiscal aéreo).<sup>43</sup>

Las leyes aeronáuticas también han sido importantes en lo referente al ámbito militar, dado el enorme progreso de la aviación castrense. A este respecto durante el periodo 1922-1923 una comisión reunida en La Haya redactó el "proyecto de Código sobre la Reglamentación de la Guerra Aérea" En esta comisión estaban representados diversos países tales como los Estados Unidos, Gran Bretaña, Francia, Italia, Japón y Holanda.

---

<sup>42</sup> FRANCOZ, Antonio, *Derecho Aeroespacial*, Porrúa, México, 1981, p. 42.

<sup>43</sup> *Idem.*

Posteriormente, en Italia y promovido por el gobierno de este país, se constituyó una comisión dedicada a elaborar otro proyecto denominado "proyecto de Ley sobre la Reglamentación de la Guerra Aérea". Desafortunadamente, ninguno de estos dos proyectos fueron adoptados como tratados internacionales a pesar de que la mayoría de los países reconocen la necesidad de ordenar el desorden que impera en el derecho aeronáutico, desde el punto de vista de las confrontaciones militares.

De hecho en este rubro únicamente ha tenido éxito el así llamado "Tratado por el que se prohíben los ensayos con Armas Nucleares en la Atmósfera, el Espacio Ultraterrestre y debajo del Agua", suscrito por Estados Unidos, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y la URSS, en Moscú, el 5 de agosto de 1963.

Este tratado señala que los signatarios se comprometen a prohibir, a impedir, y a no llevar a cabo cualquier explosión de ensayo de armas nucleares, o cualquier otra explosión nuclear, en cualquier lugar que se halle bajo su jurisdicción o autoridad: a) en la atmósfera, más allá de sus límites, incluido el espacio ultraterrestre, o debajo del agua, incluidas las aguas territoriales o la alta mar; o, b) en cualquier otro medio si tal explosión causa la presencia de desechos radioactivos fuera del límite territorial del Estado bajo cuya jurisdicción o soberanía se efectúa tal



explosión.<sup>44</sup>

En cuanto a los esfuerzos de codificación realizados en el continente americano podemos señalar en primer lugar la realización de la "Conferencia Aeronáutica Panamericana", celebrada en 1916 en Santiago de Chile. Una de las principales recomendaciones de esta conferencia fue la emitida en el sentido de recomendar a todos los países, particularmente a los americanos que su legislación aeronáutica fuera lo más uniforme posible así como recomendar la formulación de un "Código Aéreo Internacional"

Como resultado de lo anterior, la "Quinta Conferencia Interamericana" reunida también en Santiago de Chile en el año de 1923, se pronunció en el mismo sentido de redactar un proyecto de legislación que pudiera ser adoptado por todas las Repúblicas Americanas, buscando de esta manera un mejor control de la navegación aérea internacional.

A través de los años han sido elaborados diversos proyectos atendiendo a esta loable intención. En 1954, durante la realización de la "Cuarta junta de Directores de Aviación Civil de Centroamérica" realizada en Managua, se elaboró el "proyecto de Código de Aviación Civil para Centroamérica" Posteriormente, en 1971 fue redactado por la "Asociación Latinoamericana de

---

<sup>44</sup> *Ibidem*, p. 43.

Derecho Aeronáutico" con sede en Buenos Aires, un proyecto de un "Código Aeronáutico Latinoamericano" Asimismo, el "Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial", de Madrid, elaboró el proyecto del "Código Iberoamericano de Aviación Civil"<sup>45</sup>

Pero no todos los esfuerzos por regular la aviación han provenido del interés gubernamental. También se han generado notables esfuerzos en el sector privado, entre los que destacan los realizados por la "Asociación Internacional de Transporte Aéreo" (IATA). Esta organización fue fundada en La Haya, en 1929 bajo el nombre de "International Air Traffic Association" y posteriormente modificada en 1945, en La Habana, adoptando el nombre de "International Air Transport Association"<sup>46</sup>

Actualmente, la IATA continúa siendo un organismo privado aglutinador de las principales líneas aéreas internacionales de todo el mundo. Su sede, al igual que la "Organización Internacional de Aviación Civil", se encuentra en Montreal y cuenta con un comité jurídico responsable de la elaboración de una normatividad denominada "Condiciones Generales de Transporte Aéreo", las cuales han venido siendo adoptadas a través de los años y cuentan actualmente con una aceptación en casi todo el mundo.

---

<sup>45</sup> *Idem.*

<sup>46</sup> *Idem.*

En cuanto al derecho aeronáutico mexicano, este está constituido por un amplio grupo de leyes, reglamentos, decretos, circulares y recomendaciones técnicas, así como por la jurisprudencia respectiva. Desafortunadamente, en el derecho Aeronáutico mexicano no se cuenta, como en el caso del derecho laboral, con el auxilio y a su vez el legado que nos han dejado a las actuales generaciones los grandes tratadistas del derecho laboral de nuestro siglo, lo cual sin duda dificulta la reconstrucción de la historia de esa materia jurídica en nuestro país.

Sin embargo, si podemos decir que el primer intento serio de regular la materia aeronáutica en México se da con la expedición de la Ley de Vías generales de la comunicación del 29 de agosto de 1932, misma que fue sustituida por otra ley del mismo nombre expedida por el presidente Lázaro Cárdenas en el año de 1940.

Esta última Ley, regulaba en su libro cuarto las comunicaciones Aeronáuticas a las cuales también les eran aplicables algunas disposiciones del libro primero de Disposiciones Generales y otras del libro séptimo referentes a las sanciones.

Adicionalmente, en los años posteriores a 1940 se

estuvieron elaborando una serie de reglamentos relacionados con la actividad aeronáutica tales como el Reglamento de Operación de Aeronaves Civiles (1950), el Reglamento de Licencias al Personal Técnico Aeronáutico (1957) y el Reglamento de las Escuelas Técnicas de Aeronáutica (1951), entre otros.

Sin embargo, la actividad aeronáutica mexicana se desarrolló durante un buen número de años en una especie de incertidumbre legal en donde la cambiante realidad de la aviación se normó a través de disposiciones administrativas de carácter general tales como las Circulares de Cumplimiento Obligatorio que emiten las autoridades aeronáuticas, principalmente el propio Director General de Aeronáutica Civil. Dichas circulares se incorporan periódicamente al documento denominado "Publicación de Información Aeronáutica" (PIA) para difundir su contenido o, en ocasiones, se envían directamente a los explotadores de aeronaves.

El valor normativo de este tipo de circulares no se desdeña dado que son necesarias para la regulación de aquellos aspectos y problemas cotidianos que por su nivel de detalle, es imposible prever en una ley o en un reglamento.

Lo cierto es que durante muchos años se tuvo en nuestro país una severa deficiencia legislativa por el atraso que experimentaba la propia Ley de Vías Generales de la

Comunicación la cual, en su capítulo referente a la aviación, estuvo vigente durante 55 años, tiempo suficiente para que una ley de naturaleza técnica como lo era ésta, quedara totalmente desvinculada de la realidad que pretendía normar.

