



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA
DE MÉXICO**

FACULTAD DE DERECHO

SEMINARIO DE DERECHO ADMINISTRATIVO

**“PROBLEMÁTICA JURÍDICA SOBRE
LA FALTA DE RECONOCIMIENTO DE
LOS SOBRECARGOS COMO MIEMBROS
DE LA TRIPULACIÓN AÉREA EN
LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL”**

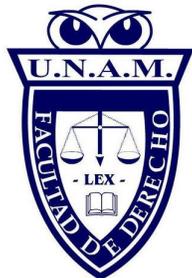
T E S I S

**QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:
LICENCIADO EN DERECHO**

**PRESENTA:
ANIBAL JESÚS GARCÍA COTONIETO**

ASESOR:

MTRO. ROGELIO ZACARÍAS RODRÍGUEZ GARDUÑO



Ciudad Universitaria

2011



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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



UNIVERSIDAD NACIONAL
AUTÓNOMA DE
MÉXICO

**FACULTAD DE DERECHO
SEMINARIO DE DERECHO ADMINISTRATIVO**

Ciudad Universitaria, D. F., a 9 de marzo de 2011

**DR. ISIDRO ÁVILA MARTÍNEZ
DIRECTOR GENERAL DE ADMINISTRACIÓN ESCOLAR
P R E S E N T E**

El pasante de esta Facultad, **ANÍBAL JESÚS GARCÍA COTONIETO**, con número de cuenta **302553525**, ha elaborado la tesis denominada **"PROBLEMÁTICA JURÍDICA SOBRE LA FALTA DE RECONOCIMIENTO DE LOS SOBRECARGOS COMO MIEMBROS DE LA TRIPULACIÓN AÉREA EN LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL"**, bajo la asesoría del **MTRO. ROGELIO ZACARÍAS RODRÍGUEZ GARDUÑO** y las recomendaciones de este Seminario, la cual a mi juicio cumple con los requisitos reglamentarios del caso, para ser sometida a examen profesional.

Ruego a usted ordenar lo conducente para que se continúen los trámites inherentes y dicho pasante presente el examen profesional correspondiente, en caso de no existir inconveniente para ello.

Transcribo acuerdo del Consejo de Directores de Seminarios, según circular SG/003/98, de la Secretaría General:

"El interesado deberá iniciar el trámite para su titulación dentro de seis meses siguientes (contados de día a día) a aquél en que le sea entregado el presente oficio, en el entendido de que transcurrido dicho lapso sin haberlo hecho, caducará la autorización que ahora se le concede para someter su tesis a examen profesional, misma autorización que no podrá otorgarse nuevamente sino en el caso de que el trabajo recepcional conserve su actualidad y siempre que la oportuna iniciación del trámite para la celebración del examen haya sido impedida por circunstancia grave, todo lo cual calificará la Secretaría General de la Facultad".

Reitero a usted las seguridades de mi consideración y respeto.

"POR MI RAZA HABLARÁ EL ESPÍRITU"


**LIC. PEDRO NOGUERA CONSUEGRA
DIRECTOR DEL SEMINARIO**



C.c.p.-Dr. Ruperto Patiño Manffer.-Director de la Facultad de Derecho UNAM.-
C.c.p.-Mtra. Zaudisareth Bobadilla. Secretaría de Exámenes Profesionales.-
C.c.p.-Alumno. Anibal J. García Cotonieta.-



DEDICATORIAS

A mi señora madre, Mariana Natalia Cotonieto Morales:

Porque el fruto que hoy recojo, no es mas que resultado del amor, apoyo, comprensión, esfuerzo y dedicación, que me has brindado a lo largo de mi formación.

A mi señor padre, Cornelio García Juárez:

Porque tu ejemplo, principios y valores, me han guiado a lo largo de estos años, permitiéndome alcanzar con satisfacción, metas como ante la que hoy me encuentro.

Gracias a ambos, por ser mis mejores maestros.

AGRADECIMIENTOS

A la Universidad Nacional Autónoma de México

Por el honor y el orgullo de pertenecer a la
máxima casa de estudios.

A la Facultad de Derecho de la Universidad Nacional Autónoma de México

Porque en sus aulas adquirí los conocimientos
necesarios, para representarla dignamente.

“Por mi raza hablará el espíritu”

**“PROBLEMÁTICA JURÍDICA SOBRE LA FALTA DE RECONOCIMIENTO
DE LOS SOBRECARGOS COMO MIEMBROS DE LA TRIPULACIÓN
AÉREA EN LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL”**

ÍNDICE

	Pág.
Introducción	<i>i</i>
Capítulo 1	
<u>El artículo 32 constitucional</u>	
1.1 Contenido y génesis del artículo 32 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos de 1917.	3
1.2 La reforma al artículo 32 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en 1934.	6
1.3 La reforma al artículo 32 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos de 1944.	9
1.4 La Reforma al artículo 32 constitucional en 1997.	13
1.5 El requisito de nacionalidad mexicana por nacimiento para los miembros de la tripulación aeronáutica, su motivación.	15
1.6 El requisito de nacionalidad de la tripulación aérea, en la legislación extranjera.	19
1.6.1 Legislación Española.	19
1.6.2 Legislación Peruana.	23
1.6.3 Legislación Argentina.	27
1.7 Anacronismo del artículo 32 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.	28
Capítulo 2	
<u>El personal aeronáutico</u>	
2.1 El personal de tierra.	42
2.2 El personal de vuelo.	44
2.3 Régimen jurídico mexicano, respecto del Personal Técnico Aeronáutico.	51
2.3.1 La tripulación aeronáutica conforme a la Ley Federal del Trabajo.	52
2.3.2 La tripulación aeronáutica conforme a la Ley de Aviación Civil.	55
2.3.3 La tripulación aeronáutica conforme al Reglamento de la	

Ley de Aviación Civil.	58
2.3.3.1 La tripulación de vuelo conforme al Reglamento de la Ley de Aviación Civil.	60
2.3.3.2 La tripulación de sobrecargos conforme al Reglamento de la Ley de Aviación Civil	61
2.4 La tripulación aeronáutica conforme a la legislación extranjera	62
2.4.1 Legislación española.	63
2.4.2 Legislación peruana.	69
2.4.3 Legislación argentina.	72

Capítulo 3

Análisis de los artículos 218 de la Ley Federal del Trabajo, 38 de la Ley de Aviación Civil, 77, 79 y 85 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil 79

3.1 El artículo 38 de la Ley de Aviación Civil es contradictorio con lo establecido en el artículo 218 de la Ley Federal del Trabajo, respecto de los miembros de la tripulación aeronáutica.	79
3.2 El 38 de la Ley de Aviación Civil y 77 de su Reglamento, son contradictorios	82
3.3 El artículo 77 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, en relación con las actividades que realizan los sobrecargos.	85

Capítulo 4.

La falta de reconocimiento de los sobrecargos en la Ley de Aviación Civil 96

4.1 Problemática jurídica de la falta de reconocimiento de los sobrecargos como miembros de la tripulación aérea en la Ley de Aviación Civil	97
4.1.1 Inconstitucionalidad del artículo 77 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil	102

Capítulo 5.

Propuesta de reforma a los artículos 32 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 38 de la Ley de Aviación Civil, 77 y 79 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil 113

5.1 Se propone reformar el texto del cuarto párrafo del artículo 32 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos	113
5.2 Se propone modificar el texto del artículo 38 de la Ley de Aviación Civil.	115
5.3 Se propone reformar el artículo 77 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil	117
5.4 Se propone reforma el primer párrafo del artículo 79 del	

Reglamento de la Ley de Aviación Civil.	118
5.5 Objeto de la reforma a los artículos 32 constitucional, 38 de la Ley de Aviación Civil, 77 y 79 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil.	119
5.6 Consecuencias jurídicas de la reforma a los artículos 32 constitucional, 38 de la Ley de Aviación Civil, 77 y 79 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil.	120
Conclusiones	122
Anexo 1.	124
Anexo 2.	128
Anexo 3.	137
Anexo 4.	141
Bibliografía.	143

INTRODUCCIÓN

En el desarrollo de la aeronáutica intervienen un gran número de personas que realizan una amplia variedad de actividades, ya sea que intervengan directamente en la operación de las aeronaves, que presten un servicio a bordo de ellas, o bien, que lleven a cabo cualquier función en tierra destinada a facilitar o a coadyuvar en el funcionamiento de las aeronaves y de la actividad aeronáutica.

Todas estas personas, sin importar la actividad que lleven a cabo, conforman al personal aeronáutico; sin embargo, atendiendo a las funciones que realizan, puede clasificársele en dos grandes grupos, el primero referente al personal de vuelo o la tripulación aérea y, el segundo, relativo al personal que se desempeña en tierra.

El presente trabajo de tesis, se enfoca en uno de los integrantes del personal de vuelo, los sobrecargos, ya que considero que forman parte de la tripulación aérea por el sólo hecho de prestar un servicio a bordo de una aeronave durante el tiempo de vuelo; razón por la cual, es importante que sean reconocidos con ese carácter en la Ley de Aviación Civil, a efecto de otorgar seguridad jurídica respecto de la función que realizan, de los requisitos que les son exigidos para desempeñarse como tales y de las obligaciones y facultades que les son inherentes.

Es así, que se aborda la problemática jurídica sobre la falta de reconocimiento de los sobrecargos, como miembros de la tripulación aérea, en la Ley de Aviación Civil, pues considero que dicho ordenamiento legal no contempla a los sobrecargos como parte de la tripulación.

Para tal efecto, en el Capítulo 1, comenzaré por señalar el requisito común a todos los integrantes de la tripulación de las aeronaves abanderadas en México,

establecido en el cuarto párrafo del artículo 32 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, relativo a la nacionalidad mexicana por nacimiento.

Para lo cual, atenderé a la evolución legislativa que ha tenido el precepto constitucional en cita, en relación con la actividad aeronáutica en nuestro país, a efecto de comprender las razones que motivaron la exigencia de nacionalidad mexicana por nacimiento para todos los miembros de la tripulación de las aeronaves mexicanas, así como para determinar si dicho requisito, se adecua a las circunstancias actuales de la aviación civil mexicana.

Finalmente, por lo que respecta al requisito constitucional de nacionalidad mexicana por nacimiento, se hará alusión a lo dispuesto sobre el tema en las legislaciones española, peruana y argentina, a fin de observar tres criterios distintos utilizados en la legislación extranjera sobre el tema en cuestión.

En el Capítulo 2, se procederá al estudio del personal aeronáutico, a fin de comprender cómo se integra y clasifica, atendiendo principalmente al personal de vuelo, por ser el que abarca a los sobrecargos. Asimismo, se analizará el régimen jurídico del personal aeronáutico, considerando lo establecido en la Ley Federal del Trabajo, la Ley de Aviación Civil y su Reglamento para, finalmente remitirme, nuevamente, a lo dispuesto sobre este tema, en las legislaciones peruana, española y argentina, con la intención de contrastarlo con nuestro régimen jurídico.

Continuando con el tema relativo a los miembros de la tripulación aeronáutica, en el Capítulo 3, se confrontará lo dispuesto en el artículo 218 de la Ley Federal del Trabajo, con lo establecido en el artículo 38 de la Ley de Aviación Civil, a fin de evidenciar las diferencias conceptuales existentes entre ambos preceptos legales.

Igualmente, se interpretará el contenido del artículo 77 del Reglamento de

la Ley de Aviación Civil, en relación a lo establecido en los numerales 79 y 85 del referido reglamento, a fin de contraponerlo con lo dispuesto en el artículo 38 de la Ley de Aviación Civil, con el objeto de evidenciar las diferencias conceptuales, existentes entre la Ley mencionada y su Reglamento.

Hecho lo anterior, en el Capítulo 4 del presente trabajo, con base en lo expuesto en los Capítulos precedentes, se expondrán las razones por las que se estima la existencia de una problemática jurídica derivada de la falta de reconocimiento en la Ley de Aviación Civil, de los sobrecargos como miembros de la tripulación, así como las consecuencias que se derivan a partir de dicha omisión legislativa.

En el Capítulo 5, se realizará una propuesta de reforma a los artículos 32 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 38 de la Ley de Aviación Civil, 77 y 79 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, con la intención de subsanar la omisión del legislador y, contemplar a los sobrecargos como miembros de la tripulación aérea.

Finalmente, estimo conveniente señalar, que el nombre correcto de nuestro país es el de Estados Unidos Mexicanos; sin embargo, a lo largo del presente utilizaré también “México”, que es reconocido mundialmente.

Capítulo 1.

El artículo 32 constitucional

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en su artículo 32 contempla a la actividad aeronáutica y establece el primer requisito que deben cumplir quienes pretendan desempeñarse como miembros de la tripulación de cualquier aeronave mexicana que preste servicio comercial nacional e internacional, tener nacionalidad mexicana por nacimiento.

Por lo que, si en el presente trabajo se estudia a los sobrecargos como miembros de la tripulación de las aeronaves civiles mexicanas, para demostrar que la Ley de Aviación Civil no los reconoce como tales, es que se estima necesario abordar, en principio, el análisis del artículo 32 constitucional, en la parte en que establece el requisito de nacionalidad mexicana por nacimiento para todos los miembros de la tripulación de las aeronaves abanderadas en México.

Es así que, en el presente capítulo se procede al estudio del artículo 32 constitucional, desde el punto de vista histórico, atendiendo a las razones que el poder Constituyente tuvo para la imposición del requisito de nacionalidad mexicana por nacimiento para los miembros de la tripulación de las aeronaves mexicanas, así como a la evolución que tal requisito ha tenido en el texto del precepto en cita, en relación con el reconocimiento y desarrollo de la actividad aeronáutica en nuestro país.

En este sentido, el análisis propuesto iniciará, a partir de lo dispuesto en el artículo 32 de la Constitución de la República Mexicana de 1857, por ser ésta la primera que hace referencia a la preferencia de los mexicanos sobre los extranjeros para el desempeño de empleos, cargos o comisiones; posteriormente se atenderá, a la evolución del citado precepto en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos de 1917 y en las reformas de que dicho numeral ha

sido objeto en el desarrollo de nuestra Carta Magna, concretamente, en los años 1934, 1944 y 1997, tomando en consideración las razones dadas en las exposiciones de motivos y en los procedimientos de reforma respectivos.

Previo al estudio de la evolución constitucional del artículo 32, se estima conveniente hacer una precisión en relación con la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos de 1917, la cual consiste en que de su propio texto se advierte, que el constituyente pretendió elaborar una reforma a la diversa Constitución de 1857 y no un nuevo texto constitucional, sin embargo, la doctrina es uniforme al señalar, que si bien es cierto, en inicio se buscó reformar la aludida Constitución de 1857, lo cierto es que, a la postre, el constituyente del 17, terminó por elaborar una nueva Constitución, tal como lo indica Felipe Tena Ramírez¹:

“Desde el decreto de septiembre 16, que reformó el Plan de Guadalupe, para convocar al Constituyente, se habló de reformar a la Constitución de 57 y no de expedir una distinta. “Proyecto de Constitución reformada” se llamó del Primer Jefe y “reformas a la Constitución” fue la expresión que usó el Reglamento Interior del Congreso. Sin embargo, se había expedido de hecho una nueva Carta Magna; mas para quedar dentro de la competencia que su norma creativa había impuesto al órgano constituyente, el instrumento constitutivo se llamó, haciendo alusión al del 57, “Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, que reforma a la del 5 de febrero de 1857”. Caso singular era éste en nuestros fastos constitucionales. Ni se trataba de una acta de reformas, como la de 47, que abrogaba modificaba o adicionaba la Constitución de 24 en las partes en que diferían ambos instrumentos; ni tampoco reemplazaba a la Constitución anterior que desaparecía, según lo hizo la de 57 con la de 24, la de 17 es sin duda una Constitución, por su contenido y por su nombre; pero por respeto a la de 57, se impuso el único cometido de reformarla. Es una Constitución que reforma a otra Constitución; la realidad mexicana no paró mientes en esta sutileza y le reconoció a la Carta de 1917 un destino autónomo.”

Es por ello que, a lo largo del presente, se entenderá que las constituciones

¹Tena Ramírez, Felipe, *“Leyes Fundamentales de México 1808-1989”*, 15ª Edición, Editorial Porrúa, página 816.

de 1857 y la de 1917, son dos textos autónomos y así serán abordados.

Hecha la precisión anterior, se procede al análisis del artículo 32 constitucional, para lo cual se transcribe a continuación el texto vigente en la Constitución de la República Mexicana de 1857:

“Artículo 32. Los mexicanos serán preferidos a los extranjeros, en igualdad de circunstancias, para todos los empleos, cargos ó comisiones de nombramiento de las autoridades, en que no sea indispensable la calidad de ciudadanos. Se expedirán leyes para mejorar la condición de los mexicanos laboriosos, premiando á los que se distingan en cualquier ciencia ó arte, estimulando al trabajo y fundando colegios y escuelas prácticas de artes y oficios.”

Como se indicó anteriormente, el precepto constitucional transcrito, únicamente establecía una preferencia en favor de los mexicanos sobre los extranjeros, para el desempeño de cualquier empleo, cargo o comisión de nombramiento de las autoridades, en que no fuera indispensable la calidad de ciudadano.

1.1 Contenido y génesis del artículo 32 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos de 1917.

El artículo 32 de la Constitución vigente, publicada en el Diario Oficial de la Federación, el 5 de febrero de 1917, establece lo siguiente:

*“Artículo 32.- Los mexicanos serán preferidos a los extranjeros, en igualdad de circunstancias, para toda clase de concesiones y para todos los empleos, cargos o comisiones del Gobierno en que no sea indispensable la calidad de ciudadano. **En tiempo de paz, ningún extranjero podrá servir en el Ejército, ni en las fuerzas de policía o seguridad pública.***

***Para pertenecer a la marina nacional de guerra y desempeñar cualquier cargo o comisión en ella, se requiere ser mexicano por nacimiento.** Esta misma calidad será indispensable en capitanes, pilotos, patronos y primeros maquinistas de los buques mercantes mexicanos,*

debiendo tenerla además, los que compongan las dos terceras partes de la tripulación.”
(lo resaltado es propio)

En lo que al presente interesa, es de considerarse, lo relativo a la prohibición expresa para que algún extranjero sirva en el ejército o en las fuerzas de policía o de seguridad pública, así como lo atinente **al requisito de nacionalidad mexicana por nacimiento para todos los miembros de la marina nacional de guerra, para capitanes, pilotos, patrones y primeros maquinistas de los buques mercantes mexicanos** y para las dos terceras partes de la tripulación de los referidos buques.

La importancia de esta nueva redacción del artículo 32 constitucional, se advierte no solo de su texto, sino también de las razones que tuvo en consideración el Poder Constituyente al momento de su elaboración, para que quedara en los términos transcritos; motivos que fueron expuestos en la discusión de la iniciativa de reforma², entre los cuales, conviene tener en consideración los siguientes:

1. La intención de **prohibir que los extranjeros, en época de paz, puedan servir al ejército**, descansa en que en la iniciativa del texto del artículo, se manifestó que es a los mexicanos a quienes debe encomendarse la vigilancia efectiva y la conservación absoluta del orden público, pues son los mexicanos quienes tienen la verdadera obligación de velar por la integridad de su nación, con entera lealtad y honradez.
2. Asimismo, en la referida exposición de motivos, se hizo énfasis en la idea de que, partiendo de la experiencia histórica del país, el extranjero rara vez siente las lamentaciones de la patria o se preocupa por el bienestar y

² Discusión de 18 de enero de 1917, relativa a las iniciativas de reforma a los artículos 30, 31 y 32 constitucionales, en la parte referente a la iniciativa de reforma presentada por el Diputado Cándido Aguilar, que a se agrega al presente como Anexo 1.

el engrandecimiento de México.

3. Se estimó necesario el fomento de las marinas de guerra y mercante mexicanas, en razón de que la situación geográfica de la República Mexicana, por la considerable extensión de sus costas y por la rica variedad de sus productos, llaman a desarrollar grandes intereses marítimos.
4. Se señaló que la marina de guerra y la mercante, debían estar en manos de hombres de gran pundonor militar y de acendrado patriotismo, con el objeto de garantizar el orden y la estabilidad nacional, y para que, llegado el caso, fueran éstos quienes lucharan con heroísmo y se encargaran de la defensa de la integridad y del decoro nacional.
5. Se justificó el requisito de nacionalidad mexicana por nacimiento para los jefes, oficiales y clases de la Armada mexicana, bajo el argumento de que *“el amor a la patria brota de los vínculos de la sangre y se robustece en el hogar con los sentimientos de cariño que naturalmente ligan al hombre con la tierra donde ha nacido y ha vivido”*.
6. Se hizo referencia a que otros países *“poderosos y cultos”*, habían actuado en el mismo sentido (establecer como requisito la nacionalidad de dichos países, **para pertenecer a los respectivos ejércitos**) y que es práctico aprovechar las lecciones de la experiencia.
7. Finalmente se señaló, que históricamente se había observado en México, que en momentos difíciles para el gobierno revolucionario, los dueños y encargados de buques mercantes abanderados en el país, lejos de cooperar con el Gobierno, se apresuraron a abanderar en el extranjero sus buques, sin que los tripulantes de los mismos se hubieren opuesto, en forma alguna, pues al ser mexicanos nacionalizados y aun

extranjeros, vieron con tibieza y hasta con agrado, esta actitud antipatriótica.

Fueron éstas, las principales razones que tomó en consideración el Poder Constituyente para la elaboración del texto del artículo 32 en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Con base en lo anterior se sostiene, que **la redacción del artículo 32 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos de 1917, se fundó en las circunstancias de inestabilidad política que habían imperado en el país y, a consecuencia de ello, tuvo como principal finalidad** prevenir que, ante nuevas situaciones políticas adversas al gobierno, se asegurara que quienes estuvieran a cargo del ejército y quienes tuvieran el control de la marina de guerra y de la marina mercante, fueran mexicanos por nacimiento, lo que se conseguiría mediante la exigencia de la nacionalidad mexicana por nacimiento, para integrarlas.

Lo anterior es de relevancia pues, como se verá en los siguientes apartados, las razones que motivaron la redacción del artículo 32 en la Constitución de 1917, prevalecieron a lo largo de las reformas de 1934, 1944 y 1997.

1.2 La reforma al artículo 32 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en 1934.

El 15 de diciembre de 1934, se publicó en el Diario Oficial de la Federación, una reforma constitucional que tuvo su origen en la iniciativa presentada ante la Cámara de Diputados, por la “Liga de Empleados de Veracruz”, el 14 de noviembre de 1924, la cual pretendió, esencialmente, dos aspectos:

1. Que la función de Agente Aduanal, estuviera reservada únicamente para mexicanos por nacimiento.
2. **Que todo negocio marítimo estuviera integrado, cuando menos, por un 75 por ciento de empleados de nacionalidad mexicana.**

La referida iniciativa de reforma³, fue aprobada por la Cámara de Diputados el 19 de diciembre de 1933, en donde se propuso la adición al texto del precepto constitucional en cita, únicamente en lo que se refiere a la nacionalidad mexicana por nacimiento para la función de Agente Aduanal.

Sin embargo, en la Cámara de Senadores, el 20 de diciembre siguiente, se hizo una reforma más radical a favor de los mexicanos por nacimiento, al requerir ésta calidad **para todo el personal que tripule cualquier embarcación abanderada en México.**

Es así, que el texto del artículo 32 constitucional, quedó en los siguientes términos:

“Artículo 32.- Los mexicanos serán preferidos a los extranjeros en igualdad de circunstancias, para toda clase de concesiones y para todos los empleos, cargos o comisiones del Gobierno en que no sea indispensable la calidad de ciudadano. En tiempo de paz ningún extranjero podrá servir en el Ejército, ni en las fuerzas de policía o seguridad pública.

Para pertenecer a la Marina Nacional de Guerra y desempeñar cualquier cargo o comisión en ella, se requiere ser mexicano por nacimiento. Esta misma calidad será indispensable en capitanes, pilotos, patrones, maquinistas y de una manera general para todo el personal que tripule cualquier embarcación que se ampare con la bandera mercante mexicana. Será también necesaria la calidad de ciudadano mexicano por nacimiento para desempeñar el cargo de Capitán de Puerto y todos los servicios de practica, así como las funciones de Agente Aduanal en la República.”

(lo resaltado es propio)

³ Cuyo proceso de reforma, se agrega al presente como Anexo 2.

De la lectura al precepto constitucional transcrito, así como a lo expuesto en su proceso de reforma, se advierte que **la finalidad** que se persiguió, fue **garantizar la protección de los trabajadores mexicanos, que se desempeñaban en empresas relacionadas con actividades marítimas**, a fin de que fueran ellos quienes se desarrollaran en dichas actividades y no, como hasta entonces había ocurrido, que la mayoría de estos trabajadores fueran extranjeros.

Esto es, **el requisito constitucional de nacionalidad mexicana por nacimiento para todo el personal que tripule cualquier embarcación que se ampare con la bandera mercante mexicana, establecido en la reforma constitucional de 1944, tuvo una motivación distinta de la que justificó la creación del texto que reformó.**

En efecto, tal como se indicó anteriormente, **en la Constitución de 1917, se persiguió** como finalidad de la redacción del artículo 32, **prevenir nuevas situaciones políticas adversas al gobierno**, para lo cual se exigió la nacionalidad mexicana por nacimiento para los miembros del ejército de las tripulaciones de los buques mercantes mexicanos, garantizando así, que las fuerzas armadas (ejército y marina), así como la marina mercante estuvieran en manos de mexicanos.

Sin embargo, **en la reforma constitucional de 1934**, se atendió a la necesidad de **proteger a un sector específico de trabajadores mexicanos**, aquellos que se desempeñan en actividades marítimas; protección que consistió mas bien, en un impedimento a los extranjeros, para ocuparse en tales actividades.

En este sentido, de la reforma de 15 de diciembre de 1934, al artículo 32 constitucional, se obtiene, para efectos del presente, que existen dos razones

distintas para exigir la nacionalidad mexicana por nacimiento y que son las siguientes:

1. Tratándose de los miembros del ejército, de las fuerzas de policía o seguridad pública, así como para capitanes, pilotos, patrones, maquinistas de los buques mercantes mexicanos, la razón de exigir la nacionalidad mexicana por nacimiento, descansa en **la intención del constituyente para salvaguardar la soberanía y seguridad nacional.**
2. Mientras que, para quienes desempeñen las funciones de Agente Aduanal, así como para el personal que tripule cualquier embarcación que se ampare con la bandera mercante mexicana, el requisito de nacionalidad mexicana por nacimiento, tiene su fundamento en que el legislador estimó necesario **proteger a un sector de los trabajadores mexicanos, a efecto de que fueran ellos y no los extranjeros, quienes se emplearan en actividades marítimas.**

1.3 La reforma al artículo 32 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos de 1944.

El 6 de octubre de 1942, el diputado Ángel H. Corzo Molina, presentó ante la XXXVIII Legislatura de la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión, una iniciativa de reforma a los artículos 32, segundo párrafo, 73, fracción XIV, 76, fracción II y 89, fracciones IV, V y VI, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Dicha iniciativa de reforma, fue aprobada en esa misma fecha por la Cámara de Diputados, ordenándose el turno del expediente al Senado de la República.

La Primera Comisión de Puntos Constitucionales de la Cámara de Senadores del Congreso de la Unión, aprobó el dictamen en sesión de 30 de octubre de 1942.

Aprobado que fue el dictamen en la Cámara de Senadores, pasó a las Legislaturas de los Estados para su estudio; veinte Legislaturas otorgaron su aprobación a la reforma y el Senado, en sesión del 21 de septiembre de 1943, aprobó el proyecto de declaratoria correspondiente.

Finalmente, el 10 de febrero de 1944, se publicó en el Diario Oficial de la Federación, la reforma a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, cuyo artículo 32 quedó de la siguiente forma:

“Artículo 32.- Los mexicanos serán preferidos a los extranjeros en igualdad de circunstancias, para toda clase de concesiones y para todos los empleos, cargos o comisiones del Gobierno en que no sea indispensable la calidad de ciudadano. En tiempo de paz ningún extranjero podrá servir en el Ejército, ni en las fuerzas de policía o seguridad pública.

Para pertenecer a la Marina Nacional de Guerra o a la Fuerza Aérea, y desempeñar cualquier cargo o comisión en ellas, se requiere ser mexicano por nacimiento. Esta misma calidad será indispensable en Capitanes, Pilotos, Patronos, Maquinistas, Mecánicos y, de una manera general, para todo el personal que tripule cualquier embarcación o aeronave que se ampare con la bandera o insignia mercante mexicana. Será también necesaria la calidad de mexicano por nacimiento para desempeñar los cargos de Capitán de Puerto, y todos los servicios de practica y Comandante de Aeródromo, así como todas las funciones de Agente Aduanal en la República.”

(lo resaltado es propio)

Cobra importancia para el presente la reforma al segundo párrafo del artículo 32 constitucional antes transcrita, pues precisamente **el objeto de la misma fue la inclusión de la actividad aeronáutica, como parte de las actividades propias del ejército, a efecto de contemplar a la fuerza aérea nacional, en la misma categoría que al ejército de tierra firme y que a la marina de guerra.**

Asimismo estimo relevante, para una mejor comprensión del tema que nos ocupa, señalar los motivos y razones que fueron invocados por el diputado Ángel H. Corzo Molina, en la exposición de motivos⁴ que realizó ante la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión, a fin de justificar la necesidad de reformar el texto constitucional, debiendo tener en especial consideración los siguientes argumentos:

1. Hizo un reconocimiento expreso de la importancia y el gran desarrollo que, a la fecha de la presentación de la propuesta de reforma, había demostrado la actividad aeronáutica en nuestro país y en todo el mundo.
2. Destacó el hecho de que esta actividad, **no había sido incluida en la Constitución** Política de los Estados Unidos Mexicanos, **pues no se había previsto el gran desarrollo que tendría.**
3. Señaló que la aeronáutica militar, a la fecha de la presentación de la iniciativa de reforma, **se había convertido en un factor marcial de primer orden** y que, por ello, era necesario considerar dicha actividad, en la misma categoría que al ejército de tierra firme y que la marina de guerra.
4. Indicó que **la importancia de la actividad aeronáutica, no radica exclusivamente en su aspecto militar**, pues su explotación en tiempos de paz, constituye un factor para conseguir o para lograr la grandeza y el desarrollo de la patria, ya que permite intensificar los medios de transporte.
5. Además, **señaló la utilidad que representaría la actividad aeronáutica**, para la realización de levantamientos aerofotográficos, brindar auxilio a regiones aisladas, llevar elementos de vida de primera

⁴ La cual se agrega al presente como Anexo 3.

necesidad a aquellas regiones donde no era posible tener acceso por otro medio, entre muchas otras aplicaciones, lo anterior **con la finalidad de justificar que la aeronáutica no representaría un gasto oneroso para la nación.**

De lo anterior se advierte claramente, que la actividad aeronáutica se incluyó en el texto del artículo 32 constitucional, **con la finalidad de integrarla como una actividad propia del ejército**, pues no obstante se señalaron las ventajas y utilidades que podría dársele en tiempos de paz, éstos argumentos se hicieron valer, únicamente con la intención de demostrar que la aeronáutica militar no representaría una carga económica para el gobierno mexicano, por la infinidad de usos, distintos a los bélicos, que podría dársele. Es decir, **el origen de la actividad aeronáutica en nuestro país, fue preponderantemente militar.**

Ahora bien, respecto del requisito de nacionalidad mexicana por nacimiento para servir en el Ejército, en las fuerzas de policía o seguridad pública, en la marina nacional de guerra o en la, ahora contemplada, fuerza aérea y para desempeñar cualquier cargo o comisión en ellas, así como para capitanes, pilotos, patronos, maquinistas y, de una manera general, para todo el personal que tripule cualquier embarcación o aeronave que se ampare con la bandera o insignia mercante mexicana, establecido en el artículo 32 constitucional, debe señalarse que la reforma en comento no modificó, en forma alguna, lo establecido con anterioridad, ni se expuso, en las diversas etapas del proceso de reforma respectivo, argumento alguno en relación con esta cuestión, sino que únicamente se enfocó a justificar la inclusión de la aeronáutica como una actividad propia del ejército, limitándose a adicionar los términos “Fuerza Aérea” y “aeronave”, al texto que había prevalecido con anterioridad a la entrada en vigor de la reforma constitucional de 1944.