En el año de 1994, las autoridades de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes iniciaron una serie de consultas para la elaboración de una nueva Ley de Aviación Civil tomando como punto de partida un proyecto de Ley derivado a su vez, de las consultas realizadas durante la campaña presidencial de ese mismo año, realizada por el hoy presidente Ernesto Zedillo.

Después de muchos meses, dicha Ley fue promulgada y publicada en el Diario Oficial de la federación el día 12 de mayo de 1995, entrando en vigor al día siguiente de su publicación.

## CAPÍTULO 2

### LEGISLACIÓN VIGENTE

#### *2.1 Ley Federal del Trabajo de 1970*

Ninguno de los autores consultados describe con tanta precisión el proceso de discusión y elaboración de la Ley Federal del Trabajo como el maestro Mario de la Cueva, y la razón de esto es que él mismo participó en los trabajos respectivos. Nos relata el maestro que durante el año de 1960, el Presidente López Mateos ordenó la integración de una comisión para que preparara un anteproyecto de Ley del Trabajo, esta Comisión estuvo integrada por distinguidos juristas entre ellos, el entonces Secretario del Trabajo, Salomón González Blanco, y los Presidentes de las Juntas de Conciliación y Arbitraje, Federal y Local del Distrito Federal, María Cristina Salmorán de Tamayo, Ramiro Lozano, así como el maestro de la Cueva. Los trabajos de esta comisión se prolongaron casi dos años, en los que se elaboró un primer proyecto.

Sin embargo, este proyecto nunca pudo convertirse en ley,

y no fue sino hasta 1967 en que el entonces Presidente de la República, Gustavo Díaz Ordaz, convocó nuevamente a la comisión, misma que se integró, además de los miembros originales, con el Licenciado Alfonso López Aparicio. Esta segunda comisión trabajó durante varios meses y terminó sus trabajos al inicio de 1968. De este nuevo proyecto, el presidente Díaz Ordaz remitió copia a los diversos sectores interesados para que: "expresaran su opinión y formularan las observaciones que juzgasen conveniente"<sup>47</sup>

En defensa de sus intereses de clase, los abogados patronales rechazaron todo lo que implicara mejorar los derechos de los trabajadores. De hecho, solo aceptaban que se hicieran reformas procesales a la Ley de 1931.<sup>48</sup>

Una vez terminado el proceso de consulta y las muy profundas discusiones que de este se derivaron, la comisión estuvo en condiciones de redactar un proyecto final y en el mes de diciembre de 1968, el Ejecutivo envió a la Cámara de Diputados la iniciativa de Nueva Ley Federal del Trabajo. A partir de ese momento se inició formalmente el proceso legislativo y nuevamente se realizó un proceso de consulta y cabildeo de las diferentes posiciones de los sectores ante las comisiones correspondientes en las Cámaras de Diputados y de Senadores.

---

<sup>47</sup> DE LA CUEVA, Mario, *El Nuevo Derecho Mexicano del Trabajo*, op. cit., pp. 55-56.

<sup>48</sup> DE BUEN, Néstor, *Derecho del Trabajo*, op. cit., p. 379.

Esta ley entró en vigor el 1° de mayo de 1970, día en que se recuerda a los mártires de Chicago.

Sobre esta Ley, señala el Maestro de la Cueva que:

"No es, ni quiere, ni puede ser todo el Derecho del Trabajo; es solamente una fuerza viva y actuante, ...Tampoco es una obra final, por lo que deberá modificarse en la medida en que lo exija el proceso creciente del progreso nacional"<sup>49</sup>

En este proceso de abrogación de la Ley de 1931 y promulgación de la vigente se hicieron también algunas reformas a la normatividad referente al trabajo de las tripulaciones aeronáuticas.

Por principio de cuentas, se reubicó el articulado, dado que la anterior Ley lo ubicaba, tal y como ya se ha dicho, en el capítulo XV bis, del título segundo del artículo 132 bis al 159 bis. Actualmente la Ley Federal del Trabajo regula este tipo de trabajo en el Capítulo IV del título VI de dicho cuerpo legal en los artículos 215 al 245.

Asimismo, se hicieron diversas reformas al contenido de las normas, las más importantes de las cuales fueron las siguientes:

---

<sup>49</sup> DE LA CUEVA, Mario. El Nuevo Derecho Mexicano del Trabajo, op. cit., p. 60.



En el artículo 132 bis, actualmente artículo 215, se agregó el que este tipo de disposiciones también buscan "el equilibrio y la justicia social entre trabajadores y patronos", incorporando así la finalidad general de las normas laborales.

En el artículo 133 bis, hoy artículo 218, se eliminaron las categorías de mecánico de a bordo o ingeniero de vuelo, así como la de radioperador de a bordo, dentro de la clasificación de tripulantes de una aeronave.

En el artículo 136 bis, hoy artículo 223, se eliminó el segundo párrafo en el que se establecía que el tiempo de espera transcurrido en tierra, en los lugares donde se hicieran escalas intermedias o en el aeródromo de origen o destino, no sería incluido dentro del cómputo de la jornada máxima mensual mientras no excediera de tres horas. Este cambio eliminó una notoria injusticia que se generaba, derivada de la situación anterior, dado que en dicho tiempo el trabajador esta en todo momento a disposición del patrón y en muchos casos, inclusive, desempeñando labores de planeación y preparación directamente relacionados con el vuelo mismo.

En el artículo 137 bis, hoy artículo 222, se aceptó la hipótesis de que el tiempo efectivo de vuelo incluye también desde que una aeronave "...es remolcada para tomar posición de despegue..."

En el artículo 138 bis, hoy artículo 221, se adoptó el sistema de que la determinación de la jornada diurna y nocturna se haría en base a las tablas de salida y puesta del sol con respecto al lugar más cercano en que se encuentre la aeronave, sustituyendo el antiguo sistema de referirse al horario de la base de residencia del piloto. Desafortunadamente, esta modificación no resolvió adecuadamente el problema que intentaba solucionar, tal y como será analizado más adelante.

En el artículo 140 bis, hoy artículo 226, se eliminó, la limitación semanal de horas de trabajo, que estaba establecida en 48 horas en jornada diurna, 45 en jornada mixta y 42 en jornada nocturna.

En el artículo 144 bis, hoy artículo 233, se aumentó de 20 días a 30 días el periodo inicial de vacaciones para los tripulantes con un año de antigüedad en la empresa en la que laboren.

Se derogó el antiguo artículo 146 bis que señalaba que las faltas injustificadas al trabajo podrían ser deducidas de las vacaciones.

Se derogó el antiguo artículo 147 bis que disponía que cuando las Secretarías de la Defensa Nacional o de Marina llamaran al servicio militar activo a un tripulante, el patrón tenía obligación de conceder a este un permiso sin goce de sueldo.

Se derogó el antiguo artículo 148 bis que señalaba que en caso de emergencia militar, el patrón estaba obligado a conceder permiso a los tripulantes que fueran llamados al servicio militar y disponía que este permiso no interrumpiría sus antigüedades.