1.4 La Reforma al artículo 32 constitucional en 1997.

Finalmente, el artículo 32 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, fue reformado mediante decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación, el 20 de marzo de 1997, para quedar de la siguiente manera:

“Artículo. 32.- La Ley regulará el ejercicio de los derechos que la legislación mexicana otorga a los mexicanos que posean otra nacionalidad y establecerá normas para evitar conflictos por doble nacionalidad.

El ejercicio de los cargos y funciones para los cuales, por disposición de la presente Constitución, se requiera ser mexicano por nacimiento, se reserva a quienes tengan esa calidad y no adquieran otra nacionalidad. Esta reserva también será aplicable a los casos que así lo señalen otras leyes del Congreso de la Unión.

En tiempo de paz, ningún extranjero podrá servir en el Ejército, ni en las fuerzas de policía o seguridad pública. Para pertenecer al activo del Ejército en tiempo de paz y al de la Armada o al de la Fuerza Aérea en todo momento, o desempeñar cualquier cargo o comisión en ellos, se requiere ser mexicano por nacimiento.

*Esta misma **calidad será indispensable en capitanes, pilotos, patrones, maquinistas, mecánicos y, de una manera general, para todo el personal que tripule cualquier embarcación o aeronave que se ampare con la bandera o insignia mercante mexicana.** Será también necesaria para desempeñar los cargos de capitán de puerto y todos los servicios de practica y comandante de aeródromo.*

Los mexicanos serán preferidos a los extranjeros en igualdad de circunstancias, para toda clase de concesiones y para todos los empleos, cargos o comisiones de gobierno en que no sea indispensable la calidad de ciudadano.”

(lo resaltado es propio)

El texto del precepto transcrito, tuvo su origen en la propuesta de reforma a los artículos 30, 32 y 37 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, presentada por el presidente de la República, ante la Cámara de Senadores del Congreso de la Unión, propuesta que tuvo como objetivo principal, la regulación del tema relativo a la doble nacionalidad, a fin de no perder la nacionalidad mexicana, independientemente de que se adopte alguna otra nacionalidad o ciudadanía, con el fin de favorecer a los mexicanos residentes en el

extranjero, a efecto de que pudieran ejercer plenamente sus derechos en el lugar de residencia y, en igualdad de circunstancias respecto a los nacionales del lugar.

En lo tocante al artículo 32 constitucional, la reforma en comento consistió, esencialmente, en agregar un nuevo párrafo en el que se dispuso que los cargos establecidos en la Constitución, tanto de elección popular (presidente de la República, senadores, diputados y gobernadores), así como los de secretarios de Estado, ministros de la Suprema Corte de Justicia de la Nación y todos los que señalen las leyes emitidas por el Congreso de la Unión, que puedan poner en riesgo la soberanía y lealtad nacionales, fueran reservados de manera exclusiva a los mexicanos por nacimiento que no posean otra nacionalidad.

No obstante lo anterior, en lo que respecta al tema que nos ocupa, en la exposición de motivos de la reforma constitucional en comento⁵, presentada ante la Cámara de Senadores del Congreso de la Unión, el 3 de diciembre de 1996, se estableció, que **la misión principal de las Fuerzas Armadas es garantizar la integridad, independencia y soberanía de la nación mexicana y que, por tanto, el derecho a pertenecer a las mismas y a desempeñar cargos o comisiones en ellas, compete únicamente a los mexicanos por nacimiento que no posean otra nacionalidad.**

La importancia del tal señalamiento radica, en que nos encontramos frente al mismo argumento que sirvió de sustento en la redacción del artículo 32 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos de 1917, para la exigencia de que quienes pretendieran incorporarse al ejército, en las fuerzas de policía o de seguridad pública y en la marina nacional de guerra, fueran mexicanos por nacimiento, requerimiento que, desde la reforma de 1944, se hizo extensivo a quienes quisieran pertenecer a la Fuerza Aérea.

⁵ La cual se agrega al presente como Anexo 4.

Además, se corrobora lo expuesto en los apartados 1.2 y 1.3 del presente trabajo, en el sentido de que, con base en lo establecido en la exposición de motivos de Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos de 1917 y de los procesos de reforma de 1944 y 1997, respecto del artículo 32 constitucional, **el requisito de nacionalidad mexicana por nacimiento, para quienes pretendan formar parte de la Fuerza Aérea Mexicana, encuentra razón de ser, en la necesidad de garantizar la integridad, independencia y soberanía de la nación mexicana.**

1.5 El requisito de nacionalidad mexicana por nacimiento para los miembros de la tripulación aeronáutica, su motivación.

Si bien la reforma a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, publicada en el Diario Oficial de la Federación, el 10 de febrero de 1944, tuvo como objeto principal, la inclusión, a nivel constitucional, de la aeronáutica como una actividad propia del ejército, situándola en la misma categoría que al ejército de tierra firme y que a la marina nacional de guerra⁶; sin embargo, lo cierto es que, en la reforma en cuestión, se omitió hacer referencia específica sobre el aspecto relativo al requisito de nacionalidad mexicana por nacimiento, para los miembros de la Fuerza Aérea y para el personal de la tripulación de las aeronaves civiles que se amparen con bandera mexicana.

La relevancia de la omisión en comento, radica en el hecho de que **el artículo 32 constitucional establecía el requisito de nacionalidad mexicana por nacimiento con anterioridad al reconocimiento de la actividad aeronáutica y al integrarla, nada se dijo en relación con el requisito en cuestión.**

En efecto, el segundo párrafo del artículo 32 constitucional, después de la

⁶ Tal como se expuso en el apartado 1.3 de este capítulo.

reforma de 1934, quedó de la siguiente manera:

“Artículo 32. (...)”

Para pertenecer a la Marina Nacional de Guerra y desempeñar cualquier cargo o comisión en ella, se requiere ser mexicano por nacimiento. Esta misma calidad será indispensable en capitanes, pilotos, patrones, maquinistas y de una manera general para todo el personal que tripule cualquier embarcación que se ampare con la bandera mercante mexicana. Será también necesaria la calidad de ciudadano mexicano por nacimiento para desempeñar el cargo de Capitán de Puerto y todos los servicios de practicaje, así como las funciones de Agente Aduanal en la República.”
(lo resaltado es propio)

Mientras que, el texto del citado precepto constitucional, a partir de la reforma de 1944, estableció:

“Artículo 32. (...)”

*Para pertenecer a la Marina Nacional de Guerra o a la Fuerza Aérea, y desempeñar cualquier cargo o comisión en ellas, se requiere ser mexicano por nacimiento. Esta misma calidad será indispensable en Capitanes, Pilotos, Patrones, Maquinistas, **Mecánicos** y, de una manera general, para todo el personal que tripule cualquier embarcación o aeronave que se ampare con la bandera o insignia mercante mexicana. Será también necesaria la calidad de mexicano por nacimiento para desempeñar los cargos de Capitán de Puerto, y todos los servicios de practicaje y Comandante de Aeródromo, así como todas las funciones de Agente Aduanal en la República.”*
(lo resaltado es propio)

De la transcripción anterior, se advierte claramente, que la reforma constitucional de 1944 conservó, en esencia, la redacción anterior del artículo 32, insertándose únicamente los términos o conceptos necesarios para contemplar a la aeronáutica militar y a la mercante, esto es, a la aviación civil mexicana.

Es así, que **el legislador omitió pronunciarse respecto del requisito de nacionalidad mexicana por nacimiento para pertenecer a la tripulación de las aeronaves mercantes mexicanas**, pues simplemente incorporó a la actividad aeronáutica en un texto que ya exigía la nacionalidad mexicana por nacimiento

para los miembros del ejército, fuerzas armadas, así como para las marinas de guerra y mercante.

Máxime que, ni si quiera se mencionó si debían subsistir las mismas consideraciones que hasta ese momento habían motivado la exigencia de dicho requisito en el texto constitucional, es decir, omitió señalar, en todo caso, si aquellas razones que justificaron la necesidad de que la tripulación de las embarcaciones mercantes fueran mexicanos por nacimiento, son las mismas por las que debe exigirse ese requisito a la tripulación de las aeronaves o bien, si, por el contrario, al considerar que la actividad aeronáutica tenía un fin preponderantemente militar, la exigencia constitucional en cuestión obedecía, también, a la intención de salvaguardar la soberanía y seguridad nacional.

Omisión que fue parcialmente subsanada en la reforma constitucional de 1997 pues, como se vio en el apartado 1.4 de este capítulo, en la exposición de motivos de dicha reforma, se estableció que **el requisito de nacionalidad mexicana por nacimiento para quienes pretendan formar parte de la Fuerza Aérea Mexicana, se justifica en la necesidad de garantizar la integridad, independencia y soberanía de la Nación**, necesidad que sólo puede ser satisfecha por nacionales y por tanto, debe estar en manos de los mexicanos que no posean otra nacionalidad.

Sin embargo, **subsiste la omisión de motivar la exigencia de nacionalidad mexicana por nacimiento para el personal que tripule las aeronaves civiles abanderadas en México**, pues nada se dijo al respecto en la reforma de 1944, ni en la de 1997, lo que deja lugar a la interpretación y, sobre esta base, pueden establecerse dos posturas:

La primera, obedece a las razones históricas que se tuvieron en consideración para la exigencia de tal requisito, previo a la inclusión de la aeronáutica en el artículo 32 constitucional, esto es, atendiendo a que en la

reforma de 1934, se estableció el requisito de nacionalidad mexicana por nacimiento para el personal de la tripulación de los buques mercantes, cuya razón fundamental fue la protección de los trabajadores mexicanos que realizaran actividades relacionadas con el sector marítimo.

Por tanto, si la reforma de 1944, conservó la redacción del texto vigente a partir de 1934, puede válidamente entenderse que las mismas razones aplican en tratándose de la actividad aeronáutica mercante, esto es la necesidad de que los miembros de la tripulación de las aeronaves civiles mexicanas sean mexicanos por nacimiento, descansa en que se estima conveniente proteger a otro sector de trabajadores mexicanos, aquellos que se desempeñan como miembros de la tripulación aeronáutica.

La segunda postura consiste, en considerar que la exigencia de nacionalidad mexicana por nacimiento atiende únicamente a la necesidad de garantizar la soberanía y seguridad nacional, toda vez que de la exposición de motivos y del proceso de reforma del artículo 32 constitucional en 1944, se advierte que la inclusión de la actividad aeronáutica como parte de las actividades del ejército, tuvo como finalidad que dicha actividad se contemplara en la misma categoría que el ejército de tierra firme y la marina nacional de guerra, por lo que la razón de la exigencia del referido requisito de nacionalidad mexicana, encontraría justificación en las mismas razones aportadas desde la elaboración de la Constitución de 1917.

Sin que la posibilidad de sustentar, en cualquiera de las dos posturas anteriores, la exigencia del requisito de nacionalidad mexicana por nacimiento para los miembros de la tripulación de las aeronaves civiles, signifique que tal requisito esté debidamente motivado, pues ello no significa que dichas razones sean acordes a la realidad política económica actual de México, en relación con la actividad aeronáutica civil, como más adelante se expondrá.

1.6 El requisito de nacionalidad de la tripulación aérea, en la legislación extranjera.

Una vez realizado el estudio del requisito de nacionalidad mexicana por nacimiento para los miembros de la tripulación de las aeronaves mexicanas, se estima ilustrativo conocer las posturas que, al respecto, toman otros Estados en el mundo.

Es por ello que, en este apartado se procede al estudio de las legislaciones española, peruana y argentina, en relación con la situación jurídica de los miembros de la tripulación aérea, en particular, en lo referente a los requisitos de nacionalidad exigidos en cada una de las legislaciones señaladas; esto con la finalidad de contrastarlo con lo antes dicho sobre el artículo 32 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

La razón por la que se toman estas legislaciones, encuentra sustento en las posturas que cada una de ellas aporta, en relación al tema que se analiza, pues tal como se verá a continuación, nos encontramos ante tres alternativas distintas.

1.6.1 Legislación Española.

La legislación española, ha sido objeto de cambios y reformas en la mayoría de sus materias, principalmente, en razón de su inclusión a la Comunidad Europea.

Por lo que respecta a la regulación de la actividad aeronáutica, en relación a la nacionalidad de los miembros de la tripulación, se advierte lo siguiente:

La Ley 48/1960, de 21 de julio, Sobre Navegación Aérea, establecía en su

artículo cincuenta y nueve⁷, textualmente, lo siguiente:

*“Artículo cincuenta y nueve.- **El Comandante de la aeronave** es la persona designada por el empresario para ejercer el mando.*

***Habrá de ser de nacionalidad española**, hallarse en pleno disfrute de sus derechos civiles y en posesión del título de piloto y licencia de aptitud correspondientes al tipo de aeronave utilizada.*

En las aeronaves de transporte, la edad mínima para el desempeño de tal cometido será de veinticinco años.”

(lo resaltado es propio)

Del precepto recién reproducido se advierte que, para el desempeño del puesto de comandante en una aeronave española, era requisito indispensable, entre otros, el de contar con nacionalidad española, razón por la cual, en términos del numeral en comento, podían ocupar el puesto en cuestión:

1. Españoles de origen (hijos de padres españoles y los nacidos en territorio español);
2. Españoles por consolidación (aquellos que posean y utilicen, de forma continua, la nacionalidad española durante diez años, con buena fe y basada en un título inscrito en el Registro Civil);
3. Españoles por opción (personas que estén o hayan estado sujetas a la patria potestad de un español o que sean hijos de padre de origen español y nacido en España, por filiación o por adopción a un mayor de dieciocho años),
4. Españoles por carta de naturaleza (otorgada discrecionalmente mediante Real Decreto) o,

⁷ Vigente con anterioridad a la entrada en vigor del Real Decreto-ley 6/1999, de 16 de abril, de Medidas Urgentes de Liberalización e Incremento de la Competencia.

5. Españoles por residencia (otorgada por regla general, a quienes hayan residido en el territorio español por más de 10 años).

Sin que pase desapercibido que, los españoles por adopción, son considerados también como españoles y, por tanto, cuentan con los mismos derechos y prerrogativas que los antes enlistados, sin embargo, para ser clasificado como español por adopción, se requiere ser menor de dieciocho años, por lo que no se satisface el requisito de edad establecido en el artículo cincuenta y nueve de la Ley 48/1960.

Lo anterior, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 17 a 22 del Código Civil Español y atendiendo a que el referido artículo cincuenta y nueve de la Ley Sobre Navegación Aérea, establecía el término genérico de nacionalidad española, como uno de los requisitos para ser comandante de aeronave.

Sin embargo, el artículo 3, punto uno, del Real Decreto-Ley 6/1999, de 16 de abril, de Medidas Urgentes de Liberalización e Incremento de la Competencia, modificó el párrafo primero del diverso artículo cincuenta y nueve de la Ley 48/1960, Sobre Navegación Aérea, a efecto de suprimir el requisito de nacionalidad española para desempeñarse como comandante de aeronave, el numeral en cita establece:

“Artículo 3. Modificación de la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea.

Uno. Se modifica el párrafo primero del artículo 59, que queda redactado de la siguiente forma.

*El Comandante de la aeronave es la persona designada por el empresario para ejercer el mando. **Podrá acceder al puesto de Comandante cualquier ciudadano que tenga la nacionalidad de un Estado miembro de la Unión Europea y se halle en pleno disfrute de sus derechos civiles y en posesión del título de Piloto y licencia** de aptitud correspondiente al tipo de aeronave utilizada.”*

(lo resaltado es propio)

Las razones que motivaron la reforma al artículo cincuenta y nueve de la Ley 48/1960, Sobre Navegación Aérea, fueron apuntadas en la exposición de motivos del Real Decreto-ley 6/1999, de Medidas Urgentes de Liberalización e Incremento de la Competencia, en los siguientes términos:

*“El Gobierno considera que en el actual contexto de la economía española, dentro de la Unión Monetaria, la política económica ha de orientarse hacia una mayor liberalización y flexibilización de los sectores productivos, de manera que se logre un ritmo de crecimiento económico que permita continuar aproximando los niveles de renta per cápita de España a los del resto de países de la Unión Europea. Uno de los objetivos de la política económica es perfeccionar el funcionamiento de los mercados domésticos valiéndose de reformas de carácter estructural que procuren una más eficiente respuesta de la oferta a los impulsos de la demanda. Estas medidas **estimulan la competencia en los mercados de bienes, servicios y factores productivos y contribuyen a la estabilidad de la economía mediante una mejor asignación de los recursos y una mayor igualdad de oportunidades de los agentes en dichos mercados.***

...

*Las medidas adoptadas en la presente norma tienen por objeto **provocar un impacto positivo tanto sobre los precios como sobre las condiciones de la competencia en nuestra economía.***

...

Las medidas contempladas en el Capítulo II de la presente norma pretenden posibilitar que cualquier ciudadano de la Unión Europea en posesión del título de Piloto y la licencia correspondiente pueda acceder en España al puesto de Comandante de Aeronave Civil, adecuando los requisitos establecidos por la legislación española a lo dispuesto en el Tratado de la Unión Europea en cuanto a la libre circulación de trabajadores.”

(lo resaltado es propio)

Es así, que la legislación española ofrece una primera postura sobre el tema relativo a la nacionalidad de los miembros de la tripulación aeronáutica, consistente en la supresión del requisito de nacionalidad de ese país, para quienes pretendan desempeñarse como comandantes de una aeronave civil, siempre que se trate de los nacionales de los estados miembros de la Comunidad Europea.

Este criterio atendió, esencialmente, a los beneficios económicos que esta determinación representa, pues, como se vio en la exposición de motivos del Real Decreto-ley 6/1999, su emisión tuvo como finalidad el fomento de la economía y el estímulo del desarrollo y de la competencia en los mercados, otorgando así una mayor igualdad de oportunidades para los agentes económicos.

Esto es, la **primer postura**, es la que nos ofrece la legislación española y consiste en:

Desaparecer las limitaciones de nacionalidad para quienes pretendan desempeñarse como miembros de la tripulación aérea, siempre que se trate de un acuerdo con otros estados, establecido sobre la base de la reciprocidad y, sobre todo, con la intención de fortalecer la economía nacional, mediante la incentivación del mercado y de la libre competencia, entre los prestadores del servicio.

1.6.2 Legislación Peruana.

En la legislación peruana, encontramos la regulación del personal aeronáutico, en la Ley Aeronáutica Civil del Perú y en su Reglamento, concretamente en sus artículos 75 y 147, respectivamente, y que a la letra dicen:

“Artículo 75.- Del personal aeronáutico en el transporte aéreo

*En las operaciones que realicen los explotadores nacionales, salvo el caso de la Aviación General, **el personal que desempeña funciones aeronáuticas a bordo debe ser peruano.** Por razones técnicas, la Dirección General de Aeronáutica Civil **podrá autorizar personal extranjero** por un lapso que no excederá de 6 (seis) meses contados desde la fecha de la autorización, prorrogables por inexistencia comprobada de ese personal capacitado.”*

(lo resaltado es propio)

“Artículo 147.- Para efectos de lo dispuesto por el Artículo 75° de la Ley, la

*DGAC después de comprobar la falta de personal aeronáutico peruano, puede autorizar la **contratación de personal extranjero no residente** para la conducción técnica de las aeronaves y para la preparación de personal aeronáutico peruano hasta por el término de seis (06) meses prorrogables de acuerdo a la inexistencia comprobada de personal peruano.”*

(lo resaltado es propio)

El artículo 75 de la Ley Aeronáutica Civil del Perú, así como el 147 de su Reglamento, señalan que, en las operaciones que realicen los explotadores nacionales, el personal que desempeña funciones aeronáuticas a bordo de una aeronave, debe ser peruano.

En este sentido, resulta necesario acudir al contenido del artículo 52 de la Constitución Política del Perú⁸, del cual se advierte, que pueden desempeñarse como personal aeronáutico:

1. Los nacidos en el territorio de la República;
2. Los nacidos en el extranjero, que sean hijos de padre o madre peruanos;
3. Los peruanos por naturalización, siempre y cuando tengan sean residentes del Perú y;
4. Peruanos por opción, siempre y cuando tengan sean residentes del Perú.

Asimismo, tal como se advierte de la anterior transcripción del artículo 75 de la Ley Aeronáutica Civil del Perú, existe la posibilidad de que el personal de a

⁸ “Artículo 52.- Son peruanos por nacimiento los nacidos en el territorio de la República. También lo son los nacidos en el exterior de padre o madre peruanos, inscritos en el registro correspondiente durante su minoría de edad. Son asimismo peruanos los

bordo, en las operaciones que realicen explotadores peruanos, por razones técnicas y previa autorización de la Dirección General de Aeronáutica Civil, sea extranjero, siempre que dicha autorización sea por un lapso no mayor a seis meses.

En este sentido, es importante señalar, que tanto la Ley Aeronáutica Civil del Perú, como su Reglamento, son coincidentes al señalar que el término de seis meses referido, se puede prorrogar y, respecto de dicha prórroga, no hay limitación temporal, sino que se puede extender por todo el tiempo en el que haya inexistencia comprobada de personal peruano.

Sin embargo, de la lectura al artículo 147 del Reglamento de la Ley Aeronáutica Civil del Perú, se advierte que la limitación relativa a la temporalidad de la autorización para que un extranjero pueda desempeñarse como personal de a bordo es aplicable únicamente para los extranjeros no residentes, lo que tiene como consecuencia lógica, que los extranjeros residentes en territorio peruano puedan ocupar los puestos inherentes al personal de a bordo de una aeronave, sin la limitación de seis meses antes apuntada.

La consideración anterior, se corrobora con lo dispuesto en el inciso (a), del punto 61.1 de la subparte A de la Parte 61 Certificación: Pilotos e Instructores de Vuelo, relativa al Capítulo IV, de las Regulaciones Aeronáuticas del Perú, emitidas por la Dirección General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú, en el que se establece lo siguiente:

“61.2 Calificación de pilotos e instructores de vuelo extranjeros

*(a) A los tripulantes técnicos y/o instructores de vuelo extranjeros no residentes en el Perú se les emite una autorización bajo esta Parte (a excepción de la Sección 61.75) **para operar una aeronave de una empresa aérea peruana dentro o fuera del Perú y por un tiempo no***

que adquieren la nacionalidad por naturalización o por opción, siempre que tengan residencia en el Perú.”

mayor a seis meses calendario, únicamente cuando, a falta de pilotos peruanos o extranjeros residentes habilitados en el equipo, la DGAC encuentre que la licencia de piloto es necesaria para la operación de una aeronave civil, ya sea de registro peruano o de otro Estado, o, que la autorización es requerida para entrenar pilotos peruanos en dicho equipo. Esta autorización podrá ser prorrogada, por inexistencia comprobada de personal peruano, siempre que la DGAC lo considere conveniente y razonable.”

(lo resaltado es propio)

De lo expuesto se advierte, que la legislación peruana establece la posibilidad para que no sólo los peruanos (por nacimiento, hijos de padre o madre peruana, naturalizados o por opción), sino que también los extranjeros, residentes o no, puedan formar parte de la tripulación de una aeronave civil con matrícula peruana.

Con base en lo anterior, se obtiene una **segunda postura**, consistente en que **si bien puede subsistir el requisito de nacionalidad de un Estado determinado, para los miembros de la tripulación de las aeronaves civiles ahí matriculadas, ello no necesariamente implica que deba ser la nacionalidad por nacimiento**, con la finalidad de permitir que todos aquellos gobernados con calidad de nacionales, puedan válidamente ejercer esta profesión en ejercicio de sus garantías individuales.

En el mismo sentido, tratándose de un extranjero residente en territorio nacional, ¿qué razón puede justificar la prohibición para desempeñarse como miembro de la tripulación de una aeronave con matrícula mexicana?

Asimismo, debe señalarse que, atendiendo a la velocidad con la que se desarrolla la tecnología en la actualidad, puede resultar necesario, en un momento determinado, **la contratación de personal especializado en la operación específica de un tipo de aeronave y que tal operación sea desconocida por los nacionales**, en este caso, sostener una postura rigurosa de nacionalidad para el desempeño de las funciones, implicaría un retraso tecnológico y, por ende, una

débil competencia de los operadores nacionales, frente a los extranjeros que cuenten con la capacidad y el personal suficientes, razón por la cual, se permite que extranjeros no residentes, puedan desempeñarse como miembros de la tripulación de una aeronave abanderada por aquel país, siempre que el extranjero instruya a los nacionales en el uso de la misma, de donde lógicamente obtendrá como beneficio una mayor capacitación del personal nacional.

1.6.3 Legislación Argentina.

El tema que en este capítulo se aborda, está regulado por la legislación argentina en la Ley 17.285 Código Aeronáutico de la República Argentina, vigente desde el 22 de junio de 1967, en cuyo artículo 76 se establece lo siguiente:

*“Artículo 76.- Las personas que realicen funciones aeronáuticas a bordo de aeronaves de matrícula Argentina, así como las que desempeñan funciones aeronáuticas en la superficie, **deben poseer la certificación de su idoneidad expedida por la autoridad aeronáutica.**”*

La denominación de los certificados de idoneidad, las facultades que estos confieren y los requisitos para su obtención, serán determinados por la reglamentación respectiva.”
(lo resaltado es propio)

Como se ve, el requisito que se debe cumplir para ser parte de la tripulación de una aeronave con matrícula argentina, es poseer la certificación de idoneidad expedida por la autoridad, razón por la cual, resulta necesario remitirnos a lo dispuesto en el Decreto 1954/77, de 8 de julio de 1977, emitido por el Poder Ejecutivo Argentino, que reglamenta al artículo 76 del Código Aeronáutico de la República Argentina, que en sus artículos 1° y 4°, establece lo siguiente:

“Artículo 1° – Las certificaciones de idoneidad exigidas por el Artículo 76 del Código Aeronáutico (Ley N° 17.285) se regirán por este decreto.”

*“Artículo 4° – Son **requisitos generales** para la obtención de certificaciones de idoneidad aeronáutica:*

1) Estar domiciliado en la República Argentina.

2) Tener la edad, aptitud psicofísica, conocimientos generales, capacitación técnica y experiencia que exija la autoridad aeronáutica.”
(lo resaltado es propio)

De los preceptos transcritos se advierte con claridad, que la legislación argentina **no establece requisitos de nacionalidad**, para quienes pretendan desempeñarse como miembros de la tripulación de una aeronave civil argentina, sino que, únicamente establece la necesidad de que estén domiciliados en el territorio de la República Argentina y que tengan la edad, aptitud psicofísica, conocimientos generales, así como la capacitación técnica y experiencia exigidos por la autoridad aeronáutica.

Esto nos permite establecer una **tercera postura**, en la que **desaparece completamente la necesidad de que la tripulación de una aeronave civil tenga la nacionalidad del Estado en que ésta se encuentra matriculada**, sino que lo único que **se requiere** es –precisamente lo más importante–, acreditar **tener la aptitud, contar con los conocimientos y con la capacitación técnica suficiente para el desempeño de las funciones propias de cada uno de los miembros de la tripulación**, aspectos en los cuales, en forma alguna influye la nacionalidad de los mismos.

1.7 Anacronismo del artículo 32 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Considero que el texto del cuarto párrafo del artículo 32 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en relación con la actividad aeronáutica civil en México, es anacrónico, pues las razones que se tomaron en consideración para la exigencia del requisito de nacionalidad mexicana por nacimiento para todo el personal que tripule cualquier embarcación o aeronave que se ampare con la

bandera o insignia mercante mexicana, han dejado de subsistir y, por tanto, no tienen vigencia en relación con las condiciones actuales del país, de la sociedad mexicana y de la propia actividad aeronáutica civil, por las siguientes razones:

La aeronáutica, en el Estado Mexicano, tuvo sus orígenes como una actividad **preponderantemente militar y su principal finalidad ha sido**, desde entonces y hasta ahora, **salvaguardar la soberanía y seguridad nacional**.

Razones que, en su momento, justificaron la necesidad de exigir la nacionalidad mexicana por nacimiento, para formar parte del ejército, así como para desempeñarse como capitanes, pilotos, patrones, maquinistas o mecánicos en embarcaciones amparadas con la bandera o insignia mexicana, pues **con ello se atendió a las necesidades de la época**.

Razones que, incluso, pudieron influir al momento de la inclusión de la actividad aeronáutica en el texto constitucional, pues atendiendo al momento histórico, en el plano internacional, imperante en la época de la reforma de 1944⁹, se podría comprender y hasta justificar la previsión hecha por el legislativo, a fin de salvaguardar la seguridad y soberanía nacional; sin embargo, es a todas luces evidente, que tales circunstancias, han dejado de subsistir y, por otro lado, se ha dado paso al desarrollo de la aeronáutica, como una actividad de enorme importancia económica para los estados, no sólo por la utilidad que, como medio de transporte representa, sino por el auge comercial y el enorme desarrollo tecnológico de que ha sido objeto.

En el mismo sentido, las razones que motivaron la protección constitucional de los trabajadores del sector marítimo, a efecto de que las tripulaciones de las

⁹ Es de considerar que, en el plano internacional, la Segunda Guerra Mundial aconteció entre los años de 1939 y 1945, y la iniciativa de reforma al artículo 32 constitucional, comenzó en 1942, para culminar en 1944; por lo que es lógico suponer, que los acontecimientos bélicos internacionales influyeron en gran medida en que la aeronáutica fuera considerada como una actividad preponderantemente militar.

embarcaciones mexicanas estén integradas por mexicanos por nacimiento, encuentran sustento si se atiende a que la finalidad de su exigencia, radica en las circunstancias y necesidades de la población en la época en que se incorporaron.

Razones que, como se mencionó en el capítulo anterior, podría considerarse que se hicieron extensivas para el personal que tripule las aeronaves mexicanas, con el reconocimiento de la aeronáutica en el texto constitucional.

Sin embargo, se insiste, el desarrollo de la aeronáutica como una actividad comercial ha dejado de ser un aspecto de segundo plano, pues se trata de un medio de transporte indispensable en la actualidad, que requiere ser considerado ya no como una actividad preponderantemente militar, sino como una actividad económica de gran importancia para el desarrollo del país, que debe impulsarse y fomentarse; para lo cual es también necesario que las normas que la regulan evolucionen y no permanezcan estáticas, a fin de adaptarse a la realidad de la actividad que regulan.

En efecto, si la actividad aeronáutica comercial ha sufrido un importante crecimiento desde que fue regulada por primera vez en nuestra legislación, ello necesariamente implica que el derecho también evolucione y atienda a las circunstancias actuales de esta actividad, como lo han hecho otros países, en los que se ha puesto, por encima de todo, el desarrollo de la aeronáutica como una actividad comercial, con la finalidad de estar a la vanguardia y permitir que los prestadores del servicio aéreo nacionales, estén en aptitud de competir con prestadores del servicio extranjeros, en beneficio no sólo de ellos, sino también de los propios estados.

En este sentido, la actividad aeronáutica en México, no puede seguir sujeta a la redacción de un precepto anacrónico, cuya *ratio legis* atendió a las necesidades de una época de inestabilidad en el gobierno, bajo el argumento de

un nacionalismo o de un proteccionismo que, en la actualidad, de ninguna manera pueden justificar la limitación que se hace a un sector de gobernados, para desempeñarse como miembros de la tripulación de una aeronave civil abanderada en nuestro país, no obstante que, en algunos casos, también cuentan con la nacionalidad mexicana, aunque no por nacimiento.

Lo anterior, pues los mexicanos por nacimiento y los mexicanos por naturalización, se encuentran en un plano de igualdad frente al Estado mexicano y, por tanto, no se justifica el trato discriminatorio y diferenciado que reciben los naturalizados, al impedírseles que se desempeñen como miembros de la tripulación de las aeronaves civiles mexicanas.

Además, no debe perderse de vista el contenido de los artículos 1º, tercer párrafo, en relación con el diverso 5º, primer párrafo, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, que establecen a favor de todo individuo, los derechos a la no discriminación y a la libertad de ocupación¹⁰, pues con base en estas garantías constitucionales se puede establecer que los extranjeros que obtengan la nacionalidad mexicana por naturalización, deben ser considerados como mexicanos y, por tanto, no deben ser discriminados ni deben ver limitado su derecho a ejercer la profesión o desempeñarse en el trabajo que más le acomode.

Estimar lo contrario, equivaldría a considerar que la intención de un

¹⁰ “Artículo 1o.- En los Estados Unidos Mexicanos todo individuo gozará de las garantías que otorga esta Constitución, las cuales no podrán restringirse ni suspenderse, sino en los casos y con las condiciones que ella misma establece....**Queda prohibida toda discriminación motivada por origen étnico o nacional**, el género, la edad, las discapacidades, la condición social, las condiciones de salud, la religión, las opiniones, las preferencias, el estado civil o cualquier otra que atente contra la dignidad humana y tenga por objeto anular o menoscabar los derechos y libertades de las personas.”
“Artículo 5o.- **A ninguna persona podrá impedirse que se dedique a la profesión, industria, comercio o trabajo que le acomode**, siendo lícitos. El ejercicio de esta libertad sólo podrá vedarse por determinación judicial, cuando se ataquen los derechos de tercero, o por resolución gubernativa, dictada en los términos que marque la ley, cuando se ofendan los derechos de la sociedad. Nadie puede ser privado del producto de su trabajo, sino por resolución judicial.”

mexicano por naturalización, de ocupar un puesto como miembro de la tripulación de una aeronave civil mexicana, constituye un acto ilícito –por el hecho de estar prohibido por el texto constitucional- y que esa es razón suficiente para considerar que no le asiste el derecho a la libertad de ocupación referido en el artículo 5° constitucional.

En efecto, la garantía de libertad de ocupación, se encuentra prevista en el artículo 5° de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en donde se condiciona este derecho a la satisfacción de tres supuestos:

1. Que se trate de una actividad lícita, esto es, que no esté prohibida expresamente por la ley;
2. Que su ejercicio no afecte derechos de terceros; y,
3. Que su ejercicio no afecte derechos de la sociedad en general.

Criterio que ha sido sustentando por el Pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, tal como se advierte del criterio jurisprudencial que a continuación se transcribe:

*“LIBERTAD DE TRABAJO. NO ES ABSOLUTA DE ACUERDO CON LOS PRINCIPIOS FUNDAMENTALES QUE LA RIGEN (ARTÍCULO 5o., PÁRRAFO PRIMERO, DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS). La **garantía individual de libertad de trabajo** que consagra el artículo 5o., primer párrafo, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos no es absoluta, irrestricta e ilimitada, sino que, con base en los principios fundamentales que deben atenderse, **su ejercicio se condiciona a la satisfacción de los siguientes presupuestos: a) que no se trate de una actividad ilícita; b) que no se afecten derechos de terceros; y, c) que no se afecten derechos de la sociedad en general.** En lo referente al primer presupuesto, la garantía constitucional cobra vigencia en la medida que se refiera a una actividad lícita, esto es, que esté **permitida por la ley**. El segundo presupuesto normativo implica que la garantía no podrá ser exigida si la actividad a la que pretende dedicarse la persona **conlleva a su vez la afectación de un derecho preferente tutelado por la ley en***

*favor de otro. Finalmente, el tercer presupuesto implica que la garantía será exigible siempre y cuando **la actividad, aunque lícita, no afecte el derecho de la sociedad, esto es, existe un imperativo que subyace frente al derecho de los gobernados en lo individual, en tanto que existe un valor que se pondera y asegura, que se traduce en la convivencia y bienestar social, lo que significa que se protege el interés de la sociedad por encima del particular y, en aras de ese interés mayor se limita o condiciona el individual cuando con éste puede afectarse aquél en una proporción mayor del beneficio que obtendría el gobernado.***¹¹

En este sentido, considero que el hecho de que un mexicano por naturalización se desempeñe como miembro de la tripulación de las aeronaves civiles mexicanas, no afecta derechos de terceros, ni de la sociedad en general, en tanto, como se dijo anteriormente, no existe razón válida que justifique a nivel constitucional la preferencia de los mexicanos por nacimiento para ocuparse como miembros de la tripulación, pues tal exigencia no fue si quiera razonada, al incluirse a la actividad aeronáutica en el texto del artículo 32 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, mediante la reforma de 1944 a la que se hizo referencia en el apartado 1.3 de este capítulo.

En efecto, en los apartados que preceden se demostró, que el requisito de nacionalidad mexicana por nacimiento establecido en el artículo 32 constitucional, se estableció en la Constitución del 17 para todos los miembros de la marina nacional de guerra, para capitanes, pilotos, patrones y primeros maquinistas de los buques mercantes mexicanos y para las dos terceras partes de la tripulación de los referidos buques; mientras que, en la reforma de 1934, dicho requisito se hizo extensivo para todo el personal que tripule cualquier embarcación abanderada en México, señalándose que la finalidad de hacer extensivo el requisito referido, atendía a la necesidad de proteger a un sector de trabajadores mexicanos frente a los extranjeros.

Por tanto, si al reformarse nuevamente el artículo 32 constitucional en 1944,

¹¹ Jurisprudencia P./J. 28/99, sustentada por el Pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, publicada en el Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Tomo IX, Abril de 1999, correspondiente a la Novena Época, página 260.

en la parte que nos ocupa, únicamente se adicionaron los términos o palabras necesarias para contemplar a la aeronáutica militar, prevaleciendo el resto del texto que hasta ese momento se encontraba vigente, es evidente que el requisito de nacionalidad mexicana por nacimiento razonado y establecido para los miembros de la tripulación de los buques mercantes, se hizo extensivo para los de las aeronaves mexicanas, sin realizar razonamiento o justificación alguno que justificara esta exigencia en relación con la actividad aeronáutica.

Por otra parte, el hecho de que un mexicano por naturalización se desempeñe como miembro de la tripulación de las aeronaves civiles mexicanas, tampoco genera afectaciones a los derechos de la sociedad, ya que la convivencia y el bienestar social, no sufren afectación alguna con el criterio que se sostiene, sino que, por el contrario, se estaría reconociendo la igualdad existente entre dos sujetos que tienen la misma calidad frente al Estado y a la sociedad, pues ambos son mexicanos.

Máxime que, en todo caso, **si el legislativo consideró necesaria la exigencia de que sólo mexicanos por nacimiento formaran parte de la tripulación de las aeronaves mexicanas, ello debió exponerlo y justificarlo al imponer este requisito**, sin que ello hubiese acontecido en la realidad, por tanto, se insiste, no existe justificación lógico-jurídica para limitar el derecho de libre ocupación de los mexicanos por naturalización, pues se les está situando en un supuesto de desigualdad frente a los mexicanos por nacimiento, sin que ello encuentre sustento alguno.

En efecto, contrario al criterio que impera en el artículo 32 constitucional, los mexicanos por naturalización, se encuentran en una situación de igualdad, frente a los mexicanos por nacimiento, pues ambos son considerados mexicanos y, como tales, tienen las mismas obligaciones y, lógicamente, deben gozar también de los mismos derechos, sin que ello ocurra en la realidad.

En este punto es ilustrativa la definición del término igualdad jurídica que aporta Ariel Alberto Rojas Caballero¹², al señalar:

“La idea jurídica de igualdad implica que frente a una situación jurídica determinada todos los individuos tengan los mismos deberes y derechos. De esta manera, las garantías de igualdad establecen, en términos generales, limitaciones de contenido o materiales que implican que en ningún caso la autoridad pueda establecer trato diferente frente a los gobernados que se ubiquen en las mismas situaciones jurídicas; **el cumplimiento del deber jurídico correlativo que involucra las garantías de igualdad se traduce entonces en la ausencia de trato discriminatorio o inequitativo.**”
(lo resaltado es propio)

Es así, que las personas que adquieren la nacionalidad mexicana por naturalización, en términos de lo dispuesto en el artículo 30, inciso B), de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos¹³, tienen las mismas obligaciones que aquellos que son mexicanos por nacimiento.

En efecto, tal como se advierte de la lectura al artículo 31 constitucional, establece las obligaciones de todos los mexicanos, sin que al efecto distinga entre los mexicanos que lo son por nacimiento y aquellos que adquieren esa calidad mediante la figura de la naturalización, tal como se advierte de su texto:

“Artículo 31.- Son obligaciones de los mexicanos:

I. Hacer que sus hijos o pupilos concurren a las escuelas públicas o privadas, para obtener la educación preescolar, primaria y secundaria, y reciban la militar, en los términos que establezca la ley.

¹² Rojas Caballero, Ariel Alberto, *“Las Garantías Individuales en México”*, Editorial Porrúa, México 2002, página 93.

¹³ *“Artículo 30.- La nacionalidad mexicana se adquiere por nacimiento o por naturalización.*

...

B. Son mexicanos por naturalización:

I. Los extranjeros que obtengan de la Secretaría de Relaciones carta de naturalización.

II. La mujer o el varón extranjeros que contraigan matrimonio con varón o con mujer mexicanos, que contengan o establezcan su domicilio dentro del territorio nacional y cumplan con los demás requisitos que al efecto señale la ley.”

II. Asistir en los días y horas designados por el Ayuntamiento del lugar en que residan, para recibir instrucción cívica y militar que los mantenga aptos en el ejercicio de los derechos de ciudadano, diestros en el manejo de las armas, y conocedores de la disciplina militar;

III. Alistarse y servir en la Guardia Nacional, conforme a la ley orgánica respectiva, para asegurar y defender la independencia, el territorio, el honor, los derechos e intereses de la Patria, así como la tranquilidad y el orden interior; y

IV. Contribuir para los gastos públicos, así de la Federación, como del Distrito Federal o del Estado y Municipio en que residan, de la manera proporcional y equitativa que dispongan las leyes.”

Sin embargo, en una actitud completamente carente de sentido jurídico, tratándose de los requisitos **para formar parte de la tripulación de una aeronave civil con bandera mexicana, se discrimina a los mexicanos por naturalización.**

Lo anterior, pues no sólo se les limita en cuanto a la posibilidad de formar parte de la tripulación de las aeronaves civiles mexicanas, sino que, además, en tratándose del mexicano por naturalización que pretenda obtener una licencia de piloto aviador, la legislación nacional lo sitúa en igualdad de condiciones que a los extranjeros, permitiendo en ambos casos, únicamente la obtención de la licencia de piloto privado.

Lo que se corrobora, de la lectura al artículo 44 del Reglamento para la Expedición de Permisos, Licencias y Certificados de Capacidad del Personal Técnico Aeronáutico, que otorga a los mexicanos por naturalización, los mismos derechos –limitados–, que a los extranjeros que pretendan obtener la licencia de piloto aviador, al establecer que sólo podrán obtener licencia de piloto privado, tal como se ve de su texto:

*“Artículo 44. **Los pilotos aviadores extranjeros o mexicanos por naturalización, únicamente podrán obtener la licencia de piloto privado** y, en su caso, convalidar la licencia que le haya sido otorgada por alguna Autoridad de Aviación Civil, por una licencia de piloto privado, siempre y cuando el interesado acredite previamente contar con los*

conocimientos sobre reglamentación y fraseología aeronáutica.

En el caso de que la Autoridad Aeronáutica convalide la licencia de piloto del solicitante extranjero o mexicano por naturalización, otorgará al interesado, un documento en el que se hará constar la convalidación, el cual no excederá la vigencia de la licencia que es convalidada, observando en todo caso los plazos establecidos para tal efecto en el presente Reglamento. El documento en el que se haga constar la convalidación y la licencia respectiva, deberán ser portados por su titular, en el ejercicio de sus atribuciones como piloto privado.”

(lo resaltado es propio)

El precepto transcrito evidencia lo expuesto con anterioridad, pues sitúa a los mexicanos por naturalización, en la misma condición que a los extranjeros, sin que exista una justificación lógico-jurídica válida para tal razonamiento, mas que aquella que dio origen al texto del cuarto párrafo del artículo 32 constitucional y que, en síntesis es, que la actividad aeronáutica en México tiene fines preponderantemente militares y su principal objetivo es, salvaguardar la soberanía y seguridad nacionales, razonamientos que, a todas luces, resultan insuficientes frente a la actualidad de la actividad aeronáutica civil en nuestro país.

Es importante recordar, que **la aeronáutica en México tuvo sus inicios como una actividad preponderantemente militar y la principal evolución de ésta, ha sido su desarrollo para transformarse en una actividad preponderantemente comercial**, por lo que, resulta evidente que las razones que sirvieron como base para establecer su legislación, deben modificarse a fin de atender a la realidad y necesidades actuales de la actual aeronáutica civil mexicana.

Además, si la actividad aeronáutica civil, cuenta con su propia legislación (Ley de Aviación Civil) y, para su funcionamiento, se encuentra completamente desvinculada de la Fuerza Aérea Mexicana, entonces ¿cuál es la razón para que subsista un requisito constitucional que exija la nacionalidad mexicana tanto, para formar parte de la Fuerza Aérea, como para los miembros de la tripulación de las aeronaves civiles?, si se trata de actividades independientes una de otra, que se

rigen por sus propias disposiciones jurídicas y que están sujetas al imperio de autoridades distintas, es decir, si se ha hecho una distinción respecto de la aeronáutica como actividad militar y como actividad civil, en ordenamientos jurídicos inferiores jerárquicamente, al texto constitucional, ¿por qué, entonces, debe subsistir un requisito común en la Constitución para ambas actividades?.

Capítulo 2

El personal aeronáutico

En este capítulo, se estudiará el tema referente a los miembros el personal aeronáutico, que comprende a quienes ponen su actividad al servicio de la navegación aérea¹⁴, esto es, incluye a todas aquellas personas que intervienen en el desarrollo de la actividad aeronáutica, ya sea que intervengan directamente en la operación de las aeronaves, que presten un servicio a bordo de ellas o bien, que realicen alguna función en tierra destinada a facilitar o coadyuvar en el funcionamiento de las aeronaves y de la actividad aeronáutica.

Respecto del tema que nos ocupa, la doctrina es uniforme al considerar que el término personal aeronáutico, se refiere a aquellas personas que hacen posible la realización de la actividad aeronáutica, en este sentido, Federico Videla Escalada¹⁵ señala:

“La aeronave, objeto específico del Derecho Aeronáutico, es una cosa inerte que no puede volar sin ayuda humana: aun las máquinas que se desplazan sin piloto y que, por tal razón, aparecen sujetas a disposiciones restrictivas en el campo de la circulación aérea, requieren la intervención de personas que las dirijan desde tierra.

*Por ello, en el análisis de nuestra materia, no puede prescindirse de la consideración del **personal, expresión que comprende a quienes desarrollan una acción directa como factores de la navegación aérea, en cuanto se refiere a la actividad de la aeronave en su acepción más amplia.**”*

(lo resaltado es propio)

Por su parte, Agustín Rodríguez Jurado, refiere que la necesidad de que el personal aeronáutico sea altamente especializado, descansa en el tecnicismo que

¹⁴ Véase Inchaurreaga, Carmen Elena, “*Idoneidad y funciones del personal aeronáutico en la legislación comparada de Argentina, Venezuela y Nicaragua*”, en Videla Escalada, Federico N., “*Derecho Aeronáutico*”, Tomo II, Argentina, Víctor P. de Zavala Editor, 1970, página 346.

¹⁵ *Ibidem*, página 345.

implica la actividad aeronáutica:

“El tecnicismo de la actividad aeronáutica impone la necesidad de recurrir a personal altamente especializado para la operación de las aeronaves, tanto durante el vuelo efectivo como en las maniobras de despegue y aterrizaje, en el control de la circulación aérea y en las demás tareas que se desarrollan desde los aeródromos y aeropuertos.”¹⁶
(lo resaltado es propio)

Igual señalamiento hacen, Ricardo A. Foglia y Ángel R. Mercado¹⁷, en relación a la necesidad de la especialización del personal aeronáutico, a fin de lograr el adecuado cumplimiento de sus funciones y señalan, además, que el referido personal debe clasificarse en personal de vuelo y en personal de tierra, atendiendo a las actividades que cada una de estas clases desempeña, tal como se advierte del siguiente texto:

*“Tanto una aeronave como un buque precisan para poder cumplir con sus funciones **estar dotados de personal especializado** o práctico en sus menesteres.*

*Es el denominado **personal aeronáutico** que **comprende, por una parte, el personal de vuelo, o sea el embarcado, y por la otra, el personal de tierra, dedicado a las funciones de despegue y aterrizaje y al control y seguridad del vuelo.***

Cada uno de ellos está dedicado a diversidad de actividades. De ahí que existan distintas categorías del ya indicado personal aeronáutico, no obstante, todos y cada uno están sometidos al derecho aeronáutico, a su regulación jurídica y a la reglamentación que varía en cada país: Francia, Italia, España, Estados Unidos, etcétera.”

(lo resaltado es propio)

Por su parte, el antes citado Agustín Rodríguez Jurado¹⁸ es coincidente con la clasificación del personal aeronáutico señalada, al indicar, que el personal aeronáutico, atendiendo a las funciones que realiza, debe clasificarse en personal

¹⁶ Rodríguez Jurado, Agustín, *“Teoría y Práctica del Derecho Aeronáutico”*, 2ª edición, Tomo I, Editorial de Palma, Buenos Aires Argentina, 1986, página 129.

¹⁷ Foglia A., Ricardo y Ángel R. Mercado, *“Derecho Aeronáutico”*, Buenos Aires, Argentina, Abaledo-Perrot, 1976, página 107.

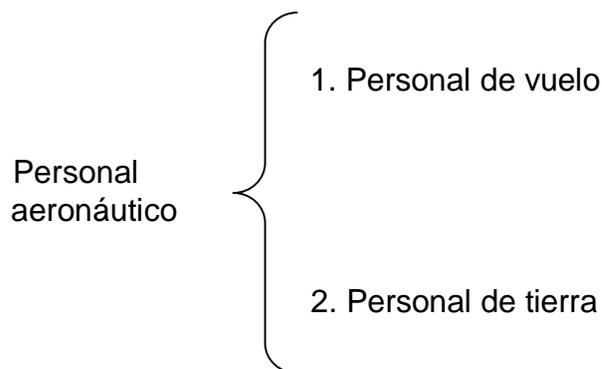
¹⁸ Rodríguez Jurado, Agustín, *op. cit.*, nota 16, página 129.

aeronavegante y personal no navegante, tal como se ve a continuación:

*“Las condiciones en que se desenvuelve este personal han determinado que sus derechos y obligaciones sean regulados mediante reglas jurídicas particulares, adecuadas a la naturaleza de sus funciones. De ahí que aun dentro del personal aeronáutico, atendiendo precisamente a la diversidad de funciones, se deba estudiar su estatuto jurídico considerando separadamente las diversas categorías que integran sus cuadros, **distinguendo especialmente dos grandes grupos: el personal aeronavegante o gente del aire, que integra la tripulación de las aeronaves, y el personal no navegante, que desde la superficie colabora en la operación de ellas.**”*

(lo resaltado es propio)

De lo anterior se advierte que es criterio reiterado en la doctrina que, no obstante para la realización de la actividad aeronáutica intervienen una gran diversidad de sujetos, se debe atender a la naturaleza de las funciones que realizan para clasificarlos, en principio, de la siguiente manera:



Criterio que ha trascendido a la esfera del derecho, pues, como se verá más adelante, es ésta la clasificación adoptada por diversas legislaciones para distinguir a los miembros del personal aeronáutico y, a partir de ella establecer su marco normativo aplicable.

En este punto, es importante señalar, que el objeto de estudio en el presente, lo constituye el personal de vuelo o la tripulación de vuelo, con la intención de demostrar que los sobrecargos son miembros de dicha tripulación y

que la Ley de Aviación Civil no los reconoce como tales; no obstante ello, a continuación se hace una breve referencia al personal de tierra, únicamente a efecto de comprender la clasificación doctrinaria y jurídica que se hace del personal aeronáutico.

2.1 El personal de tierra.

El personal de tierra se ha definido en la doctrina, como aquel conjunto de personas que desarrollan funciones para las que no es preciso volar o elevarse por el espacio aéreo, sino que se ocupan del auxilio y la ayuda para la navegación aérea¹⁹.

Esto es, el personal de tierra se integra por aquellos miembros del personal aeronáutico que, mediante la realización de determinadas actividades en tierra, hacen posible el funcionamiento de las aeronaves y del desarrollo de la aeronáutica, en general.

En efecto, el personal de tierra tiene a su cargo funciones esenciales para la navegación aérea y, por tanto, requieren de conocimientos especializados, los que acreditarán, en el caso de México, mediante la obtención de un certificado de capacidad, definido en el artículo 2, del Reglamento para la Expedición de Permisos, Licencias y Certificados de Capacidad del Personal Técnico Aeronáutico, de la siguiente manera:

*“Artículo 2. Para los efectos de este Reglamento se entenderá por:
(...)*

*XI. **Certificado de capacidad: Habilitación del personal** de vuelo o **de tierra**, inscrita en su licencia, que le acredita para ejercer atribuciones específicas como personal técnico aeronáutico.”*
(lo resaltado es propio)

¹⁹ Véase Tapia Salinas, Luis, “Derecho Aeronáutico”, Segunda edición, Barcelona España, Editorial Bosch, 1993, p. 213.

Por otra parte, en el artículo 82, del antes citado Reglamento para la Expedición de Permisos, Licencias y Certificados de Capacidad del Personal Técnico Aeronáutico, se establece quiénes conforman al personal de tierra, al establecer:

*“Artículo 82. Las licencias para el **personal de tierra** se clasifican en:*

*I. **Técnico en mantenimiento** clase I;*

II. Técnico en mantenimiento clase II;

*III. **Oficial de operaciones de aeronaves;***

*IV. **Controlador de tránsito aéreo** clase I;*

V. Controlador de tránsito aéreo clase II;

VI. Controlador de tránsito aéreo clase III;

*VII. **Meteorólogo aeronáutico** clase I;*

VIII. Meteorólogo aeronáutico clase II;

IX. Meteorólogo aeronáutico clase III, y

X. Otras que determine la Autoridad Aeronáutica, de conformidad con los tratados internacionales suscritos por México.”
(lo resaltado es propio)

Con base en lo anterior se presume, que el personal de tierra, en la aeronáutica civil mexicana, está integrado por: técnicos en mantenimiento (clase I y II), oficial de operaciones de aeronaves, controlador de tránsito aéreo (clase I, II y III), meteorólogo aeronáutico (clase I, II y III), así como por los demás, que señalen los tratados internacionales aplicables, quienes deberán obtener una licencia para desempeñarse como tales, para lo cual, tendrán que acreditar contar con la instrucción y los conocimientos técnicos especializados, establecidos para cada uno de los cargos antes referidos²⁰.

²⁰ Indicados en los artículos 84 a 104, del Reglamento para la Expedición de Permisos, Licencias y Certificados de Capacidad del Personal Técnico Aeronáutico.

2.2 El personal de vuelo.

El personal de vuelo se ha definido²¹, como aquel conjunto de personas cuyas funciones principales se desarrollan precisamente a bordo de una aeronave durante el periodo de vuelo; siendo precisamente esta clasificación, la que comprende a los sobrecargos y, por tanto, en la que se enfoca el presente trabajo.

En este punto, considero conveniente remitirme a la obra de Luis Tapia Salinas²², en donde al referirse de manera específica al personal aeronavegante, señala lo siguiente:

*“Dentro de este tipo de personal **cabría todavía una subdivisión, al considerar a la tripulación del resto del personal navegante, considerando como tripulación el conjunto de personas que a base de una formación técnica y de unos títulos o licencias especialmente otorgados, tienen a su cargo la realización de la navegación y circulación aérea, quedando el resto del personal de vuelo aparte, con su clasificación de personal auxiliar, personal de cabina, personal de servicios, etc.**”*
(lo resaltado es propio)

Estimo importante lo expuesto por Luis Tapia Salinas, pues al referirse al personal aeronavegante, esto es, al personal de vuelo, distingue claramente entre aquellos de sus miembros que identifica como *“tripulación”* y el resto del personal, que son los integrantes del *“personal navegante”*.

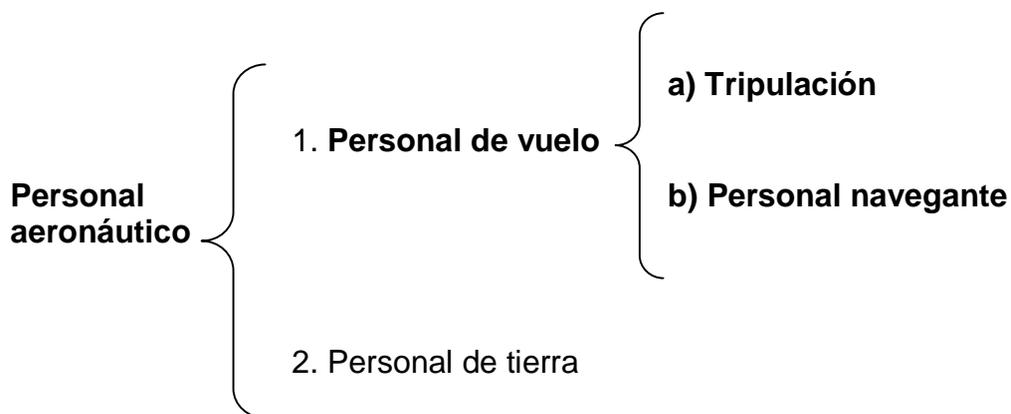
Es así que, para el autor en cita, la *“tripulación”* se compone por aquellas personas que cuentan con una formación técnica especializada, que tienen títulos o licencias especialmente otorgados y que realizan materialmente la navegación o circulación aérea, esto es, por las personas que tienen como función principal, la operación de la aeronave.

²¹ Tapia Salinas, Luis, *op., cit.*, nota 19, páginas 213 y 214.

²² *Idem.*

Mientras que el personal navegante, lo compone el resto del personal navegante o de vuelo, aquellos que tienen encomendadas funciones de auxilio o la prestación de un servicio a bordo de la aeronave, es decir, aquellas personas cuyas actividades no están relacionadas con la operación de la aeronave y que, por tanto, no requieren contar con conocimientos específicos o una formación técnica, ni mucho menos, de títulos o licencias especialmente otorgados.

Para una mejor comprensión de la subclasificación a la que se refiere el autor en cita, se atiende al siguiente cuadro:



En relación con el criterio de Luis Tapia Salinas, debo señalar que concuerdo parcialmente con su exposición sobre la clasificación del personal de vuelo o personal navegante, atento a las siguientes consideraciones:

Considero, que la diferenciación conceptual que hace de los miembros del personal de vuelo, al clasificarlos en tripulación y personal navegante, es incorrecta, pues estimo que **ambas clases del personal de vuelo deben considerarse como miembros de la tripulación**, por la sencilla razón de que **todos ellos tripulan la aeronave**, tal como se acredita a continuación:

Una primera razón para sostener que ambas clases de personal tripulan la

aeronave, se obtiene del **significado** del verbo “tripular” y del sustantivo “tripulación”, tal como se demuestra a continuación:

El Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española, señala que el significado de “tripular”, es el siguiente:

“Tripular.

(Del lat. interpolāre).

1. tr. **Dotar de tripulación** a un barco o a un aparato de locomoción aérea.

2. tr. **Conducir o prestar servicio en un** barco o **vehículo aéreo**.

3. tr. desus. Descartar, desechar.”
(lo resaltado es propio)

De lo anterior se advierte que, “tripular” entendido como *conducir o prestar un servicio*, necesariamente comprende tanto a la clase del personal de vuelo que directamente opera la aeronave, como a la que únicamente presta un servicio a bordo de la misma, sin realizar actos directamente involucrados con su funcionamiento.

Por lo que respecta “tripulación”, el citado Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española, señala lo siguiente:

“Tripulación.

(Del lat. interpolatio, -ōnis).

1. f. **Conjunto de personas que van en una embarcación o en un aparato de locomoción aérea, dedicadas a su maniobra y servicio.**”

(lo resaltado es propio)

Como se ve, la definición de “tripulación” implica también al **grupo de personas que realizan actividades a bordo de la aeronave**, ya sea que se dediquen a la maniobra (operación) o a la prestación de un servicio, que en forma alguna influya en el funcionamiento de la aeronave.

Es así que se obtiene, como primera razón para sustentar que **todos los miembros del personal de vuelo tripulan la aeronave** y, por tanto, debe considerárseles como miembros de la tripulación, **pues se encuentran a bordo** de la aeronave **con la finalidad de conducir o de prestar un servicio, durante el tiempo en que se encuentre en funcionamiento**, lo que evidentemente comprende a las dos clases del personal de vuelo a que se ha hecho referencia.

No obstante lo anterior, como una **segunda razón** para sustentar que todos los miembros del personal de vuelo tripulan la aeronave, se atiende a lo que al respecto señala la **doctrina**, para lo cual, me remito a expone Federico Videla Escalada²³, al referirse al personal aeronavegante, que corresponde al término personal de vuelo objeto del presente apartado:

*“(...) la noción del personal aeronavegante es sencilla, ya que **comprende a todas las personas que cumplen funciones a bordo de la aeronave**, o sea las **embarcadas en ella para atenderla**, bajo las órdenes del **comandante**, quien, naturalmente, **también lo integra**.”*
(lo resaltado es propio)

En efecto, no obstante Videla Escalada utiliza el término *personal aeronavegante*, del contexto se infiere, que dicho término es equivalente al de *personal de vuelo* que aquí se aborda y que es acorde con lo antes expuesto, en relación a que se refiere a las **personas que cumplen funciones a bordo de la aeronave**, con independencia de si realizan actos indispensables para la operación de la aeronave o no.

Es así, que los sobrecargos por el hecho de cumplir sus funciones a bordo de la aeronave y encontrarse bajo las órdenes del comandante, forman parte de la tripulación, sin que para considerarlos como tales, deba atenderse a si dichas funciones resultan esenciales para la operación de la aeronave o, si se limitan a la

²³ Videla Escalada, Federico N., “*Derecho Aeronáutico*”, Tomo II, Argentina, Víctor P. de Zavalía Editor, 1970, página 366.

atención de la cabina de pasajeros y al cumplimiento de las normas de seguridad.