En el artículo 150 bis, hoy artículo 231, se estableció que en vuelos de auxilio, búsqueda y salvamento, las horas laboradas en exceso de la jornada ordinaria sí serían retribuidas.

En el artículo 154 bis fracción III, hoy artículo 237 fracción III, se confirmó la obligación que tienen los tripulantes de presentarse a sus servicios asignados, pero se agregó la frase "salvo causa justificada"

En el artículo 242 fracción III de la Ley vigente se precisa la prohibición de usar narcóticos o drogas enervantes, a menos que se cuente con la autorización de un médico especialista en medicina de aviación y se establece la obligación, a cargo del tripulante, de poner este hecho en conocimiento del patrón y de presentarle la prescripción médica respectiva.

En el artículo 158 bis fracción IV, hoy artículo 244 fracción IV, se eliminó como causal de rescisión de las relaciones de trabajo el hecho de violar las leyes de importación o exportación de mercancías, cuando esta violación se daba únicamente en

**ESTA TESIS NO DEBE  
SALIR DE LA BIBLIOTECA**

grado de tentativa.

Es importante señalar también que la mayoría de estas reformas fueron promovidas por la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores a través de un intenso trabajo jurídico y político realizado a nivel de las autoridades tanto del poder ejecutivo como del legislativo.

## *2.2 Ley de Aviación Civil de 1995.*

Tal y como se señaló en el capítulo I de este trabajo, durante el año de 1994, el Poder Ejecutivo Federal representado por las autoridades de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes estuvo realizando una serie de trabajos conducentes a la elaboración de una nueva legislación aeronáutica dado que la Ley de Vías Generales de la Comunicación había sido puesta en vigor desde el año de 1940 y ya presentaba severas deficiencias en su aplicabilidad.

Se hicieron numerosas consultas entre los diversos sectores involucrados en la industria entre los que se encontraban las principales empresas de aviación, tanto nacionales como internacionales, las organizaciones empresariales tales como la Cámara Nacional de la Industria Aérea (CANAERO), las organizaciones de trabajadores tales como la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México (ASPA) y la Asociación Sindical

de Sobrecargos de Aviación (ASSA), así como las organizaciones de carácter profesional, entre ellas, el Colegio de Pilotos Aviadores de México, el Colegio de Ingenieros en Aeronáutica de la República Mexicana y la Asociación de Abogados en Derecho Aéreo y Espacial.

Durante las consultas, algunas de las aportaciones de los diversos actores de la industria fueron incorporadas al texto vigente.

De particular importancia resultó la modificación al proyecto inicial en el que se pretendía que las operaciones de Servicio de Transporte Aéreo Regular estuvieran únicamente sujetas a permiso y no a concesión por parte del Estado Mexicano.

Desafortunadamente, no todas las modificaciones propuestas fueron tomadas en cuenta, dado que algunas de las autoridades involucradas formal o informalmente en el proceso de elaboración de la iniciativa enviada por el ejecutivo federal al poder legislativo, dieron preferencia a la implantación de los esquemas neoliberales de desregulación y liberalización del transporte aéreo que desde luego han resultado altamente lesivos para esta y muchas otras áreas de nuestra economía, pero que forman parte, sin duda, de los compromisos adquiridos por México a través del Tratado de Libre Comercio y otros convenios internacionales.

A pesar de ello, es necesario reconocer que la nueva Ley de Aviación Civil representa un gran avance para la aviación de nuestro país.

### *2.3 Proyecto de Reglamento de la Ley de Aviación Civil.*

Una vez aprobada la ley de Aviación Civil en 1995, se iniciaron inmediatamente los trabajos formales para elaborar un reglamento de la misma. De hecho, ya se tenía una serie de propuestas que pudieran quedar incluidas en dicho reglamento dadas las numerosas necesidades que se tienen a este respecto.

En una materia de características tan técnicas como la aviación, resulta de trascendental importancia el contar con reglamentos modernos que permitan de manera efectiva y a la vez justa, regular las múltiples hipótesis que surgen cotidianamente.

A estas fechas, hace ya aproximadamente tres años que se terminó el primer proyecto de reglamento que, de acuerdo a la facultad establecida para el Presidente de la República en el artículo 89 fracción primera de la Constitución, no necesita ser enviada al congreso para su aprobación y solo necesita de la autorización del propio Poder Ejecutivo para surtir plenos efectos legales.

Desafortunadamente, y por increíble que ello parezca, la burocracia gubernamental ha hecho que dicho proyecto pase de una oficina a otra, entre los departamentos jurídicos de la Dirección General de Aeronáutica Civil, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Secretaría de Comercio y Fomento Industrial y Presidencia de la República durante varios años sin llegar a un resultado concreto.

Esto mantiene a la aviación mexicana en una situación, sino peor, cuando menos de más precariedad jurídica, ya que se tiene por un lado una Ley de Aviación Civil nueva y una serie de reglamentos viejos que no se adaptan ni a las nuevas exigencias ni a las disposiciones de esa nueva ley de la que se supone que dependen en términos de jerarquía jurídica.

No transcribiremos en este trabajo la última versión de la que tuvimos conocimiento de ese proyecto, por no tener información actualizada de las modificaciones que seguramente se le habrán hecho en su paso por las diferentes oficinas involucradas, además de que en este momento, dicho cuerpo legal no tiene aún ninguna fuerza normativa.

## **CAPÍTULO 3**

### **ALGUNAS DE LAS DEFICIENCIAS DETECTADAS EN EL CAPÍTULO DE LA LEY FEDERAL DEL TRABAJO REFERENTE A LAS TRIPULACIONES AERONÁUTICAS**

Tal y como se mencionó con anterioridad, las leyes que actualmente tienen relación con el trabajo de las tripulaciones aeronáuticas se encuentran en una especie de desorden al tener por un lado leyes modernas como la nueva Ley de Aviación Civil y por el otro, un capítulo de la Ley Laboral que prácticamente no ha cambiado desde que se introdujo en 1959 como una modificación a la Ley Federal del Trabajo de 1931, y el cual se trasladó a la Ley Federal del Trabajo de 1970 con unas cuantas modificaciones.

Algunos de los problemas que actualmente se presentan en el desarrollo de este trabajo y que no es posible corregir con la Ley Laboral vigente, son desde luego algunas hipótesis no previstas desde que dicha Ley se expidió y otras son situaciones que el simple paso del tiempo ha generado y que los avances tecnológicos de los aviones nos han traído, al establecer nuevas



condiciones de trabajo.

A continuación señalaremos algunos de estos problemas de una manera no limitativa es decir, que desde luego pudieran existir algunos otros no señalados por nosotros y que no fueron incluidos en este análisis.

### *3.1 Problemas relativos al ámbito de aplicación de la Ley Federal del Trabajo.*

El ámbito de aplicación o de validez de las leyes, normalmente es interpretado desde cuatro puntos de vista, el material, el personal, el espacial y el temporal.

En este sentido, hemos encontrado problemas en lo referente a los ámbitos espacial y personal de aplicación de la Ley laboral.