Finalmente, como un tercer argumento que sustenta la postura consistente en que la tripulación aérea está integrada tanto por las personas que intervienen directamente en la operación de la aeronave, como por aquellas que únicamente prestan un servicio a bordo de la misma o auxilian en el cumplimiento de las normas de seguridad, veamos la concepción que, en el ámbito del derecho aeronáutico, se tiene del término “*miembro de la tripulación*”.

En este sentido, se acude, al Anexo 9 del Convenio Sobre Aviación Civil Internacional, que en su Capítulo 1 “Definiciones y Principios Generales”, apartado A “Definiciones”, señala lo siguiente:

“Miembro de la tripulación. Persona a quien el explotador asigna obligaciones que ha de cumplir a bordo, durante el período de servicio de vuelo.”

(lo resaltado es propio)

“Miembro de la tripulación de vuelo. Miembro de la tripulación, titular de la correspondiente licencia, a quien se asignan obligaciones esenciales para la operación de una aeronave durante el período de servicio de vuelo.”

(lo resaltado es propio)

Como se puede apreciar de las transcripciones anteriores, en el Convenio Sobre Aviación Civil Internacional, se concibe a los miembros del personal de vuelo, de manera general como miembros de la tripulación, pues todos ellos cumplen obligaciones a bordo de la aeronave, durante el periodo del servicio de vuelo; sin embargo, dentro de éste género, se distingue a aquellas personas que cuentan con una licencia y, además, realizan obligaciones esenciales para la operación de una aeronave, a quienes se les denomina miembro de la tripulación de vuelo.

Por lo que, si bien se distingue entre dos clases de personal, atendiendo a

las actividades que realizan a bordo de la aeronave, no menos cierto es que se reconoce que **ambas clases tripulan la aeronave**, por el sólo hecho de prestar un servicio a bordo de ella.

En el mismo sentido, en el ámbito del derecho positivo mexicano, se distingue entre dos clases de tripulantes de las aeronaves, por las actividades que desempeñan, tal como se advierte de lo dispuesto en el Reglamento de Operación de Aeronaves Civiles, que en su artículo 1º, define los términos “*miembro de la tripulación*” y “*miembro del personal de vuelo*”, de la siguiente manera:

“Artículo 1º.- Para los efectos de este reglamento se adoptan las siguientes definiciones:

(...)

*Miembro de la tripulación.- **Persona que presta servicios a bordo de una aeronave en vuelo.***

(lo resaltado es propio)

*Miembro del personal de vuelo.- **Tripulante de una aeronave, poseedor de una licencia que lo acredite para desempeñar funciones esenciales a la operación de la misma durante el tiempo de vuelo.***

(lo resaltado es propio)

Como se ve de los preceptos transcritos, el término “*miembro de la tripulación*”, **en el orden jurídico** mexicano, es un concepto general que **abarca a todas las personas que prestan sus servicios a bordo de la aeronave y que cumplen con las obligaciones que le son encomendadas durante el vuelo**, sin importar si dichos actos se relacionan con la operación de la aeronave o no.

Mientras que, el “*miembro del personal de vuelo*”, es un término específico, que se refiere a las personas que desempeñan funciones esenciales para la operación de la aeronave, durante el tiempo de vuelo.

Es así que, con base en lo expuesto y, contrario a lo que sostiene Luis Tapia Salinas, considero que **la tripulación aeronáutica es el conjunto de personas que operan la aeronave o prestan un servicio a bordo de la misma,**

durante su funcionamiento, es decir durante el tiempo que la aeronave se encuentra en vuelo.

No obstante lo anterior considero, al igual que lo expuesto por Luis Tapia Salinas, que **los miembros de la tripulación aérea deben clasificarse, atendiendo a la naturaleza de las funciones que realizan, pues lo importante es** –con independencia del término que se emplee para nombrarlos–, **distinguir entre aquellos que se encargan propiamente de la operación de la aeronave, al realizar actividades indispensables para su funcionamiento y, aquellos que no realizan este tipo de actos**, sino que únicamente prestan servicios a los pasajeros y auxilian al capitán a mantener el orden de los pasajeros de la aeronave y en el cumplimiento de las normas de seguridad.

Es así que, **por una parte se encuentran las personas que materialmente operan la aeronave**, es decir, aquellos que gracias a sus conocimientos técnicos especializados²⁴ logran su funcionamiento (vg. despegue, vuelo, aterrizaje) **y que, por la complejidad de sus actividades, requieren acreditar contar con la capacidad e instrucción necesaria mediante la obtención de una licencia**, que los faculte para desempeñarse como tales.

Mientras que, **por otra parte, tenemos al personal que no realiza actividades esenciales para la operación de la aeronave** y que incluso, en algunos casos –tal como se demostrará más adelante–, se puede prescindir de su presencia durante el vuelo, pues sus actividades a bordo de la aeronave consisten en la prestación de un servicio o en el auxilio para el cumplimiento de normas de seguridad y que, lógicamente, no requieren de aquellos conocimientos específicos o de una formación técnica, así como tampoco de títulos o licencias especialmente otorgados.

²⁴ Entendiéndose, en el caso que nos ocupa, por “*conocimientos técnicos especializados*”, al cúmulo de información que se requiere para llevar a cabo la operación material de una aeronave, esto es, para lograr su funcionamiento (despegue, vuelo, aterrizaje).

Una vez establecido lo anterior, abordaré el régimen jurídico del personal técnico aeronáutico en México, para lo cual acudiré a la Ley Federal del Trabajo, a la Ley de Aviación Civil y a su Reglamento, ordenamientos en los que, como se verá a continuación existen diferencias considerables entre lo que disponen en relación los miembros que integran a la tripulación aeronáutica.

2.3 Régimen jurídico mexicano, respecto del Personal Técnico Aeronáutico.

Este apartado tiene como propósito, atender a las leyes mexicanas que hacen referencia expresa a los miembros de la tripulación aeronáutica, para lo cual, se atenderá a lo dispuesto en la Ley Federal del Trabajo, la Ley de Aviación Civil y su Reglamento, únicamente a fin de conocer lo que en cada uno de estos ordenamientos se establece al respecto, así como los términos que en cada ley revisada se emplean para referirse al mismo tema.

Lo anterior, con el objeto de, en el siguiente capítulo, hacer una confrontación de éstos ordenamientos legales, a efecto de demostrar la falta de reconocimiento de los sobrecargos como miembros de la tripulación aeronáutica en la Ley de Aviación Civil, así como las diversas incongruencias en que incurre nuestro sistema positivo, al regular lo relativo a la tripulación de las aeronaves civiles mexicanas.

Considero pertinente señalar que, para una mejor comprensión del tema, en los casos en los que las leyes que en este apartado me propongo consultar, no aporten la definición de los términos que emplean para referirse a los miembros de la tripulación aeronáutica, acudiré a las definiciones contenidas en el Reglamento para la Expedición de Permisos, Licencias y Certificados de Capacidad del Personal Técnico Aeronáutico, así como a las precisadas en el Reglamento de

Operación de Aeronaves Civiles.

2.3.1 La tripulación aeronáutica conforme a la Ley Federal del Trabajo.

La Ley Federal del Trabajo, en su Título Sexto, “De los trabajadores especiales”, Capítulo IV, “Del trabajo de las tripulaciones aeronáuticas”, artículo 218, señala a quiénes debe considerarse como miembros de las tripulaciones aeronáuticas, al establecer:

*“Artículo 218. **Deberán considerarse miembros de las tripulaciones aeronáuticas**, de acuerdo con las disposiciones legales y técnicas correspondientes:*

I. El piloto al mando de la aeronave (Comandante o Capitán);

II. Los oficiales que desarrollen labores análogas;

III. El navegante; y

IV. Los sobrecargos.”
(lo resaltado es propio)

Respecto de la fracción I del artículo transcrito, relativa al **piloto al mando** de la aeronave, el artículo 220 de la Ley Federal del Trabajo, establece que el piloto al mando de una aeronave es el responsable de la conducción y seguridad de la misma durante el tiempo efectivo de vuelo, además de ser quien tiene a su cargo la dirección, el cuidado, el orden y la seguridad de la tripulación, de los pasajeros, del equipaje, de la carga y correo que aquélla transporte, tal como se advierte de su texto:

*“Artículo 220. **El piloto al mando de una aeronave es responsable de la conducción y seguridad de la misma durante el tiempo efectivo de vuelo**, y tiene a su cargo la dirección, el cuidado, el orden y la seguridad de la tripulación, de los pasajeros, del equipaje y de la carga y correo que aquélla transporte. Las responsabilidades y atribuciones que confiere a los*

comandantes la Ley de Vías Generales de Comunicación y sus reglamentos, no podrán ser reducidas ni modificadas por el ejercicio de los derechos y obligaciones que les corresponden conforme a las normas de trabajo.”

(lo resaltado es propio)

Por otra parte, respecto del término contenido en la fracción II del artículo 218 de la Ley Federal del Trabajo, “*II. Los oficiales que desarrollen labores análogas*”, únicamente a efecto de comprender los alcances de dicho término, se atiende a lo que establecía el último párrafo del artículo 78 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil²⁵:

“Artículo 78. Los certificados de capacidad para personal de vuelo se clasifican:

(...)

*Para los efectos del presente Reglamento, **copiloto y segundo oficial son los pilotos con capacidad específica en el tipo de aeronave asignada para auxiliar al comandante o piloto al mando.**”*

(lo resaltado es propio)

Sin embargo, actualmente rige lo dispuesto en el artículo 2, fracciones XVIII y LI, del Reglamento para la Expedición de Permisos, Licencias y Certificados de Capacidad del Personal Técnico Aeronáutico, en donde se habla, también, de dos figuras con funciones y aptitudes similares, el copiloto y el segundo oficial, quienes son pilotos con capacidad técnica para operar la aeronave y que su función es la de auxiliar al comandante, las fracciones en comento establecen textualmente:

“Artículo 2. Para los efectos de este Reglamento se entenderá por:

(...)

*XVIII. **Copiloto: Piloto con capacidad específica en el tipo de aeronave asignada, para auxiliar al Comandante o piloto al mando de una aeronave, cuyas atribuciones durante el vuelo están determinadas en el manual general de operaciones del concesionario o permisionario, o en su caso, en el manual de vuelo de la aeronave.***

²⁵ Derogado por el artículo Segundo Transitorio del Reglamento para la Expedición de Permisos, Licencias y Certificados de Capacidad del Personal Técnico Aeronáutico, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 24 de junio de 2004.

(...)

LI. Segundo oficial: Piloto con el certificado de capacidad específica en el tipo de aeronave, requerido en el manual de vuelo, asignado por el concesionario o permisionario para auxiliar al comandante o piloto al mando.”

(lo resaltado es propio)

Como se ve, de la lectura a las definiciones de copiloto y segundo oficial, nos encontramos en presencia de dos términos distintos, utilizados para referirse al mismo elemento de la tripulación, lo que se corrobora de la lectura al resto de los preceptos que integran al Reglamento para la Expedición de Permisos, Licencias y Certificados de Capacidad del Personal Técnico Aeronáutico, pues ellos no se hace referencia alguna al segundo oficial, sino que únicamente se establecen los requisitos, facultades y obligaciones del copiloto, lo que lleva a la conclusión de que, actualmente, el término “*los oficiales que desarrollen labores análogas*” a que se refiere la Ley Federal del Trabajo, es equivalente, a la figura del copiloto.

Por lo que respecta a la figura del navegante como miembro de la tripulación aeronáutica, en términos de la fracción III del artículo 218 de la Ley Federal del Trabajo, dicho puesto no es definido por la legislación mexicana vigente, sin embargo, para efectos del presente, baste decir que el navegante es aquel miembro de la tripulación encargado de que las aeronaves en vuelo, vayan desde un punto a otro sin perderse, cargo que, debido al desarrollo de la tecnología, ha desaparecido.

Finalmente, en relación con la fracción IV del artículo 218 de la Ley Federal del Trabajo, el término “*sobrecargos*” no es definido por la Ley en comento, así como tampoco aporta las funciones que desempeñan éstos miembros de la tripulación aeronáutica, es por ello que se acude, nuevamente, al Reglamento para la Expedición de Permisos, Licencias y Certificados de Capacidad del Personal Técnico Aeronáutico, que en su artículo 2, fracción LV, define a los

sobrecargos, de la siguiente manera:

*“Artículo 2. Para los efectos de este Reglamento se entenderá por:
(...)*

LV. Sobrecargo: Tripulación de cabina que forma parte del personal de vuelo, quien está subordinado al comandante de la aeronave o piloto al mando, y tiene como principal función auxiliar en el cumplimiento de las disposiciones en materia de seguridad y emergencia en la cabina de pasajeros de la aeronave durante la operación del vuelo.”
(lo resaltado es propio)

Por tanto, se entiende que el sobrecargo es el miembro de la tripulación que tiene como principal función el auxilio del comandante o piloto al mando de la aeronave, para el cumplimiento de las disposiciones de seguridad y emergencia, en la cabina de pasajeros durante el tiempo que se encuentre en funcionamiento la aeronave.

2.3.2 La tripulación aeronáutica conforme a la Ley de Aviación Civil.

La Ley de Aviación Civil regula el tema relativo a la tripulación aeronáutica, en su Capítulo VII, *“Del personal técnico aeronáutico”*, el cual está dividido en dos secciones, la primera –compuesta de los artículos 38 y 39-, que establecen las disposiciones comunes para el personal técnico aeronáutico y, la segunda – formada por los artículos 40 y 41-, relativa al comandante de la aeronave y a sus responsabilidades.

El artículo 38, párrafo primero, de la Ley de Aviación Civil textualmente establece lo siguiente:

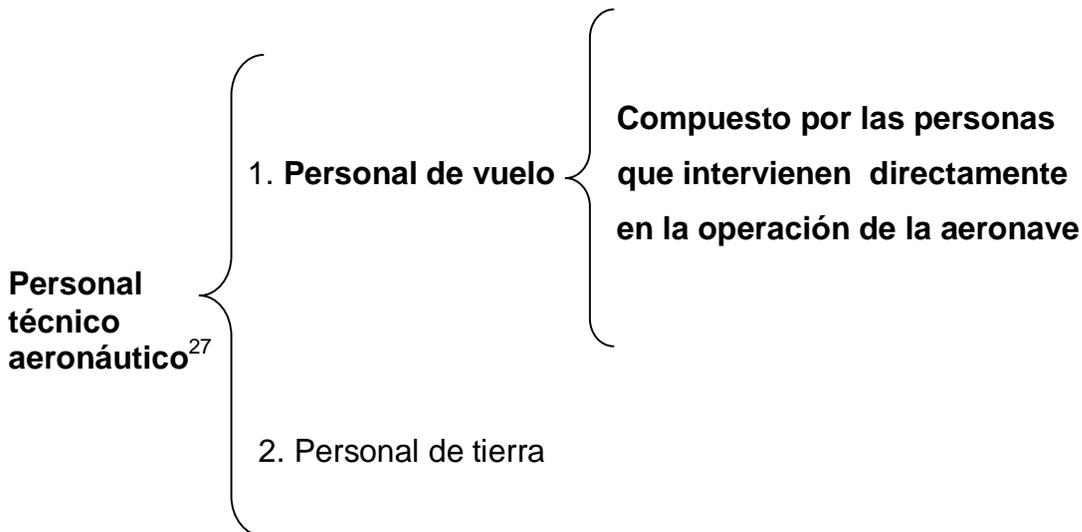
*“Artículo 38. El **personal técnico aeronáutico** está **constituido por el personal de vuelo que interviene directamente en la operación de la aeronave** y por el personal de tierra, cuyas funciones se especifiquen en el reglamento correspondiente. Dicho personal deberá, además de ser*

mexicano por nacimiento que no adquiriera otra nacionalidad, contar con las licencias respectivas, previa comprobación de los requisitos de capacidad, aptitud física, exámenes, experiencia y pericia, entre otros.”
(lo resaltado es propio)

Como se ve de la transcripción anterior, en la Ley de Aviación Civil no se utiliza el término “*tripulación aeronáutica*”²⁶, sino que se hace alusión al “*personal técnico aeronáutico*” como un género.

Asimismo se establece, que el personal técnico aeronáutico se divide en dos especies, el personal de tierra y el de vuelo, haciendo la precisión de que ésta última especie de personal, es la relativa a todas aquellas personas que **intervienen directamente con la operación de la aeronave.**

Para una mejor comprensión de la clasificación del personal técnico de vuelo, resulta ilustrativo el siguiente esquema que atiende a lo dispuesto en el numeral recién transcrito:



²⁶ A diferencia de lo dispuesto en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y en la Ley Federal del Trabajo.

²⁷ Conforme al artículo 38 de la Ley de Aviación Civil.

Asimismo, en términos de lo dispuesto en el artículo 32 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en relación a la tripulación aeronáutica, el artículo 38 de la Ley de Aviación Civil, establece que el personal técnico aeronáutico, deberá ser mexicano por nacimiento, además de contar con las licencias respectivas.

Sin embargo, **la Ley de Aviación Civil no establece**, a diferencia de lo dispuesto en el artículo 218 de la Ley Federal del Trabajo, **un listado que señale los miembros, cargos o nombramientos que integran el personal técnico aeronáutico**, sino que únicamente dispone la forma en que dicho personal se clasifica.

En efecto, la Ley en comento, no establece quiénes integran al personal de vuelo, ni quiénes al personal de tierra, pues se limita, en el artículo 39, a establecer la obligación de los concesionarios o permisionarios de capacitar y adiestrar a dicho personal, para una eficiente y segura prestación de los servicios.

Por otra parte, el artículo 40 de la Ley de Aviación Civil, correspondiente a la Sección Segunda del invocado Capítulo VII, establece que toda aeronave debe tener un piloto al mando, siendo ésta la única referencia que hace, respecto de los integrantes del personal técnico aeronáutico, y señala que este cargo constituye la máxima autoridad a bordo de la aeronave, y que es también el responsable de su operación, dirección y de mantener el orden y la seguridad, tanto de los tripulantes, como de pasajeros, equipaje, carga y correo.

Asimismo, se debe destacar que el numeral 40 en cita establece, atendiendo una vez mas a lo dispuesto en el artículo 32 constitucional, que el piloto al mando de la aeronave debe ser mexicano por nacimiento, tal como se advierte de su texto:

*“Artículo 40. **Toda aeronave deberá contar con un comandante o***

piloto al mando, quien será la **máxima autoridad a bordo** y el **responsable de su operación y dirección y de mantener el orden y la seguridad de la aeronave, de los tripulantes, pasajeros, equipaje, carga y correo**. El comandante de las aeronaves de servicio al público deberá ser **mexicano por nacimiento** que no adquiera otra nacionalidad y estar en pleno goce y ejercicio de sus derechos civiles y políticos.

El comandante de la aeronave será designado por el concesionario o permisionario y, en el caso del servicio de transporte aéreo privado no comercial, por el propietario o poseedor de la aeronave; para suplir la ausencia o incapacidad del comandante de la aeronave durante el vuelo, se seguirá el orden jerárquico de designación de la tripulación hecha por aquéllos.

En casos de emergencia o por razones de seguridad, el comandante o el piloto que lo sustituya, actuará en nombre de quien lo designó y tomará las decisiones pertinentes.

Toda persona a bordo está obligada a acatar las instrucciones del comandante para la seguridad y operación de la aeronave.

El comandante registrará en el libro de bitácora los hechos que puedan tener consecuencias legales, ocurridos durante el vuelo, y los pondrá en conocimiento de las autoridades competentes del primer lugar de aterrizaje en el territorio nacional, o de las autoridades competentes y del cónsul mexicano, si el aterrizaje se realiza en el extranjero.”
(lo resaltado es propio)

Finalmente el artículo 41 de la Ley de Aviación Civil, el último de los cuatro preceptos que forman el Capítulo VII, relativo al personal técnico aeronáutico, establece cuándo inicia y cuándo concluye la responsabilidad del capitán a que se refiere el diverso numeral 40.

2.3.3 La tripulación aeronáutica conforme al Reglamento de la Ley de Aviación Civil.

La regulación de la tripulación aeronáutica en el Reglamento de la Ley de Aviación Civil, la encontramos en su Título Tercero “*Del personal técnico aeronáutico y de los centros de formación o de capacitación y adiestramiento*”, Capítulo I, “*Del personal técnico aeronáutico*”, Sección Segunda, “*Del personal de*

vuelo”, en cuyo artículo 77, se establece:

*“Artículo 77. **El personal de vuelo está formado por la tripulación de vuelo y la tripulación de sobrecargos.** Las licencias para el personal de vuelo se clasifican en:*

*I. **Piloto** de ala fija:*

- a) privado;*
- b) agrícola;*
- c) comercial, y*
- d) de transporte público ilimitado;*

*II. **Piloto** de helicóptero:*

- a) privado;*
- b) agrícola;*
- c) comercial, y*
- d) de transporte público ilimitado;*

*III. **Piloto** de aeróstato:*

- a) privado de vuelo libre;*
- b) privado de vuelo dirigido;*
- c) comercial de vuelo libre, y*
- d) comercial de vuelo dirigido;*

*IV. **Piloto** de aeronaves ultraligeras:*

- a) privado, y*
- b) comercial;*

*V. **Piloto** de planeador;*

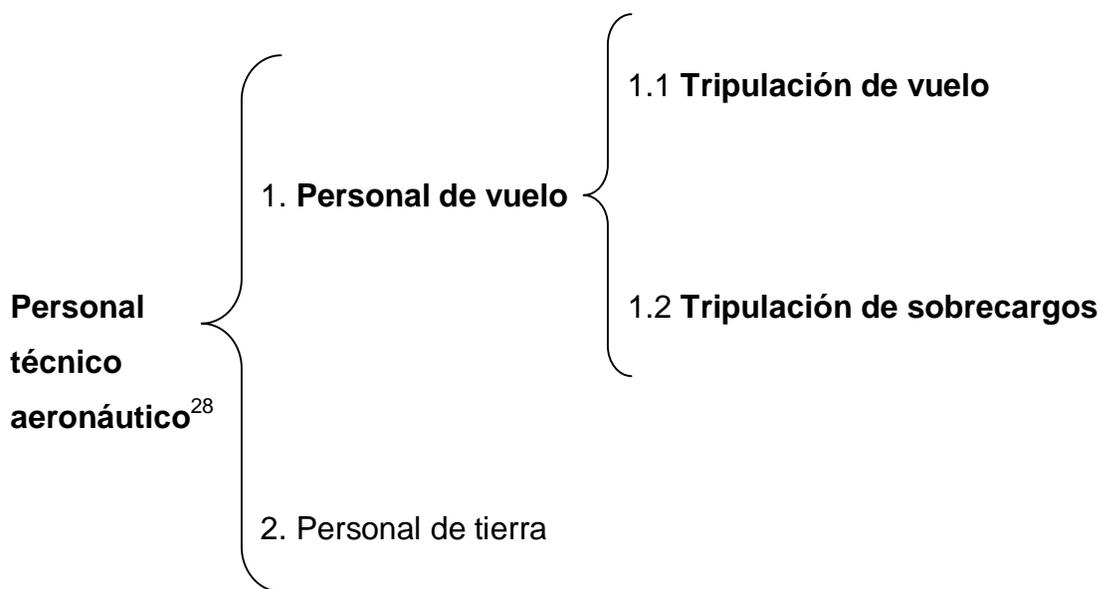
*VI. **De sobrecargo,** y*

VII. Otras que determine la Secretaría de conformidad con los tratados internacionales aplicables.”
(lo resaltado es propio)

Del listado de la clasificación de las licencias para el personal de vuelo, se puede inferir, que **el personal de vuelo, atendiendo a lo dispuesto en el Reglamento de la Ley de Aviación Civil, se integra únicamente por pilotos y sobrecargos**, por ser únicamente para esta clase de puestos –en sus diversas clasificaciones-, para los que se expide licencia.

Además del señalamiento de los miembros que integran el personal de vuelo, no debe pasar desapercibido que el Reglamento de la Ley de Aviación Civil,

al regular lo relativo al género *personal técnico aeronáutico*, realiza una subclasificación de la especie “*personal de vuelo*” prevista en el artículo 38 de la Ley de Aviación Civil, para quedar de la siguiente manera:



Como se ve, el Reglamento de la Ley de Aviación Civil, subclasifica la especie *personal de vuelo*, al establecer que se integra por la *tripulación de vuelo* y por la *tripulación de sobrecargos*, por tanto, se estima necesario acudir a lo que respecto de cada una de estas tripulaciones señala.

2.3.3.1 La tripulación de vuelo conforme al Reglamento de la Ley de Aviación Civil.

Para definir a la tripulación de vuelo, de conformidad con el Reglamento de la Ley de Aviación Civil, resulta necesario acudir a su artículo 79, que establece lo siguiente:

“Artículo 79. La tripulación de vuelo **tiene a su cargo funciones**

²⁸ Conforme al artículo 77 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil.

esenciales para la operación de la aeronave durante el tiempo de vuelo de conformidad con las normas oficiales mexicanas correspondientes.

El número de integrantes de la tripulación de vuelo no debe ser inferior al especificado en el certificado de aeronavegabilidad.

*El concesionario, permisionario u operador aéreo tiene la **obligación de utilizar los servicios de copiloto** de conformidad con las normas oficiales mexicanas correspondientes.”*

(lo resaltado es propio)

Con base en lo anterior, podemos concluir que, en términos de lo dispuesto en el Reglamento de la Ley de Aviación Civil, la tripulación de vuelo de una aeronave civil mexicana, está compuesta por un piloto o comandante de la aeronave y un copiloto, quienes tienen a su cargo funciones esenciales durante la operación de dicha aeronave, **pues intervienen directamente en su funcionamiento** y, por esta razón, requieren contar con una licencia y con el certificado de capacidad respectivo, a fin de que acrediten poseer los conocimientos técnicos necesarios para desempeñarse como tales.

2.3.3.2 La tripulación de sobrecargos conforme al Reglamento de la Ley de Aviación Civil.

En lo relativo a la tripulación de sobrecargos, debemos atender a la definición apuntada con anterioridad del término “*sobrecargo*”, donde se estableció que, **sobrecargo es el miembro de la tripulación que está subordinado al comandante de la aeronave o piloto al mando, y quien tiene como principal función el auxilio en el cumplimiento de las disposiciones en materia de seguridad y emergencia en la cabina de pasajeros de la aeronave durante la operación del vuelo.**

En este sentido y para efectos del presente, lo importante en relación con la tripulación de sobrecargos, es destacar las funciones principales que tienen y que

realizan a bordo de la aeronave, las cuales consisten en:

1. Auxiliar al comandante o al piloto al mando de la aeronave, en el cumplimiento de las disposiciones en materia de seguridad y emergencia en la cabina de pasajeros durante el vuelo;
2. Brindar la atención a los pasajeros durante el vuelo y;
3. Las demás que le asigne el concesionario o permisionario.

Lo anterior, atendiendo a lo dispuesto en el artículo 85 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, precepto que, literalmente, establece lo siguiente:

*“Artículo 85. La **tripulación de sobrecargos tiene como principal función auxiliar al comandante o al piloto al mando de la aeronave en el cumplimiento de las disposiciones en materia de seguridad y emergencia en la cabina de pasajeros de la aeronave durante la operación del vuelo. Asimismo tiene a su cargo la atención a los pasajeros y las demás funciones que le asigne el concesionario o permisionario.** La actuación de los sobrecargos será siempre bajo las órdenes del comandante de la aeronave.”*
(lo resaltado es propio)

2.4 La tripulación aeronáutica conforme a la legislación extranjera.

En este apartado se hace referencia, a la forma en que está regulado el tema de la tripulación aérea, en la legislación extranjera, para lo cual acudiré, nuevamente, a las legislaciones española, peruana y argentina, por ser estas las legislaciones que se estudiaron al abordar el tema relativo al requisito de nacionalidad por nacimiento de los miembros de la tripulación de las aeronaves civiles, además de ser las legislaciones española y argentina, las correspondientes a la mayoría de los autores citados a lo largo de este capítulo, por lo que considero adecuado, atender también a lo dispuesto a las normas legales que les

rigen.

Por lo que se atiende al contenido de dichas legislaciones, específicamente respecto de la clasificación que cada una hace del personal aeronáutico, pero sobre todo, a la parte relativa al personal de vuelo, a fin de destacar los requisitos que en ellas se establece para quienes pretendan desempeñarse como tales, así como las obligaciones y actividades que desempeñan abordo de la aeronave, todo ello, con el objeto de contrastarlo con lo expuesto sobre la legislación mexicana.

2.4.1 Legislación española.

La Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, en sus artículos 55 y 56, establece que el personal aeronáutico se divide en personal de vuelo y personal de tierra, señalando que el personal de vuelo, materia de estudio en el presente, es el destinado al mando, pilotaje o servicio de a bordo de la aeronave y que este personal es el que constituye a la tripulación, los referidos preceptos establecen textualmente:

*“Artículo 55. **El personal afecto a la navegación aérea puede ser de vuelo y de tierra.***

*Artículo 56. **El personal de vuelo es el destinado al mando, pilotaje o servicio de a bordo de la aeronave y que constituye su tripulación.***

La expedición de sus títulos aeronáuticos corresponde privativamente al Ministerio del Aire, en las condiciones que reglamentariamente determine.”
(lo resaltado es propio)

Por otra parte, en términos de lo dispuesto en el primer párrafo del artículo 58 de la mencionada Ley 48/1960, para el ejercicio de sus funciones, el personal de vuelo requiere estar en posesión de un título, licencia, autorización o certificado

que le faculte, específicamente, para realizar el ejercicio de esas funciones.²⁹

En este sentido, la Orden de 14 de julio de 1995, sobre títulos y licencias aeronáuticas civiles, modificada mediante la Orden de 20 de enero de 1997, es el ordenamiento jurídico español que establece los requisitos en materia de edad, titulación académica, conocimientos, experiencia, instrucción de vuelo, pericia y aptitud psicofísica, necesarios para la obtención del referido título o licencia.

En su apartado 1.1, en lo que aquí interesa, la mencionada Orden, establece las siguientes definiciones:

“1.1 Definiciones

Quando los términos y expresiones indicados a continuación se emplean en esta Orden tienen los significados siguientes:

(...)

Copiloto.- Piloto que presta servicios de pilotaje sin estar al mando en la aeronave. No se considerará copiloto al que vaya a bordo de la aeronave sin disponer de habilitación de tipo y con el único fin de recibir instrucción de vuelo.

(...)

Miembro de la tripulación.- Cualquier persona empleada a quien se asignan funciones en un avión en vuelo. No incluye a aquellas personas que, provistas de un billete de pasaje, realizan tareas complementarias.

Miembro de la tripulación de vuelo.- Poseedor de un título y la correspondiente licencia, a quien se asignan funciones en la cabina de pilotaje esenciales para la operación de una aeronave durante el tiempo de vuelo.

(...)

Pilotar.- Operar los mandos de una aeronave durante el tiempo de vuelo.

Piloto al mando.- Piloto con licencia válida responsable de la operación y seguridad de la aeronave durante el tiempo de vuelo y que no actúa, en ningún momento, bajo la dirección de otro piloto de la aeronave.”

(lo resaltado es propio)

²⁹ “Artículo 58. Para el ejercicio de funciones, en vuelo o en tierra, en el ámbito de la aviación civil, que afecten al control del espacio aéreo, al tránsito y al transporte aéreo, será necesario estar en posesión de un título, licencia, autorización o certificado que faculte específicamente para ejercer esas funciones. ...”

Por otra parte, el apartado 1.2, de la Orden de 14 de julio de 1995, dispone lo siguiente:

“1.2 Reglas generales relativas a los títulos y licencias

*Se establecen normas y métodos para el otorgamiento de los **títulos y licencias** siguientes:*

***Piloto** de Transporte de Línea Aérea de avión.*

***Piloto** Privado de helicóptero.*

***Piloto** Comercial de helicóptero.*

***Piloto** de Transporte de Línea Aérea de helicóptero.*

***Piloto** Comercial de helicóptero.*

***Piloto** de Transporte de Línea Aérea de helicóptero.*

***Piloto** de Planeador.*

***Piloto** de Globo Libre.*

Navegante.

***Mecánico de a bordo.”**
(lo resaltado es propio)*

De lo anterior se advierte que, tratándose del personal de vuelo, únicamente se requiere licencia para desempeñarse como piloto, navegante y como mecánico de a bordo, no así para el cargo de tripulante de cabina de pasajeros –sobrecargo–.

En efecto, el Capítulo Tercero de la citada Orden de 14 de julio de 1995, se encuentra la regulación relativa a los miembros de la tripulación de vuelo que **no sean pilotos**, estableciéndose, en los diversos apartados que integran al referido capítulo, las reglas generales, requisitos de edad, académicos, conocimientos, experiencia, pericia, aptitud psicofísica, así como las atribuciones y condiciones que deben observar, quienes se desempeñen como navegantes o como

mecánicos de a bordo de la aeronave.

Sin embargo, la figura del navegante, fue suprimida mediante la Disposición Adicional Primera del Real Decreto 270/2000, de 25 de febrero de 2000, por el que se determinan las condiciones para el ejercicio de las funciones del personal de vuelo de las aeronaves civiles, en donde se estableció lo siguiente:

“DISPOSICIÓN ADICIONAL PRIMERA. Supresión del título y de la licencia de navegante.

1. Quedan suprimidos el título y licencia de navegante.

2. No obstante, los títulos y licencias de navegante expedidos con anterioridad a la entrada en vigor de este Real Decreto seguirán siendo válidos con las mismas atribuciones y, si las hubiere, limitaciones, con las que fueron otorgados. Su mantenimiento en vigor y su revalidación o renovación se regirá por lo dispuesto en el Real Decreto 959/1990, de 8 de junio, sobre títulos y licencias aeronáuticas civiles, y en la Orden de 14 de julio 1995, manteniendo asimismo su eficacia las disposiciones contenidas en las Resoluciones de la Dirección General de Aviación Civil que regulen la licencia de navegante.”

(lo resaltado es propio)

Con base en lo anterior, la legislación española reconoce como miembros de la tripulación de vuelo, únicamente, al piloto, copiloto y mecánico de a bordo, **por ser los únicos que realizan funciones relacionadas con la operación de la aeronave**, asimismo, atendiendo a la definición que la propia Orden de 14 de julio de 1995 aporta, respecto del copiloto, éste debe considerarse también como parte de la operación de vuelo, pues presta servicios de pilotaje.

Derivado de lo anterior, **únicamente aquellas personas que pretendan desempeñarse como piloto, copiloto y como mecánico de a bordo en una aeronave civil de nacionalidad española, deberán contar con el título y la licencia respectiva** que los habilite para realizar las funciones inherentes a los puestos.

Ahora bien, por lo que se refiere a los sobrecargos, la Resolución de 20 de abril de 1990, sobre el certificado de cabina de pasajeros, emitida por la Dirección General de Aviación Civil española, establece lo siguiente:

“(...) para el ejercicio de las funciones correspondientes al Tripulante de Cabina de Pasajeros (personal de servicio a bordo) se precisa disponer de un Certificado expedido por la Dirección General de Aviación Civil, en base a requisitos de aptitud sicofísica y conocimientos relativos a los procedimientos de emergencia y salvamento aplicables.
(...)”

En virtud de lo anterior, esta Dirección General resuelve:

1. Para la obtención del Certificado de Tripulante de cabina de Pasajeros será preciso:

- certificado de aptitud sicofísica de clase 2,

*- certificado de haber superado un **curso general de emergencias y salvamento**, aprobado por la Dirección General de Aviación Civil.*

2. En el certificado se anotará como habilitación el tipo o tipos de aeronave en que queda calificado el titular del mismo. Esta anotación se deberá ajustar a lo siguiente:

*2.1. Se precisará acreditar haber superado un **curso específico de salvamento y emergencias** correspondiente al tipo de avión correspondiente a la habilitación solicitada.*

*2.2. Para la anotación de otra habilitación de tipo, la compañía deberá certificar la superación de un **curso de emergencias y salvamento** de la aeronave en cuestión.”*

(lo resaltado es propio)

De lo anterior se obtiene, que para desempeñarse como sobrecargo en una aeronave civil de bandera española, es requisito obtener el Certificado de Tripulante de Cabina de Pasajeros, para lo cual será necesario acreditar un curso general de emergencia y salvamento, aprobado por la Dirección General de Aviación Civil española y, un certificado de aptitud sicofísica clase 2.

Lo hasta aquí expuesto, en relación a la legislación española, permite alcanzar las siguientes conclusiones:

- El personal afecto a la navegación aérea se divide en personal de vuelo y personal de tierra.
- El personal de vuelo, es el destinado al mando, pilotaje o servicio de a bordo de la aeronave y que éste personal, es el que constituye a la tripulación de la aeronave.
- La tripulación de vuelo, está formada por el personal que posee título y licencia para desempeñarse como tal y a quien se le asignan funciones en la cabina de pilotaje esenciales para la operación de la aeronave durante el tiempo de vuelo.
- La tripulación de cabina de pasajeros –sobrecargos-, está formada por el personal que posee una certificación emitida por la Dirección de Aviación Civil española y es responsable de la dirección y coordinación de los procedimientos de seguridad y emergencia de la cabina de pasajeros, así como de prestar los servicios necesarios para la atención de los mismos.

Además, para efectos del presente, es importante destacar la distinción que hace la legislación española, en lo referente al personal de vuelo, pues al clasificar a sus integrantes, distingue entre aquellos que intervienen directamente en la operación de la aeronave –tripulación de vuelo– y, aquellos que prestan un servicio distinto y que tienen como principal objetivo la seguridad de los pasajeros –Tripulación de Cabina de Pasajeros–.

En este sentido y, como consecuencia lógica de la distinción de funciones entre la tripulación de vuelo y la tripulación de cabina de pasajeros, son diversos los requisitos que cada uno de ellos debe cumplir, pues mientras la tripulación de

vuelo debe contar con un título y licencia, acreditando requisitos de edad, académicos, conocimientos, experiencia, pericia, aptitud psicofísica; los miembros de la tripulación de cabina de pasajeros, sólo deben acreditar contar con un certificado de aptitud psicofísica clase 2, así como con otro certificado que acredite haber superado un curso general de emergencias y salvamento, así como contar con la habilitación correspondiente a la aeronave en la que se desempeñe.

2.4.2 Legislación peruana.

La Ley de Aeronáutica Civil del Perú, en su artículo 73, apartado 73.1, establece la necesidad de contar con títulos profesionales, certificados de aptitud o licencias para quienes realicen funciones aeronáuticas a bordo de aeronaves civiles con matrícula peruana.³⁰

Por su parte, el Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil del Perú³¹, establece que los aspectos relativos a los requisitos para la obtención de licencias, habilitaciones, certificados de aptitud se rigen por las disposiciones de la Ley de Aeronáutica Civil y su Reglamento, asimismo señala que es la Dirección General de Aeronáutica Civil, a través de la Dirección de Seguridad Aérea, la autoridad responsable y competente para evaluar y calificar al personal aeronáutico a efectos de la expedición, renovación o convalidación de certificados de aptitud o

³⁰ “Artículo 73º.- De las licencias, convalidación y régimen del personal aeronáutico
73.1 Las personas que realicen funciones aeronáuticas a bordo de aeronaves de matrícula peruana, así como las que desempeñen funciones aeronáuticas en la superficie, deben poseer los títulos profesionales, certificados de aptitud o licencias aeronáuticas expedidas o convalidadas por la Dirección General de Aeronáutica Civil.”

³¹ “Artículo 142º.- Los aspectos relacionados al personal aeronáutico y los requisitos para la obtención de licencias aeronáuticas, certificados de aptitud, atribuciones, habilitaciones, vigencia, verificaciones de idoneidad y privilegios que estas otorgan a su titular, se rigen por las disposiciones de la Ley y su reglamentación. La DGAC, a través de la Dirección de Seguridad Aérea, es la autoridad responsable y competente para evaluar y calificar al personal aeronáutico a efectos de la expedición, renovación o convalidación de certificados de aptitud o licencias aeronáuticas, de acuerdo a las normas internacionales y disposiciones legales sobre la materia...”

licencias aeronáuticas.

Es así, que el Ministerio de Comunicaciones y Transportes, a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil, emite las Regulaciones Aeronáuticas del Perú (RAP), definidas en la Parte 1, subparte A, punto 1.1 “*Definiciones Generales*”, de dichas Regulaciones, como el “*conjunto de regulaciones que deben ser cumplidas por los ciudadanos en la República Peruana con respecto a todas las fases de la certificación y operación de Aeronaves Civiles.*”

Asimismo, se estima oportuno resaltar las siguientes definiciones contenidas en la Parte 1, subparte A, punto 1.1 “*Definiciones Generales*”, de las Regulaciones Aeronáuticas del Perú:

“Copiloto: *Es el tripulante que asiste al Piloto al mando, es el segundo en mando en la aeronave.*

Miembro de la Tripulación: *Significa una **persona titular de una licencia, asignada para ejecutar tareas en la aeronave durante la jornada de servicio de vuelo.***

Miembro de la Tripulación Técnica (de vuelo): *Miembro de la tripulación, **titular de la correspondiente licencia, a quien se asignan obligaciones esenciales para la operación de una aeronave durante el periodo de servicio de vuelo** (ejemplo: piloto, copiloto, ingeniero de vuelo, navegante).*

Piloto al Mando: *Piloto designado por el explotador, o por el propietario en el caso de la aviación general, para estar al mando y encargarse de la realización segura de un vuelo.*

Tripulante: *La(s) **persona(s) asignada a efectuar una tarea en un avión durante el tiempo de vuelo.***
(lo resaltado es propio)

De lo anterior se advierte que, para ejecutar las tareas asignadas en una aeronave en vuelo, los miembros de la tripulación de una aeronave civil con matrícula peruana, deben contar con una licencia.

Asimismo, se establece que el tripulante es la persona que realiza una tarea determinada en el avión durante el tiempo de vuelo, sin embargo, distingue de entre los miembros de la tripulación, a los que define como los miembros de la tripulación técnica y señala, que son aquellos a los que se les asignan obligaciones esenciales para la operación de la aeronave, citando, a manera de ejemplo, al piloto, copiloto, al ingeniero de vuelo y al navegante.

Es oportuno señalar, que no obstante al definir al término “*miembros de la tripulación técnica*”, el ordenamiento en cita señala, únicamente a manera de ejemplo, al piloto, copiloto, ingeniero de vuelo y al navegante; lo cierto es, que en las Regulaciones Aeronáuticas del Perú, en su Parte 61, *Certificación: Pilotos e Instructores de Vuelo*, Parte 63, Licencias de Tripulantes de Vuelo y otros que no sean Pilotos, Subparte B: Ingeniero de Vuelo y Subparte C: Navegante de Vuelo, únicamente se establecen requisitos para la expedición de licencias y certificaciones de dichos puestos, por lo que resulta evidente, que son éstos los únicos cargos o puestos que integran la tripulación técnica.

Por otra parte, en las Regulaciones Aeronáuticas del Perú, en su parte 63, Licencias de Tripulantes de vuelo y otros que no sean pilotos, Subparte D: Tripulantes Auxiliares (T/A), se establecen los requisitos que deben reunir las personas que deseen desempeñarse como tales, a saber:

“63.65 **Requisitos de conocimientos**

El **solicitante a una licencia** de tripulante auxiliar demostrará ante la DGAC lo siguiente:

a) Haber terminado satisfactoriamente **5to. año de instrucción** secundaria.

b) **Conocimiento** de los principios generales de las siguientes **materias aeronáuticas**:
(...)

c) **Adoctrinamiento del manual** general de operaciones (MGO) del explotador en las siguientes materias aeronáuticas:

(...)

d) **Conocimientos de los procedimientos** del operador para cada tipo de aeronave:

(...)

63.69

(...)

*Aptitud Psicofísica- **Demostrará su aptitud psicofísica** en forma bianual basándose en el cumplimiento de los requisitos de la Parte 67, con la presentación del certificado médico Clase II.”*

(lo resaltado es propio)

Con base en lo expuesto, podemos señalar las siguientes características relevantes de la legislación peruana, en relación con los sobrecargos como miembros de la tripulación aeronáutica de las aeronaves civiles peruanas:

- La legislación peruana no hace una distinción expresa entre el personal de vuelo y el de tierra, sin embargo, tácitamente los distingue y atiende a dicha clasificación.
- Señala que los miembros de la tripulación se clasifican en tripulación técnica y tripulación Auxiliar o de Cabina.
- Para ambos tipos de tripulación se expide una licencia, en la constan las habilitaciones respectivas.
- Para desempeñarse como miembro de la tripulación auxiliar no es necesario acreditar conocimientos técnicos, sino únicamente conocimientos aeronáuticos generales, conocer el tipo de aeronave en la que se desempeñará y demostrar aptitud psicofísica.

2.4.3 Legislación argentina

La regulación del personal aeronáutico en Argentina, la encontramos en la

Ley 17.285. Código Aeronáutico de la República Argentina que, en su artículo 76 establece lo siguiente:

“Artículo 76.- Las personas que realicen funciones aeronáuticas a bordo de aeronaves de matrícula Argentina, así como las que desempeñan funciones aeronáuticas en la superficie, deben poseer la certificación de su idoneidad expedida por la autoridad aeronáutica.

La denominación de los certificados de idoneidad, las facultades que estos confieren y los requisitos para su obtención, serán determinados por la reglamentación respectiva.”

Como se ve, el requisito que se debe cumplir para ser parte de la tripulación de una aeronave de matrícula argentina, es poseer la certificación de idoneidad expedida por la autoridad, razón por la cual, resulta necesario remitirnos a lo dispuesto en el Decreto 1954/77, de 8 de julio de 1977, emitido por el Poder Ejecutivo Argentino, que reglamenta al artículo 76 del Código Aeronáutico de la República Argentina, en cuyo artículo 5° establece:

“Artículo 5°. Las certificaciones de idoneidad que deben poseer las personas que realicen funciones aeronáuticas a bordo de aeronaves de matrícula argentina, son:

- Licencia de Piloto Privado de Avión.*
- Licencia de Piloto Privado de Helicóptero.*
- Licencia de Piloto Privado de Giroplano.*
- Licencia de Piloto Privado de Aeróstato.*
- Licencia de Piloto de Planeador.*
- Licencia de Piloto Comercial de Avión.*
- Licencia de Piloto Comercial de Helicóptero.*
- Licencia de Piloto Comercial de Giroplano.*
- Licencia de Piloto Comercial de Aeróstato.*
- Licencia de Piloto Comercial de Primera Clase de Avión.*

- *Licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea de Avión.*
- *Licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea de Helicóptero.*
- *Licencia de Piloto Aeroaplicador.*
- *Licencia de Instructor de Vuelo.*
- *Licencia de Mecánico de a bordo.*
- *Licencia de Técnico Mecánico de a bordo.*
- *Licencia de Navegador.*
- *Licencia de Radiooperador de a bordo.”*

En términos del precepto anterior, los miembros de la tripulación de una aeronave civil argentina, que realizan funciones aeronáuticas y que deben contar con la licencia respectiva, son el piloto, el mecánico de a bordo, el técnico mecánico de a bordo, el navegador y el radiooperador de a bordo, quienes en términos de lo dispuesto en las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil, Parte 61, *Licencias, Certificado de competencia y habilitaciones para piloto* y Parte 63, *Licencias para los miembros de la tripulación. Excepto pilotos*, deben contar con título y licencia, acreditando requisitos de edad, académicos, conocimientos, experiencia, pericia, aptitud psicofísica y médica.

Por otra parte, en las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil, Parte 1, *Definiciones Generales, abreviaturas y siglas*, subparte B, establece las siguientes definiciones.

“Miembro de la tripulación de vuelo: Miembro de la tripulación, titular de la correspondiente licencia, a quien se asignan obligaciones esenciales para la operación de una aeronave durante el período de servicio de vuelo.

Tripulación: Persona o conjunto de personas a quien el explotador asigna obligaciones que ha de cumplir a bordo durante el tiempo de servicio de vuelo.

Tripulante de cabina de pasajeros (TCP): Miembro de la tripulación que, en interés de la seguridad de los pasajeros, cumple con las

obligaciones que le asigne el explotador o el piloto al mando, pero que no actuará como miembro de la tripulación de vuelo.

Tripulante de vuelo: Miembro de la tripulación, titular de la correspondiente licencia, a quien se le asignan obligaciones esenciales para la operación de un avión durante el tiempo de servicio de vuelo.”
(lo resaltado es propio)

Igualmente, en las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil, Parte 64, *Certificado de Competencia de Tripulante de Cabina de Pasajeros*, en los puntos 64.33 y 64.35, inciso a), establece lo siguiente:

“64.33 Requisitos para el otorgamiento. Generalidades (a) Toda persona que solicite un Certificado de Competencia de Tripulante de Cabina de Pasajeros, deberá:

(1) Tener 18 años de edad.

(2) Haber aprobado estudios secundarios o el Ciclo Polimodal completo o equivalente reconocido por la Autoridad competente.

(3) Ser capaz de hablar, leer, escribir y entender correctamente el idioma español.

(4) Poseer Certificado de Aptitud Clase II emitido según la Parte 67 de estas RAAC.

(5) Aprobar las exigencias establecidas en el programa del Curso de Instrucción Reconocida para Tripulante de Cabina de Pasajeros.

64.35 Conocimientos aeronáuticos

(a) Toda persona que solicite el Certificado de Competencia de Tripulante de Cabina de Pasajeros deberá demostrar ante la Autoridad Aeronáutica competente los conocimientos teóricos aeronáuticos que son necesarios para la obtención de este certificado de idoneidad aeronáutica de la siguiente manera:

(1) Mediante la presentación del certificado analítico de haber completado y aprobado el correspondiente curso en un centro de capacitación aeronáutica habilitado, o

(2) Presentando el certificado analítico de haber rendido en el Centro de Instrucción de Aeronavegantes y Técnicos Aeronáuticos (CIATA) en condición de “Alumno Libre”.”

Por otra parte, el punto 64.45 de la citada Parte 64 de las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil, establece que las atribuciones inherentes al titular del certificado de competencia de tripulante de cabina de pasajeros, son las siguientes:

“64.45 Atribuciones y limitaciones

(a) Atribuciones: Todo titular de un Certificado de Competencia de Tripulante de Cabina de Pasajeros en vigencia, podrá:

(1) Actuar como tal en el tipo de avión para el que está habilitado, de acuerdo a los procedimientos establecidos en el Manual de Operaciones de la Empresa aerocomercial,

(2) Estar habilitado hasta en 3 tipos de avión, pudiéndose incorporar, un 4to avión a condición que:

(i) Pertenezca al conjunto de aviones de los anteriores; y

(ii) Se notifique previamente a la Autoridad Aeronáutica competente.”

De lo expuesto con anterioridad, en relación con la legislación argentina, debe destacarse, para fines del presente, lo siguiente:

- La legislación argentina, distingue entre personal de vuelo y personal de tierra.
- El miembro de la tripulación de vuelo, es titular de la correspondiente licencia, a quien se le asignan obligaciones esenciales para la operación de un avión durante el tiempo de servicio de vuelo.
- El tripulante de cabina de pasajeros (TCP) es el personal que cumple con las obligaciones que le asigne el explotador o el piloto al mando y que actuará en interés de la seguridad de los pasajeros.
- Los miembros de la tripulación de vuelo deben acreditar conocimientos técnicos, sino únicamente conocimientos aeronáuticos generales,

conocer el tipo de aeronave en la que se desempeñará y demostrar aptitud psicofísica.

- Los requisitos que se exigen a los miembros de la tripulación de cabina, únicamente consisten en contar con conocimientos aeronáuticos generales, de seguridad y el conocimiento de la aeronave en la que se desempeñarán.
- Los miembros de la tripulación de vuelo deben contar con título y licencia que les acredite como aptos para operar una aeronave, mientras que los miembros de la tripulación de cabina de pasajeros sólo se les expide un certificado de competencia, en el que consta que tienen conocimientos de seguridad necesarios para desempeñarse como tales.

Con base en lo señalado en este apartado, respecto de **la regulación del personal aeronáutico en las legislaciones española, peruana y argentina, se obtiene, en relación con lo expuesto sobre el tema, en términos de la legislación mexicana**, para efectos del tema que nos atañe, debe destacarse lo siguiente:

- Se corrobora que la clasificación hecha en la doctrina, del personal aeronáutico en personal de vuelo y personal de tierra, ha trascendido al mundo jurídico, pues en las tres legislaciones extranjeras que se revisaron, así como en la nacional, se tomó en cuenta este criterio clasificadorio.
- En las legislaciones consultadas se establece, que el personal a bordo de la aeronave, independientemente de la actividad que realicen, forman parte de su tripulación.
- En todos los casos se atiende a la naturaleza de las funciones o servicios

que desempeñan a bordo de la aeronave, para así clasificarlos en tripulación de vuelo o tripulación técnica y tripulación de cabina o tripulación de cabina de pasajeros.

- Igualmente son coincidentes las legislaciones consultadas, al establecer la necesidad de que el personal que opera la aeronave acredite contar con conocimientos técnicos especializados y con la capacidad suficiente para intervenir en el funcionamiento de la misma, para lo cual, en todos los casos, se debe contar con una licencia emitida por la autoridad aeronáutica.

- Sin embargo, sólo la legislación peruana y la mexicana, exigen que los miembros de la tripulación de cabina de pasajeros o sobrecargos, cuenten con una licencia que les acredite contar con los conocimientos y aptitudes necesarias para desempeñarse como tales. Mientras que la legislación española y argentina, sólo exigen la obtención de un certificado, en el que conste que cuentan con los conocimientos necesarios.

Capítulo 3

Análisis de los artículos 218 de la Ley Federal del Trabajo, 38 de la Ley de Aviación Civil, 77, 79 y 85 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil

En el capítulo anterior, se hizo referencia a lo que establecen tanto la Ley Federal del Trabajo, como la Ley de Aviación Civil y su Reglamento, en relación con los miembros de la tripulación; asimismo, se identificaron los términos que cada uno de estos cuerpos normativos utiliza para referirse a los miembros de la tripulación.

Una vez establecido lo anterior, en el presente capítulo, se procede a la confrontación de lo dispuesto en los ordenamientos citados, a efecto de evidenciar las contradicciones que existen entre ellos, no sólo en cuanto a los términos empleados, sino en lo referente a los miembros que integran al personal que tripula las aeronaves civiles mexicanas.

3.1 El artículo 38 de la Ley de Aviación Civil es contradictorio con lo establecido en el artículo 218 de la Ley Federal del Trabajo, respecto de los miembros de la tripulación aeronáutica.

Se afirma que el artículo 38 de la Ley de Aviación Civil, es contradictorio con lo dispuesto en la Ley Federal del Trabajo, en su artículo 218, por las siguientes razones:

De lo dispuesto en el artículo 38 de la Ley de Aviación Civil³², transcrito con anterioridad, se advierte lo siguiente:

³² Publicada en el Diario Oficial de la Federación, el 12 de mayo de 1995.

- Al referirse al personal que tripula las aeronaves, utiliza el término “*personal técnico aeronáutico*”,
- Indica, que el personal técnico aeronáutico se constituye por:
 - i)* el personal de vuelo, integrado por aquellas personas que intervienen directamente en la operación de la aeronave y,
 - ii)* el personal de tierra.

Por su parte, La Ley Federal del Trabajo vigente, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 1 de abril de 1970, en su artículo 218³³, establece que deben considerarse miembros de las tripulaciones aeronáuticas, al piloto al mando de la aeronave, a los oficiales que desarrollen labores análogas a las del piloto, al navegante y a los sobrecargos, de donde se advierte lo siguiente:

- La Ley Federal del Trabajo, para referirse al personal que tripula la aeronave, utiliza el término “*miembros de la tripulación aeronáutica*”. Lo que resulta lógico, si se atiende a las definiciones que del término tripulación y del verbo tripular se apuntaron con anterioridad, pues el concepto utilizado por la Ley en comento abarca a todas aquellas personas que tripulan la aeronave, ya sea que intervengan directamente en su funcionamiento o, que sólo presten un servicio a bordo de la aeronave.
- Para la Ley Federal del Trabajo, los sobrecargos son parte integrante de la tripulación aeronáutica. Ello es así, pues si bien, no intervienen directamente en la operación de la aeronave, son aquellas personas

³³ Precepto que, dicho sea de paso, no ha sido objeto de reforma desde la entrada en vigor de la Ley Federal del Trabajo el 1° de abril de 1970.

encargadas de prestar un servicio a bordo de la aeronave (atención a los pasajeros y velar por el cumplimiento de las normas de seguridad en la cabina de pasajeros).

Lo expuesto evidencia **dos contradicciones** entre lo establecido en la Ley de Aviación Civil y la Ley Federal del Trabajo:

La **primera**, en cuanto a los términos empleados en ambas leyes federales, para referirse al personal que integra la tripulación de una aeronave, pues mientras la Ley Federal del Trabajo se refiere al “*personal aeronáutico*”, la ley especializada, esto es, la Ley de Aviación Civil, utiliza un término más específico, el de “*personal técnico aeronáutico*”, dentro del cual incluye al personal de vuelo, lo que de suyo, implica que las personas que lo integran deben contar con ciertos conocimientos técnicos.

La **segunda** contradicción, es la relativa a los miembros que integran la tripulación de la aeronave, pues el artículo 38 de la Ley de Aviación Civil, no contempla a los sobrecargos, mientras que el artículo 218 de la Ley Federal del Trabajo, sí lo hace.

Se afirma lo anterior, pues el artículo 218 de la Ley Federal del Trabajo, establece expresamente, en su fracción IV, que los sobrecargos forman parte de las tripulaciones aeronáuticas; mientras que la Ley de Aviación Civil, si bien no establece un listado de cargos, puestos o nombramientos que integran al término “*personal de vuelo*”, lo cierto es que sí señala que ésta clase de personal, se compone por aquellas personas que intervienen directamente en la operación de la aeronave.

Por tanto, si tomamos en consideración que, tal como se acreditará más adelante, los sobrecargos no realizan ninguna función relativa a la operación de la aeronave, ni intervienen en su funcionamiento e, incluso, en algunos casos se

puede prescindir de su presencia en vuelo, es evidente que, no forman parte del personal de vuelo a que se refiere el artículo 38 en de la Ley de Aviación Civil.

En efecto, el artículo 38 de la Ley en comento, no contempla a los sobrecargos como miembros de la tripulación aeronáutica, pues establece que el “*personal técnico aeronáutico*”, se clasifica en personal de vuelo y personal de tierra, precisando que el personal de vuelo es el que interviene directamente en la operación de la aeronave, lo que excluye a los sobrecargos, en razón de que, como se apuntó, las funciones que desempeñan durante el vuelo de la aeronave, no resultan indispensables para el funcionamiento de la misma.

Con base en lo expuesto, es que se sostiene que el texto del artículo 218 de la Ley Federal del Trabajo, es contradictorio con lo dispuesto en el artículo 38 de la Ley de Aviación Civil, en relación con los miembros que integran la tripulación de las aeronaves civiles mexicanas, durante su funcionamiento.

3.2 El 38 de la Ley de Aviación Civil y 77 de su Reglamento, son contradictorios.

Se estima que existe una contradicción entre los artículos 38 de la Ley de Aviación Civil y 77 de su Reglamento, en razón de las siguientes consideraciones:

Tal como se indicó con anterioridad, el artículo 38 de la Ley de Aviación Civil, utiliza el término *personal técnico aeronáutico*, para referirse a las personas que intervienen en la actividad aeronáutica, dentro de los cuales se encuentran los correspondientes al personal de vuelo, el cual, de conformidad con el referido numeral, está integrado por aquellas personas que intervienen directamente en la operación de la aeronave durante su funcionamiento, es decir aquellos que, mediante el empleo de sus conocimientos técnicos en materia aeronáutica, permiten la operación de la aeronave; por lo que, resulta evidente que los

sobrecargos, por la naturaleza de las funciones que realizan, no forman parte del término “*personal técnico aeronáutico*” a que se refiere la Ley de Aviación Civil.

Por su parte, el Reglamento de la Ley de Aviación Civil, en el primer párrafo de su artículo 77, establece lo siguiente:

“Artículo 77. **El personal de vuelo está formado por la tripulación de vuelo y la tripulación de sobrecargos.** Las licencias para el personal de vuelo se clasifican en:
(...)”
(lo resaltado es propio)

En principio, debe resaltarse que el Reglamento de la Ley de Aviación Civil, **introduce una nueva clasificación que no encuentra sustento en la Ley que reglamenta**, ya que en ella, no se hace mención a las tripulaciones de vuelo y de sobrecargos como integrantes del personal de vuelo.

No obstante lo anterior, debe destacarse que, respecto de la tripulación de vuelo, el artículo 79, primer párrafo, del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, dispone:

“Artículo 79. **La tripulación de vuelo tiene a su cargo funciones esenciales para la operación de la aeronave durante el tiempo de vuelo** de conformidad con las normas oficiales mexicanas correspondientes.”
(lo resaltado es propio)

Por su parte, respecto de la tripulación de sobrecargos, el citado Reglamento de la Ley de Aviación Civil, en su artículo 85, señala textualmente lo siguiente:

“Artículo 85. La **tripulación de sobrecargos tiene como principal función auxiliar al comandante o al piloto al mando de la aeronave en el cumplimiento de las disposiciones en materia de seguridad y emergencia en la cabina de pasajeros de la aeronave durante la operación del vuelo. Asimismo tiene a su cargo la atención a los**

pasajeros y las demás funciones que le asigne el concesionario o permisionario. La actuación de los sobrecargos será siempre bajo las órdenes del comandante de la aeronave.”
(lo resaltado es propio)

Lo anterior, evidencia la contradicción de lo preceptuado en el Reglamento de la Ley de Aviación Civil, con lo dispuesto en el artículo 38 de la Ley que reglamenta pues, se insiste, en términos de éste último precepto, el personal de vuelo está integrado por aquellas personas que intervienen directamente en la operación de la aeronave, es decir, por aquellos miembros de la tripulación que cuentan con los conocimientos técnicos necesarios y con la licencia que los certifica, para desempeñar funciones inherentes a la operación de la aeronave durante el vuelo; mientras que el Reglamento introduce, dentro de esta clasificación, a los sobrecargos, quienes únicamente tienen como finalidad el auxilio en cumplimiento de disposiciones de seguridad y emergencia, así como la atención a pasajeros.

Por tanto, si el Reglamento de la Ley de Aviación Civil, establece que el “*personal de vuelo*” se subdivide en tripulación de vuelo y tripulación de sobrecargos, es evidente la contradicción con la Ley que reglamenta, ya que incluye como parte del *personal de vuelo* referido, a los sobrecargos, quienes no intervienen directamente en la operación de la aeronave, ya que, no realizan actividades durante el vuelo de la aeronave, que resulten indispensables para su funcionamiento.