El ámbito espacial se refiere al espacio físico en que dicha norma es aplicada, mientras que el ámbito personal se refiere a los sujetos, personas físicas o morales, hacia los que la norma esta dirigida o a quienes obliga.

#### *3.1.1 Delimitación del ámbito espacial de aplicación.*

El artículo 215 de la Ley vigente señala que "las

disposiciones de este capítulo se aplican al trabajo de las tripulaciones de las aeronaves civiles que ostenten matrícula mexicana..."

Tal y como se puede apreciar, la propia Ley establece que estas disposiciones se aplican al trabajo de las tripulaciones en aeronaves civiles que ostenten matrícula mexicana. Sin embargo, en la realidad se observan numerosos casos de aeronaves extranjeras que se encuentran incorporadas a las flotas de las aerolíneas mexicanas por encontrarse arrendadas a empresas de otros países y que continúan con su matrícula extranjera.

Este tipo de operación esta inclusive previsto en la propia Ley de Aviación Civil en el último párrafo del artículo 45 que a la letra dice: "En casos excepcionales, las aeronaves con matrícula extranjera arrendadas por los concesionarios o permisionarios, podrán ser operadas temporalmente, previa autorización de la Secretaría, con sujeción al reglamento respectivo"

Es por ello necesario establecer claramente en la Ley Laboral que la relación de trabajo se establece entre una aerolínea mexicana y sus trabajadores, independientemente de la matrícula que ostenten las aeronaves. De esa manera se clarificará con precisión el ámbito espacial de aplicación de dicha Ley.

### *3.1.2 Delimitación del ámbito personal de aplicación.*

El artículo 218 de la Ley Federal del Trabajo enuncia quienes son miembros de las tripulaciones aeronáuticas incluyendo al piloto al mando o comandante, a los oficiales o copilotos, al navegante y a los sobrecargos. Sin embargo, el personal de mantenimiento que normalmente se considera personal de tierra y no de vuelo, en muchas ocasiones acompaña a las tripulaciones a los vuelos ya sea porque su presencia se requiera durante los mismos para supervisar algún trabajo hecho con anterioridad, para diagnosticar correctamente un problema mecánico que solo sea posible observar durante el vuelo o simplemente porque en el aeropuerto de destino no se cuenta con facilidades y personal capacitado.

En estos casos, será necesario que el mecánico sea considerado como parte de la tripulación aeronáutica al realizar en muchas ocasiones funciones de supervisión durante el vuelo mismo, además de que dado que sus funciones tienen una importancia relevante para la seguridad de las operaciones, es importante que dicho personal este protegido con jornadas de trabajo y periodos de descanso suficientes. De esta manera se estará realizando el objetivo de equilibrio y de justicia social señalado por el artículo 2 y el objetivo de garantizar la seguridad de las operaciones señalado por el artículo 215, ambos de la misma Ley Federal del Trabajo.

### *3.2 Problemas relativos a la jornada de trabajo.*

El trabajo de los tripulante aeronáuticos, tiene como una de sus más distintivas características, el que su desempeño se realiza en jornadas de trabajo totalmente irregulares, tanto en su duración como en su horario, variando de manera radical de un día para otro para un mismo trabajador.

De ahí la necesidad de regular con precisión las jornadas de trabajo, estableciendo límites que permitan establecer el tipo de la jornada laborada, así como la extensión de la misma.

Este asunto, es de particular importancia no sólo para efectos meramente laborales en cuanto a las percepciones devengadas, sino que tiene un impacto directo en la seguridad de las operaciones aéreas.

#### *3.2.1 Clarificación del procedimiento de determinación de cuando se considerará jornada nocturna.*

El artículo 221 de la Ley Federal del Trabajo, señala que se determinarán las horas de trabajo nocturno en referencia a las tablas de salida y puesta del sol del lugar más cercano en que se encuentre la aeronave, lo cual es altamente inconveniente dado que las modernas aeronaves tienen un desplazamiento acelerado y vuelan grandes distancias, de tal manera que se debe buscar un

sistema convencional como por ejemplo referirse siempre a la hora del lugar de residencia de los pilotos o algo similar. Esto tiene grandes implicaciones ya que la hora del lugar que se tome como referencia representa afectaciones importantes en el momento de determinar cuando aplican los límites de jornada de vuelo.

### *3.2.2 Establecimiento de una jornada diaria máxima de servicio.*

El artículo 224 de la Ley Federal de Trabajo señala un máximo de 180 horas de servicio mensuales las cuales incluyen diversos conceptos. Aparte de clarificar dichos conceptos ya que el tiempo efectivo de vuelo y el de ruta se confunden en su significado, es indispensable establecer una jornada máxima de servicio por día ya que solo se establece un límite diario a la jornada de vuelo pero se dan casos en los que se puede volar tan solo dos o tres horas de vuelo y sin embargo laborar una jornada de servicio de quince o veinte horas lo cual sin duda afecta no solo a la justicia laboral, sino también a la seguridad de las operaciones.

### *3.2.3 Clarificación de la jornada ordinaria de vuelo por día.*

El artículo 225 de la Ley Federal del Trabajo establece los límites de jornada de vuelo diaria pero con una desafortunada redacción ya que primero permite entender que los límites ahí

señalados no pueden ser rebasados y luego se dice que si pueden serlo, siempre y cuando se cuente con descansos suficientes antes y después del vuelo, lo cual es hasta cierto punto incorrecto ya que sin bien ambos descansos tienen un efecto en la disminución de la fatiga, lo más importante es que se clarifique exactamente como deben disfrutarse esos descansos tanto en duración como en facilidades para el mismo. Una vez clarificado lo anterior, se debe determinar cuanto tiempo se puede extender la jornada a partir del límite ordinario.

### *3.3 Problemas relativos a la previsión social.*

Las grandes diferencias que existen en el trabajo de los tripulantes aeronáuticos con respecto a otros tipos de trabajadores, tienen como consecuencia que en esta materia laboral se enfrenten problemas que nunca se pensarían posibles en otras ramas de trabajo.

De acuerdo a lo anterior, la previsión social que deben tener estos trabajadores en el desempeño de su trabajo, particularmente cuando se encuentran fuera de su base de residencia, reviste particular importancia.

#### *3.3.1 Traslado de cadáveres de tripulantes al lugar de residencia en caso de muerte durante su trabajo fuera de base.*

El artículo 236 de la Ley Laboral vigente señala las diversas obligaciones especiales que tienen los patrones dadas las particularidades del trabajo aeronáutico. Sin embargo se omite señalar como obligación del patrón la de regresar el cadáver de un tripulante que fallezca fuera de su lugar de residencia ya sea como producto de un accidente durante sus labores o por cualquier otra causa durante las mismas o en los lugares de pernocta o descanso durante el desempeño de un servicio de trabajo.