En efecto, la tripulación de sobrecargos, a diferencia de la tripulación de vuelo, no interviene directamente en la operación de la aeronave, ni tiene a su cargo la realización de actividades esenciales para el funcionamiento de la misma durante el vuelo.

Razón por la cual, atendiendo a lo establecido en la Ley de Aviación Civil, resulta a todas luces contradictorio contemplar a la tripulación de sobrecargos y a

la tripulación de vuelo, como integrantes del personal técnico aeronáutico.

Se afirma lo anterior pues, como se ha indicado con anterioridad, los sobrecargos no intervienen en el funcionamiento u operación de la aeronave y, por tanto, ésta puede operar sin necesidad de que haya sobrecargos a bordo, tal como se prevé en la Circular Obligatoria CO AV-12/07, que establece los Requisitos para la Asignación y Disposiciones Generales para el Personal de Vuelo en las Aeronaves Civiles y de Estado distintas a las militares, de 1 de junio de 2007, emitida por la Dirección General de Aeronáutica Civil, que en su punto 2.12.1, establece lo siguiente:

“2.12. Integración de los miembros de la tripulación de sobrecargos.

2.12.1 Aeronaves de 19 asientos para pasajeros o menos, no requieren llevar sobrecargos a bordo.”

(lo resaltado es propio)

Lo anterior, evidencia que los sobrecargos, como miembros de la tripulación aeronáutica y atendiendo a la naturaleza de las funciones que realizan a bordo de la aeronave, no son indispensables para la operación de la misma, por lo que incluso y siempre que se trate de una aeronave de 19 pasajeros o menos, se puede prescindir de ellos durante su funcionamiento.

3.3 El artículo 77 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, en relación con las actividades que realizan los sobrecargos.

En este apartado, se procede al estudio del artículo 77 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil³⁴, en la parte relativa a las licencias del personal aeronáutico.

³⁴ El texto del artículo 77 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, es coincidente con el del numeral 46 del Reglamento para la Expedición de Permisos, Licencias y Certificados de Capacidad del Personal Técnico Aeronáutico.

En este sentido, el precepto reglamentario en cita, establece lo siguiente:

“Artículo 77. El personal de vuelo está formado por la tripulación de vuelo y la tripulación de sobrecargos. Las licencias para el personal de vuelo se clasifican en:

*I. Piloto de ala fija:
(...)*

*II. Piloto de helicóptero:
(...)*

*III. Piloto de aeróstato:
(...)*

*IV. Piloto de aeronaves ultraligeras:
(...)*

V. Piloto de planeador;

VI. De sobrecargo, y

VII. Otras que determine la Secretaría de conformidad con los tratados internacionales aplicables.”

Para una mejor comprensión de los términos que emplea el precepto recién transcrito, conviene acudir nuevamente, a las definiciones aportadas por el artículo 2, del Reglamento para la Expedición de Permisos, Licencias y Certificados de Capacidad del Personal Técnico Aeronáutico, en sus fracciones II, III, IV, VII, XXVIII, XLIV, XLVI y LV, que establecen:

*“Artículo 2. Para los efectos de este Reglamento se entenderá por:
(...)*

II. Aeronave de ala fija: Aeronave que debe su sustentación a reacciones aerodinámicas ejercidas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones.

III. Aeronave ultraligera: Aeronave de ala fija cuyo peso máximo de despegue no excede de 454 kilogramos (1,000 libras).

*IV. Aerostato: Aeronave que se sustenta en el aire por medio de un gas más ligero que el aire o con aire caliente, como lo son los dirigibles o globos.
(...)*

VII. *Autoridad Aeronáutica: La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil.*
(...)

XXVIII. *Helicóptero: Aeronave de ala rotativa que se mantiene en vuelo por la reacción del aire, sobre uno o más rotores, propulsados mecánicamente que giran alrededor de ejes verticales.*
(...)

XLIV. *Piloto: Titular de una licencia otorgada por la Autoridad Aeronáutica **para realizar funciones esenciales para la operación completa de la aeronave.***

XLVI. *Planeador: Aeronave más pesada que el aire, sin propulsión mecánica, que obtiene su sustentación por el flujo de aire al pasar por sus alas.*

LV. *Sobrecargo: Tripulación de cabina que forma parte del personal de vuelo, quien está subordinado al comandante de la aeronave o piloto al mando, y **tiene como principal función auxiliar en el cumplimiento de las disposiciones en materia de seguridad y emergencia en la cabina de pasajeros de la aeronave durante la operación del vuelo.***
(lo resaltado es propio)

De las transcripciones anteriores, en lo que aquí interesa, debe destacarse lo siguiente:

- Para que una persona pueda desempeñarse en alguno de los puestos o cargos de la tripulación aeronáutica, a los que atañe la realización de alguna de las funciones esenciales para la operación de una aeronave, requiere contar con una licencia de piloto, emitida por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil.
- Se requiere una licencia de piloto, para la operación de las siguientes aeronaves: *i)* de ala fija; *ii)* de helicóptero; *iii)* de aeróstato; *iv)* de aeronaves ultraligeras y; *v)* de planeador.
- Para desempeñarse como sobrecargo, la persona interesada requiere

contar con una licencia de sobrecargo, siendo la principal función de quien la obtenga, el auxilio en el cumplimiento de las disposiciones en materia de seguridad y emergencia, en la cabina de pasajeros de la aeronave durante la operación del vuelo.

Si bien el orden jurídico nacional, no establece una definición para el término licencia, con base en lo expuesto a lo largo del presente, podemos sostener que una licencia aeronáutica, es el documento emitido por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil, mediante el cual, se faculta a su titular para el ejercicio de la función aeronáutica a que se refiere.

Partiendo de lo anterior, se procede al señalamiento de los requisitos generales, establecidos en el Reglamento para la Expedición de Permisos, Licencias y Certificados de Capacidad del Personal Técnico Aeronáutico, para la expedición de las licencias de piloto de aeronave de ala fija y de helicóptero a que se refiere el artículo 77 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, a fin de contrastarlo con los requisitos exigidos para la expedición de la licencia de sobrecargo.

En principio, para la obtención de cualquier licencia de las mencionadas en el artículo 77 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil –cuyo texto es reproducido en el numeral 46 del Reglamento para la Expedición de Permisos, Licencias y Certificados de Capacidad del Personal Técnico Aeronáutico–, es necesario cumplir con los requisitos generales, que establece el artículo 38 del último de los reglamentos mencionados, a saber:

“Artículo 38. El interesado en obtener alguna de las licencias a que se refiere el presente Título deberá presentar ante la Autoridad Aeronáutica lo siguiente:

I. Solicitud por escrito;

II. Documento con el que acredite **ser mexicano por nacimiento**, manifestando bajo protesta de decir verdad que no ha adquirido otra nacionalidad, excepto en los casos en que el presente Reglamento no lo requiera, en cuyo caso deberá acreditar su legal estancia en el país de acuerdo con la ley en la materia;

III. Formatos cédula correspondientes que le proporcione la Autoridad Aeronáutica debidamente requisitados;

IV. Constancia de **aptitud psicofísica** vigente en la cual se establezca que el interesado es apto para llevar a cabo las actividades inherentes al tipo de licencia que pretende obtener, expedida dentro del plazo establecido en el artículo 22 del Reglamento del Servicio de Medicina Preventiva en el Transporte;

V. Comprobante de pago de derechos que corresponda, de acuerdo a la Ley Federal de Derechos;

VI. Documento con el que acredite haber presentado y **aprobado los exámenes teórico-prácticos**, establecidos por la Autoridad Aeronáutica para el tipo de licencia solicitado, y

VII. Certificado expedido dentro de los dos meses anteriores a la fecha de la solicitud con el que acredite haber terminado el **curso de instrucción** reconocido para obtener el nivel exigido a la licencia que corresponda.”
(lo resaltado es propio)

Ahora, por lo que respecta a la licencia de piloto de aeronave de ala fija, los artículos 50 y 51, del Reglamento para la Expedición de Permisos, Licencias y Certificados de Capacidad del Personal Técnico Aeronáutico, establecen:

“Artículo 50. Para obtener la licencia de piloto privado de aeronave de ala fija, en aeronaves con un peso máximo de despegue superior a 454 kilogramos (mil libras), el interesado deberá acreditar ante la Autoridad Aeronáutica, además de los requisitos previstos en el artículo 38, lo siguiente:

I. Haber **aprobado el curso para la obtención de la capacidad de radiotelefonista aeronáutico restringido**, y

II. Tener registradas y certificadas por la Autoridad Aeronáutica, en su bitácora de vuelo, un **mínimo de cuarenta horas**; dentro de las cuales se comprenderán un mínimo de:

a) Veinte **horas de vuelo en aeronaves de doble control con instructor** bajo las reglas de vuelo visual (VFR);

b) Cinco **horas de vuelo solo**;

c) Cinco **horas de vuelo de travesía**, que incluya una ruta entre puntos que disten no menos de 270 kilómetros (150 NM) y que comprendan un mínimo de dos aterrizajes en diferentes puntos de la ruta, y

d) Cinco **horas de vuelo registradas y certificadas por la Autoridad Aeronáutica**, dentro de los dos meses anteriores a la fecha de la solicitud.”

“Artículo 51. **La licencia de piloto privado de aeronave de ala fija confiere a su titular, la atribución para volar como piloto al mando o copiloto de aeronaves de ala fija con un peso máximo de despegue hasta de 5,700 kilogramos, destinadas al servicio privado no comercial**, de acuerdo a los certificados de capacidad inscritos en su licencia.”

(lo resaltado es propio)

Por otra parte, para la obtención de la licencia para piloto de helicóptero, de conformidad con los artículos 58 y 59, del Reglamento para la Expedición de Permisos, Licencias y Certificados de Capacidad del Personal Técnico Aeronáutico, se requiere:

“Artículo 58. Para obtener la licencia de piloto privado de helicóptero, el interesado deberá acreditar ante la Autoridad Aeronáutica, además de los requisitos previstos en el artículo 38, lo siguiente:

I. Haber **aprobado el curso para la obtención de la capacidad de radiotelefonista aeronáutico restringido**, y

II. **Tener registradas y certificadas por la Autoridad Aeronáutica**, en su bitácora de vuelo, un mínimo de **cuarenta horas**; dentro de las cuales se deberán comprender un mínimo de:

a) **Veinte horas de vuelo en aeronaves de doble control con instructor** bajo las reglas de vuelo visual (VFR);

b) Cinco **horas de vuelo solo**;

c) Cinco **horas de vuelo de travesía**, que incluya una ruta entre puntos que disten no menos de 90 kilómetros (150 NM) y que comprendan un mínimo de dos aterrizajes en diferentes puntos de la ruta, y

d) Cinco **horas de vuelo registradas y certificadas por la Autoridad Aeronáutica**, dentro de los dos meses anteriores a la fecha de la

solicitud.”

(lo resaltado es propio)

“Artículo 59. La licencia de piloto privado de helicóptero confiere a su titular la atribución para volar como piloto al mando o copiloto de helicóptero con peso máximo de despegue de hasta 5,700 kilogramos, destinado al servicio privado no comercial, de acuerdo a los certificados de capacidad inscritos en su licencia.”

(lo resaltado es propio)

Es importante señalar, que los requisitos transcritos para las licencias de piloto de aeronave de ala fija y de helicóptero, corresponden a las licencias de piloto privado, por ser las clases de licencia para las que se requieren menor cantidad de requisitos.

Como se puede apreciar de la lectura a los preceptos transcritos, los requisitos generales para la obtención de una licencia de piloto de aeronave de ala fija y de helicóptero, son los siguientes:

- Ser mexicano por nacimiento,
- Constancia de aptitud psicofísica,
- Comprobante pago de derechos,
- Acreditamiento de exámenes teórico-prácticos, establecidos por la autoridad aeronáutica y,
- Certificado de terminación del curso de instrucción.

Sin embargo, para la obtención de una licencia de piloto, es necesario, además de lo anterior:

- Acreditar contar con **conocimientos técnicos de la aeronave** para la que se pretende obtener la licencia,
- Demostrar que se cuenta con la **instrucción y experiencia** necesaria para operar la aeronave para la que se pretende obtener la licencia y, en algunos casos,
- Contar con **título profesional** de piloto aviador.

En este sentido, queda claro que para la obtención de una licencia de piloto en cualquiera de sus modalidades, **es necesario contar con conocimientos técnicos de la aeronave y la experiencia suficiente para que permitan la operación de la misma.**

Establecido lo anterior, atenderemos a los artículos 80 y 81, del Reglamento para la Expedición de Permisos, Licencias y Certificados de Capacidad del Personal Técnico Aeronáutico, los cuales establecen los **requisitos para la obtención de una licencia de sobrecargo**, a saber:

*“Artículo 80. Para obtener la licencia de sobrecargo, el interesado deberá **acreditar ante la Autoridad Aeronáutica, además de los requisitos establecidos en el artículo 38, ser mayor de dieciocho años de edad.**”*
(lo resaltado es propio)

*“Artículo 81. La licencia de sobrecargo confiere a su titular la **atribución para auxiliar al comandante o al piloto al mando de la aeronave en el cumplimiento de las disposiciones en materia de seguridad y emergencia en la cabina de pasajeros, ejerciendo las labores específicas que le asigna el concesionario o permisionario en el manual del sobrecargo.**”*
(lo resaltado es propio)

De la lectura a los requisitos necesarios para la obtención de una licencia de sobrecargo, resulta evidente que, a diferencia de los requisitos para la expedición de la licencia de piloto, el interesado, además de cumplir con los requisitos

generales a que se refiere el artículo 38 del mismo Reglamento (nacionalidad mexicana por nacimiento, constancia de aptitud psicofísica, comprobante pago de derechos, acreditamiento de exámenes teórico-prácticos, y, certificado de terminación del curso de instrucción), **no necesita acreditar que posee conocimientos técnicos especializados para operar la aeronave** respecto de la cual pretende obtener la licencia, esto es, **los sobrecargos no tienen conocimientos técnicos especializados sobre el funcionamiento de la aeronave.**

Lo que se entiende si tomamos en consideración, que las funciones de los sobrecargos a bordo de la aeronave y durante su operación, en términos del artículo 85 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, se limitan al auxilio del comandante o piloto al mando de la aeronave en el cumplimiento de las disposiciones en materia de seguridad y emergencia en la cabina de pasajeros de la aeronave durante la operación del vuelo, así como a la atención a los pasajeros y a las demás funciones que le asigne el concesionario o permisionario.

Con base en lo expuesto, surge la siguiente interrogante ¿es necesario que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la Dirección General de Aviación Civil, emita una licencia que permita a los sobrecargos desempeñarse como tales?.

Desde mi punto de vista, **no es necesario que los sobrecargos cuenten con una licencia para desempeñarse como tales a bordo de una aeronave.**

Lo anterior, partiendo de que, tal como se indicó anteriormente, licencia es el documento emitido por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil, mediante el cual, faculta a su titular para el ejercicio o el desempeño del cargo la función aeronáutica a que se refiere y, en términos de los preceptos transcritos, los sobrecargos no requieren conocimientos técnicos específicos sobre el funcionamiento de las aeronaves en

las que se desempeñan, por lo que estimo innecesario que realicen el trámite para la obtención de una licencia.

En efecto, por la naturaleza de las actividades que realizan a bordo de la aeronave, **basta que los sobrecargos cuenten con un certificado emitido por la escuela autorizada por la autoridad aeronáutica para su preparación o instrucción, en donde se haga constar que el interesado ha acreditado satisfactoriamente los cursos en materia de seguridad**, respecto de un determinado tipo de aeronave, para que se le permita desempeñarse como sobrecargo y será entonces responsabilidad del concesionario o permisionario, que las personas que se desempeñen como tales en sus aeronaves, cuenten con los certificados respectivos, evitando así que sea la autoridad quien realice este trámite.

En este punto, es conveniente señalar lo expuesto por Luis Tapia Salinas³⁵, al referirse a los Títulos y Licencia del personal aeronáutico, en donde sostiene:

*“Desde los primeros tiempos del ejercicio de las actividades aeronáuticas incluso sobre aerostatos, se estableció la **necesidad de que sus tripulantes tuvieran unos permisos especiales para realizar sus ascensiones** e incluso se cita como primer precedente la ascensión efectuada en París en el siglo pasado y en la cual el Prefecto de aquella ciudad ya exigía las autorizaciones previas para realizar las pruebas en globo.*

*Esta necesidad se fue acrecentando hasta constituir una auténtica obligación, a medida que la técnica y la complejidad del pilotaje en todas sus diversas acepciones representaba, al estar en posesión de unos conocimientos primero elementales, como complicados después y de verdadero tecnicismo en nuestros días, **que además habrían de estar unidos a una determinada actitud física y psico-fisiológica.**”*

(lo resaltado es propio)

Lo anterior, en relación con lo expuesto a lo largo de este capítulo, evidencia, una vez mas, que **la necesidad de exigir que el personal que opera**

³⁵ Tapia Salinas, Luis *op. cit.*, nota 19, página 213.

una aeronave, obtenga una licencia con la que acredite contar con los conocimientos técnicos suficientes para llevar a cabo la operación de la aeronave, se basa, **precisamente, en la necesidad de garantizar que son aptos para llevar a cabo su función.**

Por tanto, resulta también evidente, que **dicha exigencia no debe hacerse extensiva a los sobrecargos pues, se insiste, por la naturaleza de las funciones que realizan, no requieren de conocimientos técnicos específicos de cuya realización dependa el funcionamiento de la aeronave.**

Es decir, de la realización de las actividades que los sobrecargos llevan a cabo a bordo de la aeronave, no depende que ésta pueda despegar, mantenerse en vuelo o aterrizar, sino que se trata de actos o actividades que sirven de auxilio al comandante de la aeronave para un fin distinto, consistente en mantener el orden y la seguridad en la cabina de pasajeros de la aeronave, así como la atención a los referidos pasajeros.

En razón de lo expuesto, se insiste, estimo innecesario que los sobrecargos obtengan una licencia para desempeñarse como tales a bordo de las aeronaves civiles mexicanas.

Capítulo 4

La falta de reconocimiento de los sobrecargos en la Ley de Aviación Civil

Tal como se indicó anteriormente, los sobrecargos son parte de la tripulación aeronáutica por el sólo hecho de prestar un servicio a bordo de las aeronaves, razón por la cual, al establecer el marco normativo relativo al personal aeronáutico en la legislación nacional, debe reconocérseles como miembros de la tripulación y, como tales, establecerse los derechos y obligaciones que son inherentes a este cargo, así como los requisitos para su obtención.

Sin embargo, tal como se vio en los capítulos 2 y 3 del presente, la Ley de Aviación Civil, al referirse a la integración de la tripulación de las aeronaves civiles mexicanas, en su artículo 38, utiliza el término “*personal técnico aeronáutico*”, el cual, señala dicho precepto, está compuesto por el personal de vuelo y el personal de tierra, indicando también, que el personal de vuelo es aquel que interviene directamente en la operación de la aeronave³⁶.

En este sentido, en el capítulo que antecede igualmente se señaló que, con base en las funciones que realizan los sobrecargos a bordo de las aeronaves y durante su funcionamiento³⁷, así como a los requisitos exigidos por la autoridad aeronáutica para la expedición de la licencia de sobrecargo, es que se sostiene, que **los sobrecargos no intervienen directamente en la operación de la**

³⁶ Aspecto que fue recogido por el artículo 79 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, en donde se establece que la tripulación de vuelo tiene a su cargo funciones esenciales para la operación de la aeronave durante el tiempo de vuelo.

³⁷ En términos de lo dispuesto en los artículo 85 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil y 2°, fracción LV, del Reglamento para la Expedición de Permisos, Licencias y Certificados de Capacidad del Personal Técnico Aeronáutico, así como a la Circular Obligatoria CO AV-12/07, que establece los requisitos para la asignación y disposiciones Generales para el personal de vuelo en las aeronaves civiles y de estado distintas a las militares, de 1 de junio de 2007, emitida por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

aeronave, ni realizan actividades esenciales para su funcionamiento durante el tiempo de vuelo y, por tanto, no están comprendidos en el término “*personal técnico aeronáutico*”, ni en el de “*personal de vuelo*”, utilizados en la Ley de Aviación Civil.

Razón por la cual, resulta evidente, que la **Ley de Aviación Civil**, no reconoce a los sobrecargos como miembros de la tripulación de las aeronaves civiles mexicanas, al establecer que el personal técnico aeronáutico, se integra por el personal de tierra y el **personal de vuelo**, siendo éste último el que **interviene directamente en la operación de la aeronave**, lo que genera una omisión en el ámbito jurídico, por la falta de regulación o reconocimiento de la ley aplicable, de un hecho que acontece en la realidad y que, por tanto, debe estar jurídicamente tutelado.

4.1 Problemática jurídica de la falta de reconocimiento de los sobrecargos como miembros de la tripulación aérea en la Ley de Aviación Civil.

El texto vigente del artículo 38 de la Ley de Aviación Civil, no reconoce a los sobrecargos como miembros del *personal técnico aeronáutico*³⁸, lo que trae aparejadas diversas consecuencias tanto en la práctica, como en el ámbito jurídico, por generar una incertidumbre y una falta de seguridad jurídica, al no existir un ordenamiento legal que sirva como fundamento de la existencia de los sobrecargos como parte de la tripulación de las aeronaves civiles y, por tanto, de los derechos y obligaciones que les son inherentes al desempeño de sus funciones como tales.

Además, no debe pasar desapercibido, ante la omisión de la Ley de

³⁸ Término empleado en la Ley de Aviación Civil, para referirse a los miembros de la tripulación de las aeronaves civiles mexicanas.

Aviación Civil, para regular a los sobrecargos, es el Reglamento de dicha Ley, el ordenamiento jurídico que pretende subsanar tal omisión, sin embargo, al contemplar a los sobrecargos como parte del personal de vuelo y éste a su vez – junto con el personal de tierra–, integrando al género denominado *personal técnico aeronáutico*³⁹, atribuye, al menos conceptual y aparentemente, a los sobrecargos la necesidad o la obligación de contar con conocimientos que les permitan llevar a cabo la operación o el manejo de la aeronave, sin que sea esta la clase de actividades que verdaderamente realizan a bordo de la misma y durante su funcionamiento.

Claro ejemplo de la falta de seguridad jurídica que genera la falta de reconocimiento de los sobrecargos como miembros de la tripulación aeronáutica en la Ley de Aviación Civil, es el caso en el que un mexicano por naturalización o un extranjero, acuda ante la autoridad aeronáutica civil mexicana, con la intención de solicitar la expedición a su favor, de una licencia que le permita desempeñarse como sobrecargo en nuestro país.

En principio, atendiendo a lo dispuesto en el artículo 32 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, tal petición sería negada, ya que dicho precepto exige que los miembros de la tripulación de las aeronaves abanderadas en México, sean mexicanos por nacimiento.

Sin embargo, tal determinación podría controvertirse atendiendo a los siguientes razonamientos:

- La Ley de Aviación Civil, establece que el personal técnico aeronáutico se integra por el personal de vuelo y el personal de tierra y, que el personal de vuelo es aquél que interviene directamente en la operación de la aeronave.

³⁹ Entendiéndose que personal técnico, se refiere a las personas que posee conocimientos especiales para lograr el funcionamiento de la aeronave.

- Los sobrecargos, por la naturaleza de las funciones que realizan a bordo de las aeronaves, no intervienen directamente en la operación de la aeronave e, incluso, bajo determinadas circunstancias, puede legalmente prescindirse de sus servicios.
- Por tanto, en términos de la Ley Federal aplicable (Ley de Aviación Civil), los sobrecargos no son miembros de la tripulación de las aeronaves y, como consecuencia de ello, para la obtención de una licencia que les acredite como tales, requieren ser mexicanos por nacimiento, pues en términos del artículo 32 constitucional, dicha exigencia es únicamente aplicable a los miembros de la tripulación.

Es así que, a consecuencia de la falta de reconocimiento en la Ley de Aviación Civil de los sobrecargos como miembros de la tripulación de las aeronaves civiles mexicanas, en la práctica, no podría negarse la expedición, a favor de un mexicano por naturalización o de un extranjero, de una licencia que les permita desempeñarse como sobrecargos, pues no hay un fundamento jurídico que sirva de sustento a tal determinación.

Sin que obste a la anterior conclusión, el hecho de que el Reglamento de la Ley de Aviación Civil, reconozca a los sobrecargos como miembros de la tripulación aeronáutica, pues, otra de las consecuencias que surgen ante la omisión de la Ley de Aviación Civil es, precisamente, la inconstitucionalidad del artículo 77 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil –tal como se demostrará más adelante–, por lo que, retomando el supuesto planteado, no podría servir dicho numeral, como fundamento para negar la expedición de la licencia pretendida por un mexicano por naturalización o por un extranjero, ya que derivado de su inconstitucionalidad, el mismo sería inaplicable.

Lo anterior, pues mediante la promoción de un juicio de amparo, en el que

se controvierta la constitucionalidad del artículo 77 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, se podría obtener el Amparo y Protección de la Justicia de la Unión, para el efecto de que se desincorpore de la esfera jurídica del gobernado dicho precepto, esto es para que no le sea aplicado en lo presente ni en lo futuro, tal como lo establece el Pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, en la jurisprudencia número P./J. 112/99⁴⁰, cuyo rubro y texto son del tenor literal siguiente:

“AMPARO CONTRA LEYES. SUS EFECTOS SON LOS DE PROTEGER AL QUEJOSO CONTRA SU APLICACIÓN PRESENTE Y FUTURA. El principio de relatividad de los efectos de la sentencia de amparo establecido en los artículos 107, fracción II, constitucional y 76 de la Ley de Amparo, debe interpretarse en el sentido de que la sentencia que otorgue el amparo tiene un alcance relativo en la medida en que sólo se limitará a proteger al quejoso que haya promovido el juicio de amparo. Sin embargo, este principio no puede entenderse al grado de considerar que una sentencia que otorgue el amparo contra una ley sólo protegerá al quejoso respecto del acto de aplicación que de la misma se haya reclamado en el juicio, pues ello atentaría contra la naturaleza y finalidad del amparo contra leyes. **Los efectos de una sentencia que otorgue el amparo al quejoso contra una ley que fue señalada como acto reclamado son los de protegerlo no sólo contra actos de aplicación que también haya impugnado, ya que la declaración de amparo tiene consecuencias jurídicas en relación con los actos de aplicación futuros, lo que significa que la ley ya no podrá válidamente ser aplicada al petitionario de garantías que obtuvo la protección constitucional que solicitó, pues su aplicación por parte de la autoridad implicaría la violación a la sentencia de amparo que declaró la inconstitucionalidad de la ley respectiva en relación con el quejoso; por el contrario, si el amparo le fuera negado por estimarse que la ley es constitucional, sólo podría combatir los futuros actos de aplicación de la misma por los vicios propios de que adolecieran. El principio de relatividad que sólo se limita a proteger al quejoso, deriva de la interpretación relacionada de diversas disposiciones de la Ley de Amparo como son los artículos 11 y 116, fracción III, que permiten concluir que en un amparo contra leyes, el Congreso de la Unión tiene el carácter de autoridad responsable y la ley impugnada constituye en sí el acto**

⁴⁰ Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Tomo X, noviembre de 1999, correspondiente a la Novena Época, página 19.

reclamado, por lo que la sentencia que se pronuncie debe resolver sobre la constitucionalidad de este acto en sí mismo considerado; asimismo, los artículos 76 bis, fracción I, y 156, que expresamente hablan de leyes declaradas inconstitucionales por la jurisprudencia de la Suprema Corte de Justicia de la Nación; y, finalmente, el artículo 22, fracción I, conforme al cual una ley puede ser impugnada en amparo como autoaplicativa si desde que entra en vigor ocasiona perjuicios al particular, lo que permite concluir que al no existir en esta hipótesis acto concreto de aplicación de la ley reclamada, la declaración de inconstitucionalidad que en su caso proceda, se refiere a la ley en sí misma considerada, con los mismos efectos antes precisados que impiden válidamente su aplicación futura en perjuicio del quejoso. Consecuentemente, los efectos de una sentencia que otorga la protección constitucional al peticionario de garantías en un juicio de amparo contra leyes, de acuerdo con el principio de relatividad, son los de proteger exclusivamente al quejoso, pero no sólo contra el acto de aplicación con motivo del cual se haya reclamado la ley, si se impugnó como heteroaplicativa, sino también como en las leyes autoaplicativas, la de ampararlo para que esa ley no le sea aplicada válidamente al particular en el futuro.”

(lo resaltado es propio)

En este sentido, la consecuencia de la declaratoria de inconstitucionalidad del artículo 77 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, sería la inexistencia de un fundamento jurídico que impida, a un mexicano por naturalización o a un extranjero, alcanzar su pretensión –obtener una licencia para desempeñarse como sobrecargo a bordo de aeronaves civiles mexicanas–, pues se estaría en presencia de una laguna de la Ley, que en la práctica se traduciría en posibilidad de evadir el requisito constitucional de que los miembros de la tripulación aeronáutica sean únicamente mexicanos por nacimiento.

Lo anterior, pues considero que el artículo 77 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, que regula al personal técnico aeronáutico, contraviene lo dispuesto en el artículo 89, fracción I, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, por exceder, en su reglamentación, a la Ley de Aviación Civil y, por tanto, es inconstitucional, tal como se expone a continuación.

4.1.1 Inconstitucionalidad del artículo 77 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil.

En principio, debe señalarse que el término inconstitucionalidad se define como la oposición de un acto, de un decreto o de una ley a los preceptos de la Constitución⁴¹, como en el caso se estima la inconstitucionalidad del artículo 77 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, por contravenir la facultad reglamentaria conferida al Ejecutivo Federal, en el artículo 89, fracción I, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, tal como se demuestra a continuación:

Los reglamentos administrativos son el conjunto de normas imperativas ordenadas sistemáticamente, emitidos por el Ejecutivo, en ejercicio de facultades que tiene conferidas, a fin de proveer sobre la exacta observancia de las leyes emitidas por el Poder Legislativo.

En este punto, resulta ilustrativo lo expuesto por Miguel Acosta Romero⁴², en relación con la naturaleza de los reglamentos administrativos, al señalar lo siguiente:

*“El reglamento puede apreciarse desde un punto de vista genérico y desde un punto de vista específico, que es el **reglamento administrativo**.*

*En una idea muy general y amplia, se entiende por reglamento al **conjunto ordenado de reglas y conceptos que por autoridad competente se da para la ejecución de una ley o para el régimen interior de una corporación o dependencia.**”*

(lo resaltado es propio)

⁴¹ Cfr. Palomar de Miguel, Juan, “Diccionario para Juristas”, Tomo I, 2ª Edición, Editorial Porrúa, México, 2003, página 813.

⁴² Acosta Romero, Miguel, “Teoría General del Derecho Administrativo”, Primer Curso, 11ª Edición, Editorial Porrúa, México 1993, página 856.

Por su parte, Elisur Arteaga Nava⁴³, en relación al tema que nos ocupa, expone lo siguiente:

“Los reglamentos son un conjunto de normas, de reglas, ordenadas sistemáticamente, de naturaleza administrativa, secundaria, accesoría, obligatorias y de vigencia permanente.

*Las disposiciones contenidas en los reglamentos son de naturaleza obligatoria, **tienen el atributo de ser imperativas**; de no serlo así, de considerarse potestativa su observancia, la ley a la que intenta hacer aplicable no lo sería, por lo que la voluntad del legislador se haría nugatoria.*

...

*Son actos accesorios por cuanto que **su vida depende de otro estimado principal: una ley**; estarán en vigor mientras tanto ésta conserve su vigencia. Siguen siempre la suerte de o principal; **no pueden tener existencia propia.**”*

(lo resaltado es propio)

Al respecto, el artículo 89, fracción I, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, establece la facultad reglamentaria a favor de Ejecutivo Federal, en los siguientes términos:

*“Artículo 89.- Las **facultades y obligaciones del Presidente**, son las siguientes:*

*I.- **Promulgar y ejecutar las leyes** que expida el Congreso de la Unión, **proveyendo en la esfera administrativa a su exacta observancia.**”*

(lo resaltado es propio)

Del precepto transcrito se desprende la facultad conferida al presidente de la República para proveer, en la esfera administrativa, a la exacta observancia de las leyes expedidas por el Congreso de la Unión, lo que se traduce en una potestad a favor del titular del Ejecutivo Federal, para emitir disposiciones generales, abstractas e impersonales, con el objeto de facilitar el exacto cumplimiento de las leyes emitidas por el Poder Legislativo.

⁴³ Arteaga Nava, Elisur, “Derecho Constitucional” *Instituciones Federales, Estatales y Municipales*, Tomo III, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 1994, página 199.

Sin embargo, la facultad reglamentaria del presidente de la República, se encuentra acotada por los principios de reserva de ley y de subordinación jerárquica.

El principio de reserva de ley consiste, en que cuando una norma constitucional reserva expresamente a la ley la regulación de una determinada materia, excluye la posibilidad de que ello pueda hacerse en otras normas secundarias, como el reglamento.

Mientras que el principio de subordinación jerárquica, consiste en que el ejercicio de la facultad reglamentaria no puede modificar o alterar el contenido de la ley que reglamenta, es decir, el Ejecutivo al proveer un reglamento, no puede ir más allá de lo que prevé la ley de que es accesoria.

Al respecto, es ilustrativa la definición aportada en el Diccionario Jurídico Mexicano⁴⁴, respecto de la facultad reglamentaria que, en lo que al presente interesa, señala:

“La facultad reglamentaria del presidente de la República constituye una excepción al principio de la separación de poderes, pues siendo los reglamentos normas abstractas, generales e impersonales, son actos materialmente legislativos y formalmente administrativos.

*La facultad reglamentaria corresponde al Poder Ejecutivo en razón de que la función de los reglamentos es facilitar y hacer posible la ejecución de la ley, lo cual es función típica y natural del Ejecutivo. **Los reglamentos desarrollan y precisan los preceptos contenidos en las leyes, pero no pueden ni contrariar ni exceder el alcance de ellas.**”*

(lo resaltado es propio)

En este sentido, Gabino Fraga señala que el verbo “*proveer*” utilizado en el artículo en cuestión, implica la obligación del presidente de facilitar la ejecución de

⁴⁴ Diccionario Jurídico Mexicano, Instituto de Investigaciones Jurídicas de la Universidad Nacional Autónoma de México, editorial Porrúa, México, 1994, página 1414.

las leyes, por lo que dicho precepto sí contiene la facultad de expedir disposiciones de observancia general, que constituyan un medio adecuado para la observancia de la Ley.⁴⁵

Por su parte, Felipe Tena Ramírez, en oposición a lo expuesto por Gabino Fraga, señala que la interpretación gramatical de la fracción I del artículo 89 constitucional, se advierte que la facultad del presidente abarca la ejecución de las leyes, pues dicho precepto utiliza el gerundio “*proveyendo*” y no el verbo “*proveer*”, por tanto, la facultad para emitir reglamentos no está prevista en el citado numeral⁴⁶.

No obstante lo anterior, el autor en cita señala que lo que actualmente justifica la facultad reglamentaria del presidente no es el texto constitucional, sino el precedente y sobre dicha facultad, señala lo siguiente:

*“Admitido ya que **la facultad reglamentaria debe entenderse a la luz de la última parte de la frac. I del 89**, hay que convenir en que los reglamentos expedidos por el Ejecutivo tienen que referirse únicamente a las leyes del Congreso de la Unión, que son las que expresamente menciona dicha fracción. La facultad reglamentaria del Ejecutivo no puede tener por objeto, en esa virtud, preceptos de la Constitución, pues la reglamentación de éstos incumbe a las leyes reglamentarias u orgánicas de la Constitución, que por ser leyes deben ser expedidas por el Congreso. **Tampoco puede ejercitarse la facultad reglamentaria independientemente de toda ley, ya que lo característico del reglamento es su subordinación a la ley**; como excepción, nuestra Constitución presupone en sus arts. 10 y 21 que los reglamentos de policía son autónomos, al mencionarlos directamente, en lugar de que hubiera citado la ley, en caso de que ésta existiera.*

*Esta subordinación del reglamento a la ley, se debe a que el primero persigue la ejecución de la segunda, desarrollando y completando en detalle las normas contenidas en la ley. **No puede, pues, el reglamento ni exceder el alcance de la ley ni tampoco contrariarla, sino que debe respetarla en su letra y en su espíritu.** El reglamento es a la ley, en el punto en que ésta ingresa en la zona de lo ejecutivo; en el eslabón entre*

⁴⁵ Fraga, Gabino, “*Derecho Administrativo*”, 30ª edición, México, Porrúa, 1991, página 110.

⁴⁶ Tena Ramírez, Felipe, “*Derecho Constitucional Mexicano*” 34ª Edición, México Porrúa, 2001, páginas 466, 467 y 468.

la ley y su ejecución, que vincula el mandamiento abstracto con la realidad correcta.”

(lo resaltado es propio)

Por tanto, la subordinación de los reglamentos a la ley es completa, en tanto no pueden ir más allá de lo que ésta dispone, ni pueden contradecirla, tal como lo señala Eduardo García de Enterría y Tomás R. Fernández⁴⁷, según se advierte del siguiente texto:

“(…) lo propio del reglamento, lo que le separa definitivamente de la ley, es que es una norma secundaria, subalterna, inferior y complementaria de la ley, obra de la administración (pública)… el reglamento es una norma necesitada de justificación, caso por caso, condicionada, con posibilidades limitadas y tasadas… Su sumisión a la ley es absoluta en varios sentidos: no se produce más que en los ámbitos que la ley le deja, no puede intentar dejar sin efecto los preceptos legales o contradecirlos, no puede suplir a la ley allí donde ésta es necesaria para producir un determinado efecto o regular un cierto contenido.”

(lo resaltado es propio)

En efecto, el reglamento administrativo no puede ir más allá de lo que establece la ley que le da origen, sino que únicamente debe detallarla, a fin de facilitar su aplicación, tal como lo sostiene Miguel Acosta Romero⁴⁸, en el texto que a continuación se transcribe:

“(…) es una manifestación unilateral de voluntad discrecional, emitida por un órgano administrativo legalmente investido de potestad o competencia para hacerlo (Presidente de la República en el ámbito federal, Gobernador del Estado en las entidades federativas), creadora de normas jurídicas generales que desarrollan los principios de una ley emanada del Congreso, a efecto de facilitar su ejecución y observancia en la esfera administrativa.

…

La finalidad del reglamento es facilitar la aplicación de una ley, detallándola; los reglamentos son reglas que por su propio destino no constituyen la expresión de la soberanía nacional (Congreso de la Unión), en su aspecto interno como sucede con la ley, sino que sólo tendrán vida

⁴⁷ García de Rentería, Eduardo y Tomás R. Fernández, “Curso de derecho administrativo”, citado por Carbonell, Miguel, “Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos Comentada” México, Editorial Porrúa 2007, página 537.

⁴⁸ Acosta Romero, Miguel, *op. cit.*, nota 42, página 851.

y sentido de derecho, en tanto se deriven de una norma legal a la que reglamenten en la esfera administrativa.”

(lo resaltado es propio)

Por otra parte, debe atenderse también, a los criterios jurisprudenciales emitidos por la Suprema Corte de Justicia de la Nación, en relación con la facultad reglamentaria del presidente de la República, de entre los cuales se transcriben los siguientes:

*“FACULTAD REGLAMENTARIA. SUS LÍMITES. La facultad reglamentaria está **limitada por los principios de reserva de ley y de subordinación jerárquica**. El primero se presenta cuando una norma constitucional reserva expresamente a la ley la regulación de una determinada materia, por lo que excluye la posibilidad de que los aspectos de esa reserva sean regulados por disposiciones de naturaleza distinta a la ley, esto es, por un lado, el legislador ordinario ha de establecer por sí mismo la regulación de la materia determinada y, por el otro, la materia reservada no puede regularse por otras normas secundarias, en especial el reglamento. El segundo principio, el de jerarquía normativa, consiste en que **el ejercicio de la facultad reglamentaria no puede modificar o alterar el contenido de una ley, es decir, los reglamentos tienen como límite natural los alcances de las disposiciones que dan cuerpo y materia a la ley que reglamentan, detallando sus hipótesis y supuestos normativos de aplicación, sin que pueda contener mayores posibilidades o imponga distintas limitantes a las de la propia ley que va a reglamentar**. Así, el ejercicio de la facultad reglamentaria debe realizarse única y exclusivamente dentro de la esfera de atribuciones propias del órgano facultado, pues la norma reglamentaria se emite por facultades explícitas o implícitas previstas en la ley o que de ella derivan, siendo precisamente esa zona donde pueden y deben expedirse reglamentos que provean a la exacta observancia de aquélla, por lo que al ser competencia exclusiva de la ley la determinación del qué, quién, dónde y cuándo de una situación jurídica general, hipotética y abstracta, al reglamento de ejecución competará, por consecuencia, el cómo de esos mismos supuestos jurídicos. En tal virtud, si el reglamento sólo funciona en la zona del cómo, sus disposiciones podrán referirse a las otras preguntas (qué, quién, dónde y cuándo), siempre que éstas ya estén contestadas por la ley; es decir, el reglamento desenvuelve la obligatoriedad de un principio ya definido por la ley y, por tanto, **no puede ir más allá de ella, ni extenderla a supuestos distintos ni mucho menos contradecirla, sino que sólo debe concretarse a indicar los medios para cumplirla** y, además, cuando existe reserva de ley no podrá abordar los aspectos materia de tal disposición.”⁴⁹*

⁴⁹ Jurisprudencia P./J. 30/2007, del Pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, tomo XXV, mayo de 2007, correspondiente a la Novena Época, página 1515.

(lo resaltado es propio)

*“FACULTAD REGLAMENTARIA DEL PODER EJECUTIVO FEDERAL. SUS PRINCIPIOS Y LIMITACIONES. La Suprema Corte ha sostenido reiteradamente que el artículo 89, fracción I, de la Constitución Federal establece la facultad reglamentaria del Poder Ejecutivo Federal, la que se refiere a la posibilidad de que dicho poder provea en la esfera administrativa a la exacta observancia de las leyes; es decir, **el Poder Ejecutivo Federal está autorizado para expedir las previsiones reglamentarias necesarias para la ejecución de las leyes emanadas por el órgano legislativo.***

*Estas disposiciones reglamentarias, aunque desde el punto de vista material son similares a los actos legislativos expedidos por el Congreso de la Unión en cuanto que son generales, abstractas e impersonales y de observancia obligatoria, se distinguen de las mismas básicamente por dos razones: la primera, porque provienen de un órgano distinto e independiente del Poder Legislativo, como es el Poder Ejecutivo; la segunda, porque son, por definición constitucional, normas subordinadas a las disposiciones legales que reglamentan y no son leyes, sino actos administrativos generales cuyos alcances se encuentran acotados por la misma Ley. Asimismo, se ha señalado que la facultad reglamentaria del Presidente de la República se encuentra sujeta a un principio fundamental: el principio de legalidad, del cual derivan, según los precedentes, dos **principios** subordinados: el de reserva de ley y **el de subordinación jerárquica** a la misma. El primero de ellos evita que el reglamento aborde novedosamente materias reservadas en forma exclusiva a las leyes emanadas del Congreso de la Unión o, dicho de otro modo, prohíbe a la ley la delegación del contenido de la materia que tiene por mandato constitucional regular. El segundo principio **consiste en la exigencia de que el reglamento esté precedido de una ley, cuyas disposiciones desarrolle, complemento o detalle y en los que encuentre su justificación y medida.** Así, la facultad reglamentaria del Poder Ejecutivo Federal tiene como principal objeto un mejor proveer en la esfera administrativa, **pero siempre con base en las leyes reglamentadas.** Por ende, en el orden federal el Congreso de la Unión tiene facultades legislativas, abstractas, amplias, impersonales e irrestrictas consignadas en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos para expedir leyes en las diversas materias que ésta consigna; por tanto, en tales materias es dicho órgano legislativo el que debe materialmente realizar la normatividad correspondiente, y aunque no puede desconocerse la facultad normativa del Presidente de la República, dado que esta atribución del titular del Ejecutivo se encuentra también expresamente reconocida en la Constitución, **dicha facultad del Ejecutivo se encuentra limitada a los ordenamientos legales que desarrolla o pormenoriza y que son emitidos por el órgano legislativo en cita.**⁵⁰*

(lo resaltado es propio)

⁵⁰ Jurisprudencia P./J. 79/2009, del Pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Tomo XXX, agosto de 2009, correspondiente a la Novena Época, pagina 1067.

“FACULTAD REGLAMENTARIA. SUS LÍMITES. Es criterio unánime, tanto de la doctrina como de la jurisprudencia, que la facultad reglamentaria conferida en nuestro sistema constitucional al presidente de la República y a los gobernadores de los Estados, en sus respectivos ámbitos competenciales, consiste, exclusivamente, dado el principio de la división de poderes imperante en la expedición de disposiciones generales, abstractas e impersonales que tienen por objeto la ejecución de la ley, desarrollando y completando en detalle sus normas, pero sin que, a título de su ejercicio, pueda excederse el alcance de sus mandatos o contrariar o alterar sus disposiciones, por ser precisamente la ley su medida y justificación.”⁵¹
(lo resaltado es propio)

De los criterios transcritos, para efectos del presente, debe destacarse el recurrente razonamiento de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, relativo a que la facultad conferida al titular del Ejecutivo Federal, en la fracción I, del artículo 89 constitucional, tiene como limitante que el reglamento que expida, no puede ir más allá, ni contrariar el texto de Ley, pues su fin es únicamente, completar o detallar la Ley de la que proviene.

Ahora bien, respecto del tema que nos ocupa, tal como se indicó anteriormente, la Ley de Aviación Civil, no reconoce a los sobrecargos como miembros de la tripulación aeronáutica pues, se insiste, señala que el personal técnico aeronáutico se integra únicamente por el personal de tierra y el personal de vuelo, siendo éste último aquel que **interviene directamente en la operación de la aeronave.**

Por lo que resulta evidente la exclusión que se hace a los sobrecargos, como miembros de la tripulación aeronáutica, en razón de que por la naturaleza de las actividades que desempeñan durante el funcionamiento de la aeronave, las cuales se limitan al auxilio del capitán de la aeronave en el cumplimiento de las normas de seguridad en la cabina de pasajeros, así como la atención a los mismos y, aquellas que le sean asignadas por el concesionario o permisionario, es

⁵¹ Jurisprudencia 2a./J. 47/95, de la Segunda Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Tomo II, septiembre de 1995, correspondiente a la Novena Época, página 293.

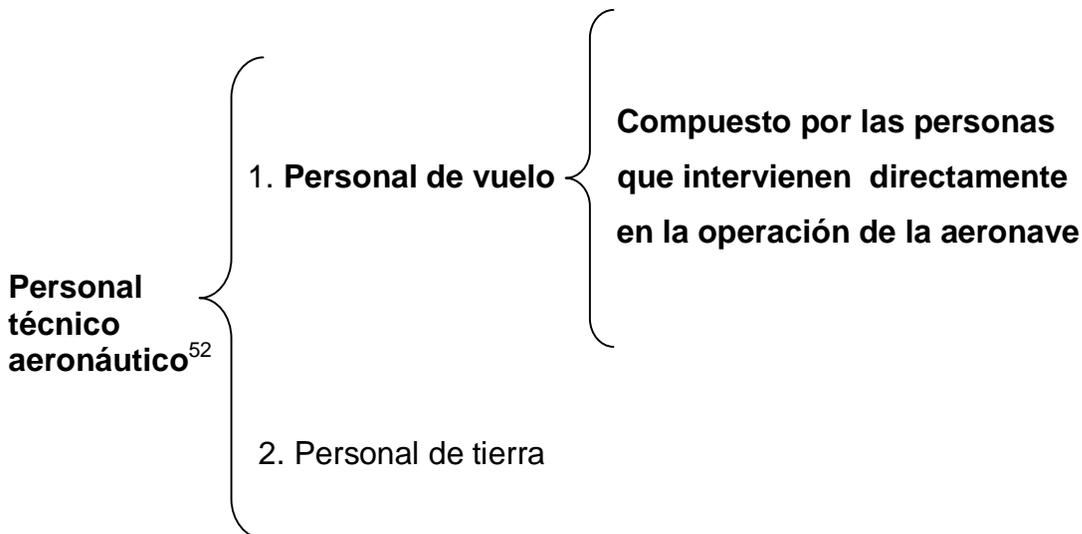
evidente que **no intervienen directamente en la operación de la aeronave.**

Por su parte, el artículo 77 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, establece que el personal de vuelo se integra por los miembros de la tripulación de vuelo y por los miembros de la tripulación de sobrecargos.

Por tanto, resulta evidente que lo dispuesto en el Reglamento de la Ley de Aviación Civil, no sólo **se excede** de lo establecido en la Ley que reglamenta, **al establecer una clasificación de los integrantes del personal de vuelo que no está comprendida en la ley de la que proviene**, sino que, además, **contraviene** su texto, al incluir a la tripulación de sobrecargos como integrantes del personal técnico aeronáutico.

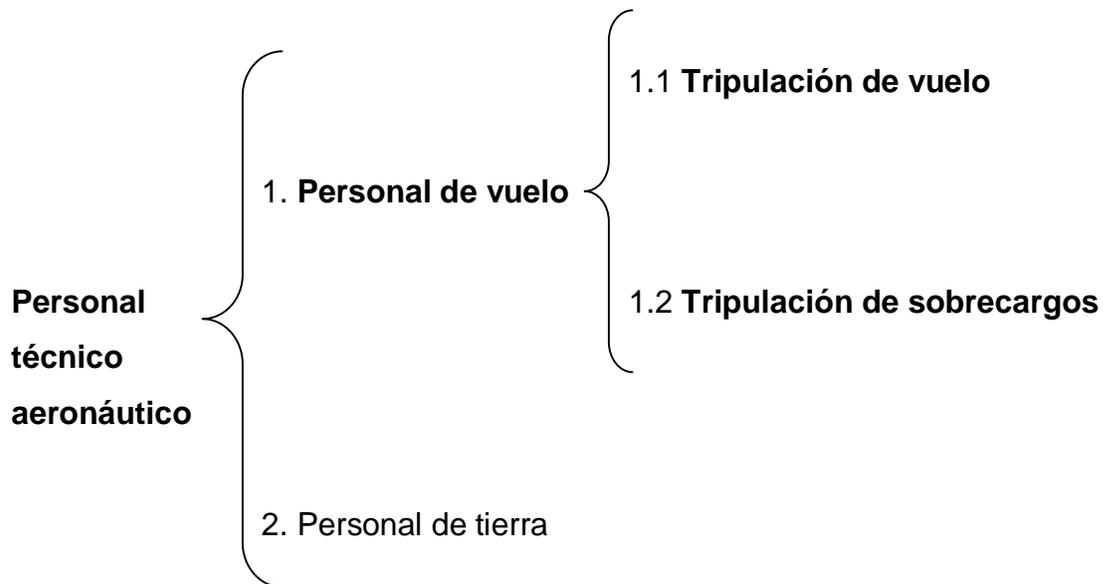
Para una clara observancia de la violación constitucional a que se hace referencia, resulta ilustrativo la comparación de los cuadros que reflejan la clasificación que, del personal técnico aeronáutico, realizan tanto la Ley de Aviación Civil, como su Reglamento:

Artículo 38 de la Ley de Aviación Civil:



⁵² Conforme al artículo 38 de la Ley de Aviación Civil.

Artículo 77 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil:



De las figuras anteriores, se advierte con claridad la contradicción a que se ha hecho referencia, pues **la Ley de Aviación Civil, no contempla a los sobrecargos como miembros del personal técnico aeronáutico, mientras que, el Reglamento de la Ley de Aviación Civil, en su artículo 77, establece que los sobrecargos sí forman parte del referido personal técnico aeronáutico, al ser parte del personal de vuelo.**

Con base en lo expuesto, es que se sostiene que el artículo 77 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, es inconstitucional en tanto vulnera lo dispuesto en la fracción I del artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Lo anterior, en razón de que el referido precepto reglamentario establece nuevos elementos, rebasa y hasta contradice la disposición normativa que le da origen y que pretende reglamentar, pues incluye a los sobrecargos como

miembros de la tripulación técnica aeronáutica, sin que la Ley de Aviación Civil así lo establezca.

Inconstitucionalidad que, se insiste, trae como consecuencia que, ante la omisión de la Ley de Aviación Civil, para contemplar a los sobrecargos como miembros de la tripulación aérea, no exista fundamento jurídico para considerar a los sobrecargos como miembros de la tripulación aérea.

Capítulo 5

Propuesta de reforma a los artículos 32 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 38 de la Ley de Aviación Civil, 77 y 79 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil

5.1 Se propone reformar el texto del cuarto párrafo del artículo 32 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Lo anterior, con la finalidad de suprimir el requisito de nacionalidad mexicana por nacimiento, para los miembros de la tripulación de las aeronaves civiles mexicanas, pues no existe justificación lógica-jurídica, que sustente la subsistencia de un requisito anacrónico, que tuvo su origen en acontecimientos históricos de inestabilidad política en el país, pero que, de ninguna forma, subsisten en la actualidad, ni reflejan las circunstancias actuales de la actividad aeronáutica en México, que ha dejado de ser preponderantemente militar, para constituir una actividad económica de gran importancia.

El artículo 32 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, actualmente establece lo siguiente:

“Artículo 32.- La Ley regulará el ejercicio de los derechos que la legislación mexicana otorga a los mexicanos que posean otra nacionalidad y establecerá normas para evitar conflictos por doble nacionalidad.

El ejercicio de los cargos y funciones para los cuales, por disposición de la presente Constitución, se requiera ser mexicano por nacimiento, se reserva a quienes tengan esa calidad y no adquieran otra nacionalidad. Esta reserva también será aplicable a los casos que así

lo señalen otras leyes del Congreso de la Unión.

En tiempo de paz, ningún extranjero podrá servir en el Ejército, ni en las fuerzas de policía o seguridad pública. Para pertenecer al activo del Ejército en tiempo de paz y al de la Armada o al de la Fuerza Aérea en todo momento, o desempeñar cualquier cargo o comisión en ellos, se requiere ser mexicano por nacimiento.

Esta misma calidad será indispensable en capitanes, pilotos, patronos, maquinistas, mecánicos y, de una manera general, para todo el personal que tripule cualquier embarcación o aeronave que se ampare con la bandera o insignia mercante mexicana. Será también necesaria para desempeñar los cargos de capitán de puerto y todos los servicios de practica y comandante de aeródromo.

Los mexicanos serán preferidos a los extranjeros en igualdad de circunstancias, para toda clase de concesiones y para todos los empleos, cargos o comisiones de gobierno en que no sea indispensable la calidad de ciudadano.”

Se propone que el cuarto párrafo del precepto transcrito sea reformado, a fin de suprimir el requisito de nacionalidad mexicana por nacimiento para las aeronaves amparadas con bandera o insignia mercante mexicana, para quedar como sigue:

“Artículo 32.-

...

*Esta misma calidad será indispensable en capitanes, patronos, maquinistas, mecánicos y, de una manera general, **para todo el personal que tripule cualquier embarcación que se ampare con la bandera o insignia mercante mexicana.** Será también necesaria*

para desempeñar los cargos de capitán de puerto y todos los servicios de practica y comandante de aeródromo.

...”

5.2 Se propone modificar el texto del artículo 38 de la Ley de Aviación Civil.

Lo anterior, con la finalidad de que la Ley de Aviación Civil reconozca a los sobrecargos como parte del personal aeronáutico. Para lo cual, se propone que en el artículo 38, se utilice como género el término “*personal aeronáutico*”⁵³, asimismo se propone establecer, que dicho personal se clasifica en personal de vuelo y personal de tierra y, que el personal de vuelo se integra por la tripulación técnica de vuelo, y por la tripulación de sobrecargos, con la intención de establecer que si bien ambas clases de personal tripulan la aeronave, no todos realizan actividades técnicas que permiten su funcionamiento.

De igual forma se propone, que el numeral en cita señale que sólo el personal de tierra y los miembros de la tripulación técnica de vuelo requieren de licencia que los acredite para desempeñarse como tales y que se permita a pilotos extranjeros, el desarrollo de su actividad en aeronaves civiles mexicanas.

El texto actual del artículo 38 de la Ley de Aviación Civil, establece lo siguiente:

“Artículo 38. El personal técnico aeronáutico está constituido por el personal de vuelo que interviene directamente en la operación de la aeronave y por el personal de tierra, cuyas funciones se especifiquen en el reglamento correspondiente. Dicho personal deberá, además de

⁵³ Con la finalidad de aportar mayor claridad a la clasificación del personal y de utilizar el mismo término que emplea la Ley Federal del Trabajo.

ser mexicano por nacimiento que no adquiriera otra nacionalidad, contar con las licencias respectivas, previa comprobación de los requisitos de capacidad, aptitud física, exámenes, experiencia y pericia, entre otros.

Para el caso de la aviación privada no comercial, los pilotos extranjeros y nacionales podrán convalidar u obtener la licencia de piloto privado, previo el cumplimiento de las disposiciones expresas en el reglamento correspondiente.”

Se propone reformar el precepto transcrito, para quedar de la siguiente manera:

“Artículo 38. El personal aeronáutico está constituido por el personal de vuelo y por el personal de tierra. El personal de vuelo está integrado por la tripulación técnica de vuelo y la tripulación de sobrecargos.

El reglamento que al efecto se emita, establecerá los requisitos que deberán cumplir los miembros del personal aeronáutico, así como las funciones inherentes a cada uno de sus integrantes.

El personal de tierra y los miembros de la tripulación técnica de vuelo deberán contar con las licencias respectivas, previa comprobación de los requisitos de capacidad, aptitud física, exámenes, experiencia y pericia, entre otros. Los pilotos extranjeros podrán convalidar las licencias emitidas por otros estados, previo el cumplimiento de las disposiciones establecidas en el reglamento correspondiente.”

5.3 Se propone reformar el artículo 77 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil.

Lo anterior, con la finalidad de que su texto sea acorde con lo establecido en el artículo 38 de la Ley de Aviación Civil, en lo relativo al personal aeronáutico y a fin de suprimir la existencia de una licencia para sobrecargos, evitando así contradicciones entre el reglamento y la ley de la que emana.

El texto del artículo 77 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, actualmente señala:

“Artículo 77. El personal de vuelo está formado por la tripulación técnica de vuelo y la tripulación de sobrecargos. Las licencias para el personal de vuelo se clasifican en:

I. Piloto de ala fija:

- a) privado;*
- b) agrícola;*
- c) comercial, y*
- d) de transporte público ilimitado;*

II. Piloto de helicóptero:

- a) privado;*
- b) agrícola;*
- c) comercial, y*
- d) de transporte público ilimitado;*

III. Piloto de aeróstato:

- a) privado de vuelo libre;*
- b) privado de vuelo dirigido;*
- c) comercial de vuelo libre, y*

d) *comercial de vuelo dirigido;*

IV. *Piloto de aeronaves ultraligeras:*

a) *privado, y*

b) *comercial;*

V. *Piloto de planeador;*

VI. *De sobrecargo, y*

VII. *Otras que determine la Secretaría de conformidad con los tratados internacionales aplicables.”*

Se propone la reforma del precepto transcrito, para quedar de la siguiente manera:

“Artículo 77. El personal de vuelo está formado por la tripulación técnica de vuelo y la tripulación de sobrecargos. Las licencias para la tripulación técnica de vuelo se clasifican en:

...

VI. (Derogada).

...”

5.4 Se propone reforma el primer párrafo del artículo 79 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil,

Lo anterior, con la finalidad de que dicho numeral se refiera únicamente a las funciones de la tripulación técnica de vuelo, ajustándose así a lo dispuesto en el artículo 38 de la Ley de Aviación Civil, según el texto propuesto.

El artículo 79 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, actualmente dispone:

*“Artículo 79. La tripulación de vuelo tiene a su cargo funciones esenciales para la operación de la aeronave durante el tiempo de vuelo de conformidad con las normas oficiales mexicanas correspondientes.
...”*

Se propone reformar el precepto reglamentario transcrito, para quedar de la siguiente forma:

*“Artículo 79. **La tripulación técnica de vuelo** tiene a su cargo funciones esenciales para la operación de la aeronave durante el tiempo de vuelo de conformidad con las normas oficiales mexicanas correspondientes.
...”*

5.5 Objeto de la reforma a los artículos 32 constitucional, 38 de la Ley de Aviación Civil, 77 y 79 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil.

Las reformas propuestas tendrán por objeto:

- a) Suprimir el requisito de nacionalidad mexicana por nacimiento, exigido en el artículo 32 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y en el artículo 38 de la Ley de Aviación Civil.
- b) Que la Ley de Aviación Civil, utilice un término genérico (personal aeronáutico) para referirse a los miembros de la tripulación de las aeronaves civiles mexicanas, a partir del cual se pueda diferenciar cada una de las clases de personal y tripulaciones que lo integran.

- c) Que los sobrecargos sean reconocidos como miembros del personal de vuelo en la Ley de Aviación Civil.
- d) Otorgar seguridad y certeza jurídicas a los sobrecargos y a las autoridades, respecto del fundamento legal de la existencia de los sobrecargos, como miembros de la tripulación de las aeronaves civiles mexicanas.
- e) Que lo establecido en el Reglamento de la Ley de Aviación Civil, sea acorde con lo dispuesto en la Ley que se reglamenta, a efecto de respetar lo dispuesto en la fracción I del artículo 89 constitucional.
- f) Distinguir claramente entre el personal técnico de vuelo y los sobrecargos, desde el punto de vista de las funciones que realizan a bordo de la aeronave.
- g) Como consecuencia de la distinción en las funciones del personal de vuelo, el requerimiento de licencia que acredite contar con los conocimientos técnicos necesarios para la operación de la aeronave, será únicamente para el personal que integre la tripulación técnica de vuelo y no así para quienes conformen la tripulación de sobrecargos.

5.6 Consecuencias jurídicas de la reforma a los artículos 32 constitucional, 38 de la Ley de Aviación Civil, 77 y 79 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil.

- a) Al suprimirse el requisito de nacionalidad mexicana por nacimiento, para los miembros de la tripulación aérea, se dará un trato igual a los iguales, al dar el mismo trato a los mexicanos que lo son por nacimiento y aquellos que lo son por naturalización.

- b) Se establecerá el fundamento legal que prevé la existencia de los sobrecargos y su reconocimiento como miembros del personal aeronáutico.

- c) Se subsanará el vicio de inconstitucionalidad que actualmente prevalece en el artículo 77 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil.