### *3.4 Problemas relativos a la seguridad e higiene en el trabajo.*

Los tripulantes aeronáuticos enfrentan, durante el desempeño de sus labores, demandas físicas que, bajo ciertas circunstancias, desgastan el organismo humano de una manera relevante. Es por ello que la Ley laboral debe contemplar diversas normas que garanticen no sólo la salud de los trabajadores sino también, la seguridad de las operaciones. Estas normas, al igual que todos los ordenamientos jurídicos, requieren de una actualización permanente que mantenga su correcta aplicabilidad.

#### *3.4.1 Corrección de la periodicidad de los exámenes médicos a los tripulantes.*

El artículo 237 fracción IV de la Ley antes referida establece la obligatoriedad para los tripulantes aeronáuticos de presentar

dos veces al año los exámenes médicos en los términos que establezcan las normas respectivas. Sin embargo, en la actualidad los reglamentos especializados de la materia sólo prescriben el que se hagan exámenes de este tipo una vez al año por lo que es necesario actualizar la Ley Laboral a este respecto.

#### *3.4.2 Delimitación de la prohibición de ingerir bebidas alcohólicas.*

El artículo 242 del mismo ordenamiento establece la prohibición de ingerir bebidas alcohólicas durante la prestación de un servicio o dentro de las 24 horas antes a la iniciación del mismo.

El artículo 244 de dicha ley señala como causal especial de terminación o rescisión de la relación de trabajo el encontrarse en estado de embriaguez dentro de las 24 horas anteriores a las que se tenga un vuelo o durante el mismo.

De hecho, la experiencia demuestra que la regla de las 24 horas no es tan precisa como se piensa ya que de hecho algunos reglamentos de tránsito terrestre o de aviación en otras partes del mundo han establecido prohibiciones de este tipo pero en términos mucho más precisos estableciendo las mismas a partir de los porcentajes de alcohol en la sangre o de la cantidad de alcohol ingerido en relación al tiempo previo al inicio de las



labores y del volumen corporal de la persona involucrada. Se establece lo que es un nivel legal a partir del cual se considera legalmente el estado de embriaguez que es en donde aplica la prohibición.

Desde luego que no se pretende favorecer el que los tripulantes laboren bajo el influjo del alcohol, pero la realidad es que la regla de las 24 horas no sirve porque es demasiado arbitraria y por lo tanto se viola constantemente. Pensemos, por ejemplo, en un tripulante que en una cena el día de hoy se toma una copa de vino tinto a las 21:00 horas. Si dicho tripulante inicia un servicio mañana a las 19:00 horas, simple y sencillamente está totalmente fuera de la Ley y eso le podría acarrear el perder su trabajo cuando es imposible que dicho tripulante pueda ver disminuidas sus capacidades por causa de esa pequeña dosis de alcohol ingerida 22 horas antes del vuelo.

### *3.5 Problemas relativos a la redacción de la ley.*

Siempre que se actualizan normas jurídicas, es necesario realizar una cuidadosa revisión de aquellos ordenamientos que de alguna manera están relacionados con aquellas y que hacen referencia a dichas normas. En este sentido, la Ley laboral debe ser actualizada para lograr una redacción adecuada del texto legal.

### ***3.5.1 Actualización de la ley laboral en sus referencias a las leyes aeronáuticas.***

En los artículos 219, 220 y 238 de la Ley Laboral se hacen diversas referencias a la Ley de Vías Generales de la Comunicación como la normatividad vigente en materia aeronáutica, cuando en realidad dicha ley ha sido sustituida en lo referente a aviación por la Ley de Aviación Civil. Por lo tanto es necesario actualizar la redacción en este sentido.

## **CAPÍTULO 4**

### **PROPUESTAS DE MODIFICACION A LA LEY FEDERAL DEL TRABAJO**

A continuación se señalan algunas propuestas de modificación de la Ley Federal del Trabajo, las cuales se derivan en algunos casos de la experiencia obtenida en la evolución de los contratos colectivos de trabajo en la industria aeronáutica, particularmente aquellos cuya titularidad pertenece a la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores.

Cabe señalar que dicha Asociación participó activamente en las discusiones que generaron la modificación de esta Ley en el año de 1959 y que precisamente arrojó la inclusión del capítulo especial del trabajo de las tripulaciones aeronáuticas. Adicionalmente ASPA también participó de manera preponderante en las discusiones que arrojaron finalmente la nueva Ley Federal del Trabajo promulgada en 1970.

#### *4.1 En cuanto al ámbito de aplicación de la Ley.*

Tal y como fue señalado anteriormente, el ámbito espacial se refiere al espacio físico en que una norma jurídica es aplicada.

En diversas situaciones jurídicas, las leyes establecen la ficción de considerar que los buques y las aeronaves mexicanas son una extensión del territorio nacional, para una diversidad de efectos.

Derivado de ello, las Leyes Mexicanas deben ser aplicadas en principio en todas las aeronaves con matrícula de esta misma nacionalidad. Sin embargo, el hecho de que el artículo 45 de la Ley de Aviación Civil, permita la incorporación a las flotas de las aerolíneas mexicanas, de aeronaves con matrícula extranjera, plantea un problema laboral no previsto por la Ley vigente.

Así también, es necesario extender las protecciones de este capítulo especial de la Ley a todas las personas que en un momento dado laboran a bordo de los aviones, sobre todo a aquellos que tienen que ver con la seguridad de las operaciones, precisando así el ámbito personal de aplicación de la Ley.

##### *4.1.1 Ámbito espacial de aplicación.*

Tal y como quedó señalado en el apartado 3.1.1 de este trabajo, existen numerosas aeronaves con matrícula extranjera,

incorporadas a las flotas de las aerolíneas mexicanas, lo cual está permitido por la legislación mexicana.

Es necesario considerar que estas aeronaves también son operadas por tripulaciones mexicanas y ahí la necesidad de clarificarlas como susceptibles de ser materia de aplicación de la ley laboral mexicana, por lo tanto, proponemos la siguiente redacción del artículo 215 de la Ley Federal del Trabajo. **(SE SEÑALAN CON LETRAS NEGRITAS LAS MODIFICACIONES PROPUESTAS).**

**Artículo 215.- Las disposiciones de este capítulo se aplican al trabajo de las tripulaciones de las aeronaves civiles que ostenten matrícula mexicana o de aquellas que ostenten matrícula extranjera, pero que sean autorizadas por las autoridades correspondientes para formar parte de la flota de las empresas de aviación mexicanas y que sean operadas por tripulaciones también mexicanas.**

#### *4.1.2 Ámbito personal de aplicación.*

Es necesario delimitar con precisión quienes son parte de la tripulación, por lo tanto, se propone que se incluya en esta delimitación al personal de mantenimiento que viaje junto con las tripulaciones de acuerdo a las necesidades del servicio. Por lo tanto se plantea la inclusión de una nueva fracción V del artículo

218 de la multicitada Ley en los siguientes términos:

**Artículo 218.- ... V.- Los mecánicos y demás personal de mantenimiento que viajen junto con las tripulaciones derivado de las necesidades del servicio.**

#### *4.2 En cuanto a la jornada de trabajo de las tripulaciones.*

Existen numerosas irregularidades en el desempeño del trabajo de las tripulaciones aeronáuticas. La desregulación de la industria aérea y el desarrollo de una agresiva competencia entre las aerolíneas ha motivado la aparición de todo tipo de abusos y excesos en el quehacer cotidiano de los tripulantes.

Es por ello necesario que se delimiten con precisión algunos límites a las jornadas de servicio, ya que en la aviación dicha jornada no solo se da en relación al tiempo efectivamente volado sino también al tiempo en el que el trabajador está a disposición del patrón o que está realizando labores análogas o complementarias del vuelo mismo, tales como las inspecciones que se hacen a las aeronaves antes de iniciar el vuelo, los tiempos de espera en plataforma para carga y descarga de combustible, pasajeros, entre otras. No cabe ninguna duda de que ese tiempo también debe ser considerado como jornada de trabajo, tal y como lo precisa atinadamente la Dra. Gloria Arellano al recalcar que "es el tiempo durante el cual el trabajador está a

disposición del patrón para prestar sus servicios, y no el tiempo efectivamente trabajado”<sup>50</sup>

#### 4.2.1 Cuando se considerará jornada nocturna.

Tal y como se señaló en el apartado 3.2.1 de esta Tesis, el sistema de fijación de la jornada nocturna para efectos de las tripulaciones aeronáuticas representa grandes problemas debido al rápido desplazamiento de los aviones. Algunos contratos colectivos, tales como los firmados por la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores con la Compañía Mexicana de Aviación y con otras empresas, han establecido de manera convencional que los horarios de trabajo siempre serán referidos al horario de la base de residencia de los pilotos, esto es la Ciudad de México o la que corresponda.<sup>51</sup>

Sin embargo, existen estudios científicos elaborados por la Administración Nacional de la Aeronáutica y el Espacio de los Estados Unidos (NASA) que señalan en principio que los horarios deben ser referidos a la hora del lugar de residencia, pero que en caso de vuelos en los que se crucen más de 4 usos horarios y durante más de 48 horas de exposición a ese nuevo horario, la estimación de las horas de jornada nocturna debe hacerse con

<sup>50</sup> ARELLANO BERNAL, Gloria. "Consideraciones Jurídicas sobre la jornada de trabajo". *Revista Laboral*, Año IV, número 47, agosto de 1996, México, p. 5.

<sup>51</sup> Contrato Colectivo de Trabajo ASPA-CIA. MEXICANA DE AVIACION 1997-1999, p. 14. Contrato Colectivo de Trabajo ASPA-AEROVÍAS DE MEXICO 1996-1998, p. 9 y Contrato Colectivo de Trabajo ASPA-SERVICIOS AEREOS LITORAL 1998-1999, p. 12.

referencia a ese mismo horario.<sup>52</sup>

Por lo tanto, proponemos que el artículo 221 de la Ley Laboral citada quede en los siguientes términos:

**Artículo 221.-** Para la determinación de las jornadas de trabajo diurnas y/o nocturnas se considerará el horario de la base de residencia de los pilotos, tomando en cuenta las disposiciones del artículo 60 de esta Ley.

Cuando durante un vuelo se crucen más de 4 usos horarios y la permanencia de los tripulantes en ese nuevo uso horario sea igual o mayor a 48 horas, se considerará para efectos de la determinación de la jornada diurna o nocturna, el horario del lugar en el que se encuentre el tripulante.

#### *4.2.2 Jornada diaria máxima de servicio.*

Ante la ausencia de una limitación en la Ley Federal del Trabajo con respecto a la jornada de servicios, no de vuelo efectivo, que realiza un tripulante, los contratos colectivos firmados por ASPA con las empresas de aviación establecen precisamente dichos límites. Lo anterior, con el objeto de evitar que se den casos extremos como por ejemplo que un piloto

---

<sup>52</sup> DINGES, David F. y otros. *Guías y Principios para la Programación de Jornadas y Descansos de la Aviación Comercial (Principles and Guidelines for Duty and Rest Scheduling in Commercial Aviation)*, NASA, mayo de 1996. Estados Unidos. p. 6



pueda laborar una jornada de 20 horas en las que únicamente se vuelen tres horas lo cual, desde luego, se enmarca perfectamente dentro de la normatividad laboral vigente.<sup>53</sup>

Existen numerosos estudios sustentados científicamente que permiten justificar la necesidad de dichas limitaciones.<sup>54</sup>

Los contratos colectivos han encontrado numerosas soluciones a este problema dependiendo del tipo de operación y de ruta de que se trate, el avión involucrado y el número de tripulantes a bordo, entre otros factores.

Sin embargo, es necesario que en la Ley Laboral se establezca una regla que pudiera abarcar de una manera general la mayoría de los casos que se presentan ya que los abusos a este respecto se presentan todos los días. Por lo tanto y derivado de lo señalado en los contratos colectivos vigentes entre ASPA y la Compañía Mexicana de Aviación y también con Aerovías de México, se plantea la siguiente redacción para el artículo 223 de la Ley Federal del Trabajo:

**Artículo 223.-** El tiempo total de servicios máximo que deben prestar los tripulantes, considerando el equipo que se

---

<sup>53</sup> *Contrato Colectivo de Trabajo ASPA-CIA MEXICANA DE AVIACION 1997-1999*, p. 24, *Contrato Colectivo de Trabajo ASPA-AEROVÍAS DE MÉXICO 1996-1998*, p. 22 y *Contrato Colectivo de Trabajo ASPA-SERVICIOS AEREOS LITORAL 1998-1999*, p. 17.

<sup>54</sup> DINGES, David F., *Guías y Principios para la Programación de Jornadas y Descansos de la Aviación Comercial*, op. cit., p. 9.

utilice, se fijará en el contrato de trabajo y comprenderá el tiempo necesario para la preparación del vuelo y acondicionamiento de la aeronave antes y después del mismo, el tiempo efectivo de vuelo, así como los servicios de reserva.

El tiempo total de servicios máximo mensual es el resultado de la suma de los tiempos totales de servicios diarios y no deberá exceder de 180 horas mensuales.

El tiempo total de servicios máximo en una jornada de trabajo, deberá mantenerse dentro de los siguientes límites:

- I. Ocho horas para las tripulaciones integradas por un piloto.
- II. Doce horas para las tripulaciones integradas por dos o tres pilotos dependiendo del tipo de avión de que se trate.
- III. Quince horas para las tripulaciones de los vuelos señalados en el segundo párrafo del artículo 228.

#### *4.2.3 Jornada ordinaria de vuelo por día.*

Dada la muy deficiente redacción del artículo 225 del Código Laboral, es necesario clarificar cual es la jornada ordinaria de vuelo y a partir de cuando se considera extraordinaria, además de clarificar acerca de los descansos que deberán disfrutar las tripulaciones que laboren tanto en jornada ordinaria como extraordinaria.

Por lo tanto y basados en los contratos colectivos vigentes y en estudios científicos sobre la necesidad de descanso de las tripulaciones<sup>55</sup>, se propone lo siguiente:

**Artículo 225.-** El tiempo efectivo de vuelo ordinario de los tripulantes no excederá de ocho horas en la jornada diurna, de siete en la nocturna y de siete y media en la mixta. El tiempo excedente al señalado será extraordinario, no pudiendo exceder de un total de diez horas efectivas de vuelo, con excepción de los vuelos señalados en el segundo párrafo del artículo 228.

Los tripulantes deberán de disfrutar de un periodo de descanso mínimo de diez horas antes de iniciar otro servicio de vuelo. Si el tiempo total de servicios del primer servicio fue mayor a diez horas, se deberá gozar de un periodo de descanso cuando menos igual al tiempo laborado.

#### *4.3 En cuanto a la previsión social.*

Las grandes diferencias que existen en el trabajo de los tripulantes aeronáuticos con respecto a otros tipos de trabajadores, tienen como consecuencia que en esta materia laboral se enfrenten problemas que nunca se pensarían posibles en otras ramas de trabajo.

---

<sup>55</sup> *Ibidem*, pp. 2-3

De acuerdo a lo anterior, la previsión social que deben tener estos trabajadores en el desempeño de su trabajo, particularmente cuando se encuentran fuera de su base de residencia, reviste particular importancia.

#### *4.3.1 Traslado de cadáveres de tripulantes.*

Se propone la inclusión de una fracción adicional al artículo 236 de la misma Ley, de la siguiente forma:

**Artículo 236.- ...Fracción V.- Repatriar o trasladar a su base de residencia a los cadáveres de los tripulantes que fallezcan por cualquier motivo durante un servicio.**

#### *4.4 En cuanto a la seguridad e higiene en el trabajo.*

Los exámenes médicos preventivos son una de las herramientas más efectivas en cuanto a la seguridad aérea se refiere. En este sentido la Ley laboral se relaciona con diversos ordenamientos jurídicos, tales como el Reglamento de Licencias al Personal Técnico Aeronáutico, entre otros, los cuales han cambiado a través del tiempo, obligando así a la actualización de la Ley Federal del Trabajo.

Adicionalmente y también relacionado con los avances de la Ciencia Médica, en la actualidad es posible utilizar parámetros

mas objetivos que permitan definir con mas claridad cuando una persona, en este caso un trabajador aeronáutico, se encuentra ilegalmente intoxicada con bebidas alcohólicas para los efectos de desarrollar sus labores como tripulante.

#### *4.4.1 Periodicidad de los exámenes médicos a los tripulantes.*

En cuanto a los exámenes médicos aplicados a los tripulantes, se puede decir que aunque el artículo 237 de la Ley Federal del Trabajo establece en su fracción IV, la obligación para los mismos tripulantes de presentarse dos veces al año a dichos exámenes médicos, lo cierto es que la medicina preventiva aeronáutica ha avanzado a tal grado que en la actualidad los tripulantes sólo presentan un examen médico anual, por lo que es necesario modificar la redacción de la fracción señalada, dejándola inclusive abierta a lo que la normatividad especializada establezca.

Por lo tanto se propone la siguiente redacción para dicho artículo en su fracción IV:

**Artículo 237.- ...IV.- Someterse a los exámenes médicos periódicos que prevengan las leyes, los reglamentos y los contratos de trabajo.**

#### **4.4.2 Prohibición de ingerir bebidas alcohólicas.**

Tal y como quedó señalado anteriormente, la actual regla de no ingerir absolutamente ninguna bebida alcohólica 24 horas antes de iniciar un servicio de vuelo y enunciada en el artículo 242 de la Ley Federal del Trabajo, es totalmente inoperante por lo que se propone el establecimiento de ciertos parámetros que permitan definir legalmente cuando una persona se encuentra legalmente en estado de embriaguez.

A este respecto la legislación aeronáutica norteamericana ha definido con precisión dichos parámetros en la Federal Aviation Regulation 91.17 inciso a)<sup>56</sup> Por lo tanto se propone para el artículo 242 de la multicitada Ley Federal del Trabajo, lo siguiente:

**Artículo 242.- Queda prohibido a los tripulantes:**

- I.- Actuar como miembro de la tripulación de una aeronave, ya sea en servicio activo o de reserva:**
  - a) Dentro de las 8 horas siguientes a haber consumido cualquier bebida alcohólica en cualquier cantidad,**
  - b) Mientras que se encuentre bajo la influencia del alcohol,**
  - c) Mientras que se tenga una presencia de 0.4% del peso ó más de alcohol en la sangre.**

---

<sup>56</sup> *Aerovías de México, Manual de Ruta (Route Manual), Jeppesen, Regulations, México, 19 de enero de 1990, p. US FAR 91-8.*

Esto implicaría, para hacerlo congruente, la modificación del Artículo 244 del mismo Código Laboral en los siguientes términos:

**Artículo 244.- ... II.- Encontrarse el tripulante en estado de embriaguez de acuerdo a lo señalado por el artículo 242 fracción I.**

Estas modificaciones también le dan congruencia a la Ley Federal del Trabajo con lo recomendado por la Organización de Aviación Civil Internacional.<sup>57</sup>

#### *4.5 En cuanto a la redacción de la Ley.*

Dentro de un marco normativo general, es claro observar que casi todos los ordenamientos jurídicos están relacionados de una manera u otra con otros cuerpos normativos. La Ley Federal del Trabajo no escapa a ello y por lo tanto, es importante el desarrollar permanentemente un esfuerzo que mantenga actualizada la redacción de las múltiples Leyes y Reglamentos que rigen nuestra vida en sociedad.

##### *4.5.1 Corrección de las referencias a las leyes aeronáuticas.*

---

<sup>57</sup> *Reglamento Del Aire, Anexo 2 al convenio sobre Aviación Civil Internacional, Organización de Aviación Civil Internacional, novena edición, OACI, Montreal, 1990, p. 6.*

La Ley de Vías Generales de la Comunicación ha sido derogada en lo referente a la aviación y sustituida en esta materia por la Ley de Aviación Civil. Por lo tanto, es necesario hacer las siguientes modificaciones con el objeto de que la redacción de los artículos correspondientes de la Ley Federal del Trabajo estén actualizados de acuerdo a este cambio:

**Artículo 219.- ... siempre y cuando reúnan los requisitos que la Ley de Aviación Civil y sus reglamentos, consignen al respecto.**

**Artículo 220.- ... que confiere a los comandantes la Ley de Aviación Civil y sus reglamentos, no podrán ...**

**Artículo 238.- ... en los términos que establezca la Ley de Aviación Civil y sus reglamentos.**



## CONCLUSIONES

PRIMERA.- Las normas que rigen la materia laboral requieren de un constante esfuerzo de actualización con el objeto de mantener su plena aplicabilidad y vigencia no solo para que estén acordes con la realidad sino para que efectivamente se cumplan.

SEGUNDA.- La Ley Federal del Trabajo mexicana es un cuerpo legal que incorpora conceptos muy avanzados de redistribución de la riqueza y de justicia social. Sin embargo, lo cierto es que la enorme corrupción existente en el sistema de impartición de justicia en nuestro país, la escasa ética profesional de muchos de los Licenciados en Derecho que litigan en nuestro medio, la nula representatividad de muchos de los sindicatos mexicanos, la voracidad e irresponsabilidad de algunos de los empresarios de aviación de nuestro país, mismas que se han visto acrecentadas ante la implantación del actual esquema económico neoliberal y, desde luego, el paso de los años, hacen necesario el plantearse la posibilidad de actualizar nuestras leyes y reglamentos laborales.

TERCERA.- Las reformas deberán darse en muchos de los

aspectos que abarca la actual Ley Federal del Trabajo. Sin duda debería revisarse el procedimiento de registro de los Sindicatos de tal manera que se respete el derecho a la libre asociación de los trabajadores y no se sujete el registro de las organizaciones gremiales al capricho o conveniencia de las autoridades laborales. También pudiera ser aceptable la revisión del concepto de contratación a prueba, el cual se justifica en aquellos trabajos que requieren la demostración de eficacia y eficiencia durante los primeros meses de trabajo o que requieren un adiestramiento especial que por su grado de dificultad no es posible asegurar que el candidato obtenga la certificación requerida. Este tipo de situaciones son consideradas normales en el desempeño del trabajo de las tripulaciones aeronáuticas, el cual se realiza en un ambiente de presión y de altas demandas de habilidad.

CUARTA.- Rechazamos aquellas propuestas encaminadas a una eventual desaparición de los sindicatos y de los contratos colectivos. La enorme lacra que muchos de los sindicatos representan para nuestro país no se debe a que el concepto en sí mismo esté equivocado, sino a que algunos falsos líderes sindicales en confabulación con algunas deshonestas autoridades se han aprovechado de la debilidad e ignorancia de muchos trabajadores mexicanos para enriquecerse usufructuando los así llamados "contratos de protección"

Será sin duda necesaria una profunda revisión del Derecho

Procesal Laboral Mexicano que permita eliminar los vicios y las distorsiones que se presentan actualmente, mismas que como siempre son aprovechadas en beneficio de muchos, menos de los trabajadores.

QUINTA.- Este trabajo busca en principio hacer algunos señalamientos que se consideran importantes para el establecimiento de una mejor justicia laboral en el ámbito aeronáutico mexicano. Las necesidades operativas de la industria aeronáutica acarrea una permanente inestabilidad en las condiciones de trabajo de los tripulantes de los aviones, los cuales son sometidos a jornadas de trabajo permanentemente cambiantes, a horarios y tipos de alimentación irregulares y a un entorno laboral sometido a cambios bruscos de temperatura, presión atmosférica, ruidos y vibraciones, las cuales tienen efectos sobre el cuerpo humano en el corto, mediano y largo plazo.

SEXTA.- Los legisladores ya han tomado en cuenta las características especiales del trabajo de las tripulaciones aeronáuticas y han establecido una serie de normas protectoras que, en cierta medida, compensan al tripulante por el desgaste sufrido, permitiéndole recuperarse física y mentalmente.

No obstante, el constante devenir de nuestra historia nos va enfrentando a nuevos problemas y a nuevas coyunturas. Es por

ello que esta Tesis se justifica en la medida en que aporta algunas posibles soluciones a los problemas que se experimentan actualmente en el trabajo de las tripulaciones aeronáuticas y que no habían sido previstas con anterioridad. Todo lo anterior desde un enfoque de justicia y de equidad entre los diferentes factores presentes en la producción de los servicios aéreos.

Muchas gracias.

## BIBLIOGRAFÍA

### *LIBROS:*

AEROVÍAS DE MÉXICO, Manual de Ruta (Route Manual). Jeppesen Company. 1997.

BRICEÑO RUIZ, Alberto, Derecho Individual del Trabajo, Harla. México. 1985.

COATES, Ken y Tony Topham. El Nuevo Sindicalismo (El Control Obrero). Zero. España. 1973.

DE BUEN, Néstor, Derecho del Trabajo, Tomo I, octava edición. Porrúa. México. 1991.

DE LA CUEVA, Mario, El Nuevo Derecho Mexicano del Trabajo, Tomo I, Décimaprimer edición. Porrúa. México. 1988.

DINGES, David F. y otros, Guías y Principios para la Programación de Jornadas y Descansos en la Aviación Comercial (Principles and Guidelines for Duty and Rest Scheduling in Commercial Aviation). NASA. USA. Mayo de 1996.

FRANCOZ RIGALT, Antonio. Derecho Aeroespacial. Porrúa. México. 1981.

LASTRA LASTRA, José Manuel. Derecho Sindical. Porrúa. México. 1991.

Partido Revolucionario Institucional-Coordinación Nacional de Estudios Históricos, Políticos y Sociales, Debates Fundamentales del Congreso Constituyente. Hersa. México. 1993.

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

UGARTE ROMANO, Luis, Ley, Convenios, Tratados y otros temas de Aeronáutica Civil. Ediciones Espejo de Obsidiana. México. 1995.

### *LEGISLACIÓN:*

Legislación laboral, Ley Federal del Trabajo. Ediciones Andrade. México. 1963.

Ley de Aviación Civil. Colegio de Pilotos Aviadores de México. 1995.

Leyes y Reglamentos sobre Comunicaciones y Transportes, Tomo II, quinta edición. Ediciones Andrade. México. 1964.

Reglamento del Aire, Anexo 2 al convenio sobre Aviación Civil Internacional. Organización de Aviación Civil Internacional. Novena edición. Montreal. 1990.

### *REVISTAS:*

ARELLANO BERNAL, Gloria. "Consideraciones Jurídicas sobre la Jornada de Trabajo." Revista Laboral, año IV, número 47. México. Agosto de 1996.

BAYÓN, Cristina y Graciela Bensusán, "El Poder Sindical y la Reestructuración Productiva en México". Revista Latinoamericana de Estudios del Trabajo, año 2, número 4. México. 1996.

LARIOS DIAZ, Enrique, "La Negociación Colectiva frente a la Globalización Económica". Revista Lex. Tercera época, año II, número 16. México. Octubre de 1996.

Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México, "Suplemento". Revista Hélice. México. Enero de 1960.

**DOCUMENTOS VARIOS:**

CARRILLO, Graciela, Condiciones de Trabajo de la Tripulación Aeronáutica en Cabina, Tesis Profesional. UNAM. México. 1987.

Contrato Colectivo de Trabajo ASPA-AEROVIAS DE MEXICO. 1996-1998.

Contrato Colectivo de Trabajo ASPA-COMPAÑÍA MEXICANA DE AVIACION. 1997-1999.

Contrato Colectivo de Trabajo ASPA-SERVICIOS AEREOS LITORAL. 1998-1999.

Estatutos de la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México. 1996.

Estatutos del Colegio de Pilotos Aviadores de México. 1997.

GONZALEZ PÉREZ, Alfonso, Algunas fechas importantes para ASPA, documento histórico (copia fotostática), archivo personal del Cap. Enrique Rojas Hernández.

Resumen del dictamen por el que se negó el registro a la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores, documento histórico (copia fotostática), archivo personal del Cap. Enrique Rojas Hernández.