CONCLUSIONES

PRIMERA. El requisito de nacionalidad mexicana por nacimiento, para quienes pretendan desempeñarse como miembros de la tripulación de una aeronave civil mexicana, es anacrónico en tanto las razones que motivaron su exigencia en el artículo 32 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, han dejado de tener vigencia, debido a que la actividad aeronáutica en nuestro país ha dejado de tener fines preponderantemente militares, para convertirse en una actividad preponderantemente económica.

SEGUNDA. El artículo 218 de la Ley Federal del Trabajo, que establece a quiénes deberá considerarse miembros de la tripulación aeronáutica, es contradictorio con lo dispuesto en el diverso artículo 38 de la Ley de Aviación Civil, no solo respecto de los términos que ambos preceptos utilizan para referirse al personal que tripula las aeronaves civiles mexicanas, sino que además, la Ley Federal del Trabajo, contempla a los sobrecargos como miembros de la tripulación aeronáutica, mientras que la Ley de Aviación Civil no lo hace.

TERCERA. La Ley de Aviación Civil, no reconoce a los sobrecargos como miembros de la tripulación aeronáutica, en tanto su artículo 38 dispone que el personal técnico aeronáutico se integra por el personal de tierra y el personal de vuelo, el cual está integrado por aquellas personas que intervienen directamente en la operación de la aeronave, lo que excluye a los sobrecargos, atendiendo a las actividades que realizan a bordo de la aeronave y a que, en determinados supuestos, el operador puede prescindir de su presencia.

CUARTA. El Reglamento de la Ley de Aviación Civil, al establecer, en su artículo 77, que el personal de vuelo se integra por los miembros de la tripulación de vuelo y por los miembros de la tripulación de sobrecargos, contraviene lo

dispuesto en el artículo 38 de la Ley de Aviación Civil, que no reconoce a los sobrecargos como miembros del personal técnico aeronáutico.

QUINTA. El artículo 77 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, vulnera lo establecido en el artículo 89, fracción I, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en razón de que se excede y contradice lo establecido en la Ley que reglamenta.

SEXTA. Es necesario reformar el primer párrafo del artículo 38 de la Ley de Aviación Civil, a efecto de reconocer a los sobrecargos como parte de la tripulación aeronáutica.

SÉPTIMA. Es necesario reformar el cuarto párrafo del artículo 32 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como el diverso 38 de la Ley de Aviación Civil, a efecto de suprimir el requisito de nacionalidad mexicana por nacimiento para formar parte de la tripulación de una aeronave civil mexicana.

OCTAVA. Es necesario reformar el artículo 77 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, a efecto de superar el vicio de inconstitucionalidad del texto actual.

ANEXO 1.

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos de 1917.

Iniciativa de reforma al artículo 32.

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

Fecha de publicación: 05/02/1917

Categoría: CONSTITUCIÓN

...

A discusión el día 18 de enero de 1917.

La 1a. Comisión de Constitución presenta los siguientes dictámenes, relativos a los artículos 30, 31 y 32:

...

Ciudadanos diputados:

El artículo 32 del proyecto del ciudadano Primer Jefe contiene una reforma de positiva importancia, la cual consiste en prohibir que los extranjeros, en época de paz, puedan servir en el Ejército o en las fuerzas de Policía y seguridad pública.

*Esta reforma está inspirada en el más puro y alto patriotismo. **¿A quién si no a los mexicanos debe encomendarse la vigilancia efectiva y la conservación absoluta del orden público? ¿Quién si no ellos tienen la obligación imperiosa de velar por la integridad nacional? Con la patria están vinculados estrechamente nuestros afectos, nuestros intereses, nuestros deseos de bienestar, y somos, por consiguiente, los inmediatamente obligados a servir con entera lealtad y honradez.***

El extranjero, con raras excepciones, ni siente con nosotros las lamentaciones de la patria, ni se preocupa en nada por el bienestar y engrandecimiento de México. Por lo regular, su afán único es procurarse una fortuna que le permita vivir cómodamente y no aparta ni por un solo instante de su mente el pensamiento y el recuerdo de su país nativo.

La Comisión acepta en todas sus partes el artículo 32 del proyecto del ciudadano Primer Jefe, porque abriga la convicción de que

encierra una positiva garantía para la patria, y pasa a estudiar la iniciativa que, a propósito de este artículo, presentó con toda oportunidad el C. diputado don Cándido Aguilar, con el objeto de adicionar el precepto referido si lo creyere necesario y oportuno.

La reforma propuesta por el diputado Aguilar es la siguiente: "Para pertenecer a la Marina de Guerra y para desempeñar cualquier cargo o comisión en ella se requiere ser mexicano por nacimiento. Esta misma calidad será indispensable para ser capitán, piloto, patrón y primer maquinista en los buques mercantes, debiendo tenerla, además, los que compongan las dos terceras partes de su tripulación.

El diputado Aguilar fundamenta debidamente su iniciativa: hace notar con gran acierto que **nuestra República, por su situación geográfica y por la considerable extensión de sus costas, así como por la rica variedad de sus productos, está llamada a desarrollar grandes intereses marítimos, y que, para vigilar efectivamente éstos, se necesita fomentar la Marina de Guerra y la Mercante.** Continúa exponiendo el diputado Aguilar que nadie ignora la importancia que la Armada tiene en todo el país; **que los elementos de ella deben estar siempre en manos de hombres de gran pundonor militar y de acendrado patriotismo, para que constituya una garantía de orden y de estabilidad y para que defiendan llegado el caso, luchando con heroísmo, la integridad y el decoro nacional.**

Que, por consiguiente, **es indispensable el requisito de ciudadano mexicano por nacimiento para los jefes, oficiales y clases de nuestra Armada y la calidad de mexicano para ser marino.** "El amor a la patria, nos dice el diputado Aguilar, brota de los vínculos de la sangre, nace y se robustece en el hogar con los sentimientos de cariño que naturalmente ligan al hombre con la tierra donde ha nacido y ha vivido cultivando los afectos más profundos." Opina el citado diputado que el requisito de mexicano por nacimiento se exija igualmente a los capitanes, pilotos y maquinistas de los buques mercantes, bastando en éstos que los patrones y sobrecargos tengan la calidad de mexicanos por nacimiento y que las dos terceras partes de la tripulación se compongan de mexicanos.

Hace observar que otros países poderosos y cultos han actuado en el sentido indicado y que es práctico aprovechar las lecciones de la experiencia.

Expone, finalmente, que **en los momentos difíciles para el Gobierno revolucionario, los dueños y encargados de nuestros buques mercantes, lejos de cooperar con el Gobierno, cuando**

tanta falta hacían transportes por la vía marítima, se apresuraron a abanderar en el extranjero dichos buques sin oposición alguna por parte de la tripulación, porque siendo ellos mexicanos nacionalizados y aun extranjeros, vieron con tibieza y aun con agrado esta actitud antipatriótica.

A nadie se oculta, señores diputados, la verdad de las observaciones del diputado Aguilar; están en la conciencia de todos nosotros; hemos sido testigos oculares en muchos casos de lo que se ha referido antes. Urge, pues, poner el remedio pronto y eficaz. La Comisión encuentra justas todas las observaciones hechas por el señor Aguilar y cree, como él, que se hace necesario tomar medidas enérgicas y radicales para evitar que estos actos se repitan en lo sucesivo; hace suyos los conceptos e ideas emitidas por el diputado Aguilar y somete desde luego a la consideración de la respetable Asamblea el artículo 32 redactado en las siguiente forma:

Artículo 32. Los mexicanos serán preferidos a los extranjeros en igualdad de circunstancias para todos los empleos, cargos o comisiones del Gobierno en que no sea indispensable la calidad de ciudadano. En tiempo de paz ningún extranjero podrá servir en el Ejército ni en las fuerzas de Policía o seguridad pública.

Para pertenecer a la Marina de Guerra y para poder desempeñar cualquier cargo o comisión en ella, se requiere ser mexicano por nacimiento. Esta misma calidad será indispensable para ser capitán, piloto, patrón y primer maquinista en los buques mercantes, debiendo tenerla, además, los que compongan las dos terceras partes de su tripulación.

(...)

Está a discusión. Las personas que deseen hacer uso de la palabra, se servirán pasar a inscribirse.

- El C. Cravioto: Pido la palabra, señor presidente.

- El C. presidente: Tiene usted la palabra.

- El C. Cravioto: Señores diputados: El tema del artículo a debate, o sea el mexicanismo, es un tema que se presta para desarrollarlo en brillantes frases y hasta para hacer un bonito estudio, pasando en revisión nuestra psicología social y el desarrollo de este mexicanismo, desde los tiempos de la Independencia hasta la época del decaimiento del general Díaz; pero desgraciadamente la premura del tiempo no me permite entrar en ese tema, y sólo llamar la atención de ustedes sobre una omisión sería que indudablemente satisfará el

espíritu patriótico que la anima. Propongo, casi sin fundamentar, porque su solo enunciado bastará para convencer a la Asamblea y a la Comisión, que se agregue a este artículo lo siguiente: "Los mexicanos serán preferidos..... para toda clase de concesiones." Creo yo que esto satisfará la natural preferencia que queremos dar a los nacionales y contribuirá a responder la pregunta del señor Macías sobre qué cosa les damos a los extranjeros: damos preferencia a nuestros nacionales para todos los empleos, cargos y comisiones y también para las concesiones; los nacionalizados disfrutarán de esas mismas ventajas. Para concluir, como dije, soy mexicanista; debo declarar que entiendo este mexicanismo, no de ninguna manera como odio a los extranjeros, ni como repugnancia para ellos, puesto que los necesitamos y nos traen un gran acopio de riquezas, de inteligencia y trabajo material. Entiendo el mexicanismo en esa forma: en arreglo a las circunstancias, hay que preferir a los mexicanos en igualdad de circunstancias y en nombre de este mexicanismo pido también a la Asamblea, como a la Comisión, se sirvan aprobar lo que propongo."

(lo resaltado es propio)

ANEXO 2.

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en 1934.

Proceso de reforma al artículo 32.

Contenido: Dictamen de origen, discusión de origen, minuta en cámara revisora y declaratoria.

Proceso legislativo: DICTAMEN/ORIGEN

DICTAMEN

México, D.F., a 15 de Diciembre de 1933.

"Comisiones unidas 2a. de Puntos Constitucionales y 3a. de Trabajo y Previsión Social.

"H. Asamblea:

*"A las suscritas Comisiones unidas fue **turnada la iniciativa presentada por la Liga de Empleados de Veracruz, de fecha 14 de noviembre de 1924, tendiente a proteger a los elementos nacionales en dos formas: que la función de Agente Aduanal esté reservada únicamente para los mexicanos por nacimiento, así como que en toda negociación exista cuando menos un 75 por ciento de empleados mexicanos.***

*"Consta en el expediente que esta iniciativa aparece apoyada por las HH. Legislatura de los Estados de Zacatecas, Veracruz, Chihuahua y Sonora; y en virtud de que la legislación posterior ha venido a obsequiar la solicitud relativa a que en toda negociación exista cuando menos un porcentaje de mexicanos, **sólo resulta oportuno dictaminar en lo que respecta a que únicamente mexicanos por nacimiento puedan desempeñar funciones de Agente Aduanal.***

"Teniendo en consideración las suscritas Comisiones que indiscutiblemente, como lo aseveran los autores de esta iniciativa, que en muchos países tal función está sólo reservada para los nacionales por nacimiento; así como la tendencia universal conocida con el nombre de autarquía en su aspecto de protección al elemento autóctono, atendemos la petición de los solicitantes y con todo respeto venimos a someter a vuestra Soberanía el siguiente Proyecto de Adición al artículo 32 de la Constitución Federal.

"Artículo único. Se adiciona el artículo 32 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en los siguientes términos:

"Artículo 32. Los mexicanos serán preferidos a los extranjeros, en igualdad de circunstancias, para toda clase de concesiones y para todos los empleos, cargos o comisiones del Gobierno en que no sean indispensables la calidad de ciudadano. En tiempo de paz ningún extranjero podrá servir en el Ejército, ni en las fuerzas de policía o seguridad pública.

"Para pertenecer a la marina nacional de guerra y desempeñar cualquier cargo o comisión en ella, se requiere ser mexicano por nacimiento. Esta misma calidad será indispensable en los capitanes, pilotos, patronos y primeros maquinistas de los buques mercantes mexicanos, debiendo tenerla, además, los que compongan las dos terceras partes de la tripulación. Será también necesaria la calidad de ciudadano mexicano por nacimiento para desempeñar las funciones de Agente Aduanal.

"Transitorios:

"Artículo 1o. Se concede un plazo de seis meses a los agentes aduanales que en la actualidad funcionen sin tener la calidad de ciudadanos mexicanos por nacimiento, para que hagan entrega de sus oficinas respectivas.

"Artículo 2o. Este decreto entrará en vigor desde la fecha de su publicación en el "Diario Oficial" de la Federación.

"Sala de Comisiones de la Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión.- México, D. F., a 2 de diciembre de 1933.-2a. Comisión de Puntos Constitucionales: Eugenio Méndez.- José Santos Alonso.- 3a. Comisión de Trabajo y Previsión Social: Alberto Coria.- Carolino Anaya.- Daniel J. Castillo.

Proceso legislativo:

DISCUSIÓN/ORIGEN

DISCUSIÓN

México, D.F., a 19 de Diciembre de 1933.

- El mismo C. Prosecretario (leyendo):

"Comisiones unidas 2a. de Puntos Constitucionales y 3a. de Trabajo y Previsión Social.

"H. Asamblea:

"A las suscritas Comisiones unidas fue turnada la iniciativa presentada por la Liga de Empleados de Veracruz, de fecha 14 de noviembre de 1924, tendiente a proteger a los elementos nacionales en dos formas: que la función de Agente Aduanal esté reservada únicamente para los mexicanos por nacimiento, así como que en toda negociación exista cuando menos un 75 por ciento de empleados mexicanos. "Consta en el expediente que esta incitativa aparece apoyada por las HH. Legislaturas de los Estados de Zacatecas, Veracruz, Chihuahua y Sonora; y en virtud de que la legislación posterior ha venido a obsequiar la solicitud relativa a que en toda negociación exista cuando menos un porcentaje de mexicanos, sólo resulta oportuno dictaminar en lo que respecta a que únicamente mexicanos por nacimiento puedan desempeñar funciones de Agente Aduanal.

"Teniendo en consideración las suscritas Comisiones que indiscutiblemente, como lo aseveran los autores de esta iniciativa, que en muchos países tal función está sólo reservada para los nacionales por nacimiento; así como la tendencia universal conocida con el nombre de autarquía en su aspecto de protección al elemento autóctono, atendemos la petición de los solicitantes y con todo respeto venimos a someter a Vuestra Soberanía el siguiente proyecto de adición al Artículo 32 de la Constitución Federal.

"Artículo único. Se adiciona el artículo 32 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en los siguientes términos:

"Artículo 32. Los mexicanos serán preferidos a los extranjeros, en igualdad de circunstancias, para toda clase de concesiones y para todos los empleados, cargos o comisiones del Gobierno en que no sea indispensable la calidad de ciudadano. En tiempo de paz ningún extranjero podrá servir en el Ejército, ni en las fuerzas de policía o seguridad pública.

"Para pertenecer a la marina nacional de guerra y desempeñar cualquier cargo o comisión en ella, se requiere ser mexicano por nacimiento. Esta misma calidad será indispensable en los capitanes, pilotos, patronos y primeros maquinistas de los buques mercantes mexicanos, debiendo tenerla, además, los que compongan las dos

terceras partes de la tripulación. Será también necesaria la calidad de ciudadano mexicano por nacimiento para desempeñar las funciones de Agente Aduanal.

"Transitorios:

"Artículo 1o. Se concede un plazo de seis meses a los agentes aduanales que en la actualidad funcionen sin tener la calidad de ciudadanos mexicanos por nacimiento, para que hagan entrega de sus oficinas respectivas.

"Artículo 2o. Este decreto entrará en vigor desde la fecha de su publicación en el "Diario Oficial de la Federación."

"Sala de Comisiones de la Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión.- México, D. F., a 2 de diciembre de 1933.- 2a. Comisión de Puntos Constitucionales: Eugenio Méndez.- José Santos Alonso.- Ernesto Martínez Macías.- 3a. Comisión de Trabajo y Previsión Social: Alberto Coria.- Carolino Anaya.- Daniel J. Castillo."

A discusión en lo general. No habiendo quien haga uso de la palabra, se procede a recoger la votación nominal. Por la afirmativa.

- El C. Prosecretario Antuna: Por la negativa. (Votación.)

- El C. Prosecretario Gómez Fernando: ¿Falta algún ciudadano diputado por votar por la afirmativa?

- El C. Prosecretario Antuna: ¿Falta algún ciudadano diputado por votar por la negativa?

- El C. Prosecretario Gómez Fernando: Se procede a recoger la votación de la Mesa. (Votación.)

Aprobado en lo general por unanimidad de 115 votos.

A discusión en lo particular.

"Artículo único. Se adiciona el artículo 32 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en los siguientes términos:

"Artículo 32. Los mexicanos serán preferidos a los extranjeros, en igualdad de circunstancias, para toda clase de concesiones y para todos los empleos, cargos o comisiones del Gobierno en que no sea indispensable la calidad de ciudadano. En tiempo de paz ningún

extranjero podrá servir en el Ejército, ni en las fuerzas de policía o seguridad pública.

"Para pertenecer a la marina nacional de guerra y desempeñar cualquier cargo o comisión en ella, se requiere ser mexicano por nacimiento. Esta misma calidad será indispensable en los capitanes, pilotos, patronos y primeros maquinistas de los buques mercantes mexicanos, debiendo tenerla, además, los que compongan las dos terceras partes de la tripulación. Será necesaria la calidad de ciudadano mexicano por nacimiento para desempeñar las funciones de Agente Aduanal."

Está a discusión. No habiendo quien haga uso de la palabra, se reserva para su votación.

"Transitorios.

"Artículo 1o. Se concede un plazo de seis meses a los agentes aduanales que en la actualidad funcionen sin tener la calidad de ciudadano mexicanos por nacimiento, para que hagan entrega de sus oficinas respectivas." Está a discusión. No habiendo quien haga uso de la palabra, se reserva para su votación.

"Artículo 2o. Este decreto entrará en vigor desde la fecha de su publicación en el "Diario Oficial de la Federación."

Está a discusión. No habiendo quien haga uso de la palabra, se procede a recoger la votación nominal de los artículos reservados. Por la afirmativa.

- El C. Prosecretario Antuna: Por la negativa. (Votación.)

- El C. Prosecretario Gómez Fernando: ¿Falta algún ciudadano diputado por votar por la afirmativa?

- El C. Prosecretario Antuna: ¿Falta algún ciudadano diputado por votar por la negativa?

- El C. Prosecretario Gómez Fernando: Se procede a recoger la votación de la Mesa. (Votación.)

Aprobados por unanimidad de 115 votos. Pasa al Senado para sus efectos constitucionales.

**Proceso legislativo:
MINUTA**

CÁMARA REVISORA: SENADORES
MINUTA
México, D.F., a 20 de Diciembre de 1933.

“De la Cámara de Diputados, remitiendo el expediente con el proyecto de adición al artículo 32 Constitucional, estableciendo que las funciones de Agente Aduanal estén reservadas a los mexicanos por nacimiento.

Se pregunta si se dispensan los trámites.

EL C. CAMPERO:- Pido la palabra, en contra de la dispensa de trámites.

EL C. PRESIDENTE:- Tiene la palabra el C. Campero.

EL C. CAMPERO:- En diversas ocasiones han llegado a esta Cámara de Senadores solicitudes de casi todas las agrupaciones marítimas de los dos litorales de la República. Esas peticiones se refieren exclusivamente a las reformas del art. 32 Constitucional que ya viene modificando en otro sentido por la Cámara de Diputados. Yo ruego a la Asamblea, por lo tanto, que, en vez de aprobar desde luego el proyecto de la Cámara de Diputados, se turne el mismo a la Comisión del Senado a cuyo estudio han pasado las peticiones recibidas. En tal virtud, pido se retire este asunto de la discusión y pase al estudio de la Comisión correspondiente. Las peticiones a que me he referido están respaldadas por todas las agrupaciones de trabajadores del mar, pescadores, alijadores y, en fin, todas las agrupaciones marítimas cuyas actividades tienen conexión con el artículo 32 constitucional, pues en esencia, la reforma que se pide consiste en establecer que, para ser tripulante de un barco, capitán, piloto, maquinista o desempeñar cualquier puesto en naves mercantes mexicanas, es necesaria la nacionalidad mexicana por nacimiento.

Tal como está ahora el artículo 32, aparece con la salvedad de que únicamente deben de ser mexicanos el Capitán, el Maquinista, etc., y no se hace mención, por ejemplo, de los sobrecargos ni del resto de empleados de categoría de los

barcos, que precisamente quieren se haga una reforma más radical en favor de los trabajadores mexicanos.

Por esta razón pido que la comisión que tiene en estudio esas objeciones, formule un dictamen de acuerdo con las reformas que propone la H. Cámara de Diputados, pero incluyendo en el mismo el requisito de que todos los tripulantes de los barcos deben ser mexicanos por nacimiento.

EL SECRETARIO LABRA WENCESLAO:- Se consulta a la Asamblea si está de acuerdo en que se turne este asunto a la Comisión respectiva.

¿Están de acuerdo con ello los señores Senadores?

(Voces:- Sí, sí, sí)

EL SECRETARIO LABRA WENCESLAO.- Pasa a la Comisión de Puntos Constitucionales.

Proceso legislativo:

DECLARATORIA

DECLARATORIA

México, D.F., a 21 de Noviembre de 1934.

“ El mismo C. Secretario (leyendo):

"Comisiones unidas, 2a. de Puntos Constitucionales, 3a. de Trabajo y de Marina.

"Honorable Asamblea:

"Las Comisiones que suscriben han recibido la documentación relativa a la aprobación de las Legislaturas locales, a la reforma del artículo 32 de la Constitución Federal, en el sentido de que, para pertenecer a la Marina Nacional de Guerra, desempeñar cualquier puesto en la Marina Mercante y ejercer las funciones de Agente Aduanal, se requiere la calidad de ciudadano mexicano por nacimiento.

"Hecho el cómputo de dichas Legislaturas, las Comisiones encontraron que son en número de veinte las que han otorgado su aprobación a la citada reforma, siendo ellas las de los Estados de Aguascalientes, Campeche, Coahuila, Colima, Chiapas, Chihuahua, Durango, Guanajuato, Guerrero, Hidalgo, Jalisco, México, Oaxaca, Puebla, Querétaro, San Luis Potosí, Tabasco, Tlaxcala, Veracruz y Zacatecas.

"Atentas las Comisiones a lo establecido por el artículo 135 de nuestra Ley Fundamental, estiman que es llegado el momento de hacer la declaración correspondiente, y en esa virtud, se permiten el honor de proponer a Vuestra Soberanía conceda su aprobación al siguiente proyecto de declaratoria:

"Artículo único. El Congreso de los Estados Unidos Mexicanos, en uso de la facultad que le confiere el artículo 135 de la Constitución Federal y previa la aprobación de la mayoría de las Legislaturas de los Estados, declara reformado el artículo 32 de la Constitución Política del País, en los siguientes términos:

"Artículo 32. Los mexicanos serán preferidos a los extranjeros en igualdad de circunstancias, para toda clase de concesiones y para todos los empleos, cargos o comisiones del Gobierno, en que no sea indispensable la calidad de ciudadano. En tiempo de paz ningún extranjero podrá servir en el Ejército, ni en las fuerzas de policía o seguridad pública.

"Para pertenecer a la Marina Nacional de Guerra y desempeñar cualquier cargo o comisión en ella, se requiere ser mexicano por nacimiento. Esta misma calidad será indispensable en capitanes, pilotos, patrones, maquinistas y, de una manera general, para todo el personal que tripule cualquiera embarcación que se ampare con la bandera mercante mexicana. Será también necesaria la calidad de ciudadano mexicano por nacimiento para desempeñar el cargo de capitán de puerto y todos los servicios de practica, así como las funciones de Agente Aduanal en la República.

"Transitorios:

"Artículo 1o. Se concede un plazo de seis meses a los agentes aduanales que en la actualidad funcionen sin tener la calidad de ciudadano mexicano por nacimiento, para que hagan entrega de sus oficinas respectivas.

"Artículo 2o. Este decreto entrará en vigor desde la fecha de su

publicación en el "Diario Oficial" de la Federación."

"Sala de Comisiones de la H. Cámara de Diputados del Congreso de la Unión. - México, D. F., a 21 de noviembre de 1934. - 2a. Comisión de Puntos Constitucionales: Enrique Romero Courtade. - Jesús Torres Caballero. - 3a. Comisión de Trabajo: Alfonso Ramírez Paulín. - Rafael Cebada Tenreiro. - Comisión de Marina: Rodolfo T. Loaiza. - Ramón Félix Flores."

Está a discusión la declaratoria. No habiendo quien haga uso de la palabra, en votación económica se pregunta si se aprueba. Los que estén por la afirmativa sírvanse manifestarlo. Aprobada. Pasa al Senado para los efectos legales.

ANEXO 3.

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en 1944.

Proceso de reforma al artículo 32.

Contenido: Iniciativa, exposición de motivos en cámara de origen y discusión.

CÁMARA DE ORIGEN: DIPUTADOS EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

México, D.F., a 22 de Septiembre de 1942.

INICIATIVA DE DIPUTADOS

"A los CC. Secretarios de la H. Cámara de Diputados de la XXXVIII Legislatura de la Unión. - Presentes.

"El suscrito, miembro de esta H. Cámara, en ejercicio de la facultad que me otorga la fracción II del artículo 71 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y considerando:

*"Primero. Que **el texto actual de la Suprema Ley de la República no menciona a la Aeronáutica Militar nacional**, omisión que no permite a ésta ser, dentro del Estado Mexicano, otra **institución armada de la categoría del ejército de tierra firme y de la Marina de Guerra.***

"Segundo. Que esa omisión constitucional debe desaparecer, ya que la experiencia ha probado suficientemente que se les resta mucha libertad de acción y, por lo mismo, eficacia, a los efectivos aéreos cuando sólo se emplean en la guerra como elementos de ejército de tierra firme, o de ejército marítimo, es decir, como partes integrantes de entidades bélicas que nada más pueden moverse en el espacio de dos dimensiones.

"Tercero. Que debe ser subsanada esa omisión lo más pronto posible, atendiendo, sobre todo, a que hoy por hoy ningún Estado puede dejar de proveer eficaz y perentoriamente a su seguridad, supuesto que todos estamos al cabo que la conflagración desencadenada en 1939, la que México no pudo eludir, es consecuencia de la política de agresión que han adoptado

determinadas potencias militares.

"Por lo expuesto, vengo a iniciar ante la H. Cámara de Diputados de la XXXVIII Legislatura de la Unión, sean adicionados los artículos constitucionales 32, párrafo segundo; 73, fracción XIV; 76, fracción II, y 89, fracciones IV, V y VI, conforme al texto siguiente:

"Artículo 32. ...

Segundo párrafo. - Para pertenecer a la Marina Nacional de Guerra, o a la Fuerza Aérea, y desempeñar cualquier cargo o comisión en ellas, se requiere ser mexicano por nacimiento. Esta misma calidad será indispensable en capitanes, pilotos, patrones, maquinistas, mecánicos y, de una manera general, para todo el personal que tripule cualquier embarcación o aeronave que se ampare con la bandera o insignia mercante mexicana. Será también necesaria la calidad de mexicano por nacimiento para desempeñar los cargos de Capitán de Puerto y todos los servicios de practicaje y Comandante de Aeródromo, así como todas las funciones de Agente Aduanal en la República.

"Artículo 73. ...

"Fracción XIV. Para levantar y sostener a las instituciones de la Unión, a saber: Ejército, Marina de Guerra y Fuerza Aérea nacionales y para reglamentar su organización y servicio.

"Artículo 76. ...

"Fracción II. Ratificar los nombramientos que el mismo funcionario haga de ministros, agentes diplomáticos, cónsules generales, empleados superiores de Hacienda, coroneles y demás jefes superiores del Ejército, Armada y Fuerza Aérea nacionales, en los términos que la ley disponga.

"Artículo 89. ...

"Fracción IV. Nombrar con aprobación del Senado, los coroneles y demás oficiales superiores del Ejército, Armada y Fuerza Aérea nacionales, y los empleados superiores de Hacienda.

"Fracción V. Nombrar a los demás oficiales del Ejército, Armada y Fuerza Aérea nacionales, con arreglo a las leyes.

"Fracción VI. Disponer de la totalidad de la fuerza armada permanente, o sea del Ejército terrestre, de la Marina de Guerra y de

la Fuerza Aérea para la seguridad interior y defensa exterior de la Federación.

"Como la necesidad de las adiciones propuestas es del todo evidente, espero de esta H. Cámara se sirva aprobarlas y turnar mi iniciativa al Senado para los efectos que la misma Constitución señala para sus adiciones y reformas.

"Protesto muy atenta y distinguida consideración.

"Sufragio Efectivo. No Reelección

Proceso legislativo:

DISCUSIÓN/ORIGEN

DISCUSIÓN

México, D.F., a 6 de Octubre de 1942.

"En votación económica se pregunta si se dispensan los trámites. Los que estén por la afirmativa, sírvanse manifestarlo. Dispensados. Está a discusión.

- El C. Corzo Molina Ángel H.: Pido la palabra.

- El C. Presidente: Tiene usted la palabra.

*- El C. Corzo Molina Ángel H.: Honorable Asamblea: Como acabáis de escuchar, sometí a la consideración de Vuestra Soberanía una reforma a nuestra Carta Magna, **a efecto de que ésta considere a la aeronáutica militar nacional en la misma categoría que al Ejército de tierra firme y a la Marina de Guerra.***

*Quizás sea superfluo pretender fundar ante vosotros la necesidad de esta innovación, ya que en la conciencia de todo el mundo está **la importancia a que ha llegado la aeronáutica.***

*Naturalmente, **cuando fue expedida nuestra Carta Suprema no se incluyó la aeronáutica porque no se previó el gran desarrollo que iba a tener; pero en la actualidad es un factor marcial de primer orden** y, por lo mismo, no es conveniente que nuestro Código Supremo la siga ignorando.*

Es más: la aeronáutica tiene sobre los demás elementos armados esta ventaja: la de que no sólo es exclusivamente un factor de orden militar, sino que también lo es en tiempo de paz, un factor para conseguir, para lograr por medio de él, la grandeza y el desarrollo de la patria, ya que puede servir para intensificar los medios de transporte, para hacer levantamientos aerofotográficos, para dar auxilio a regiones aisladas, para llevar elementos de vida de primera necesidad a aquellas regiones donde no es posible tener acceso por otro medio. ¡Son infinitos los usos y aplicaciones que puede tener la aeronáutica militar en tiempo de paz!

Por lo tanto, no será una carga onerosa para la nación. Es el caso único con relación a los demás elementos armados, porque estos son y exclusivamente sirven, para la aplicación militar y en tiempo de paz vienen representando una carga para la nación.

Por lo mismo, y teniendo en cuenta todo lo expuesto, compañeros, espero que sea aprobada por unanimidad la iniciativa que me he permitido presentar a la consideración de Vuestra Soberanía.

- El C. secretario Gutiérrez Roldán Emilio: En relación con este asunto y no habiendo quien haga uso de la palabra, se reserva para ser votado con los decretos que están pendientes de votación nominal. Se va a proceder a tomar la votación de los decretos que se han reservado. Por la afirmativa.

- El C. secretario Márquez Ricaño Luis: Por la negativa. (Votación).

- El C. secretario Gutiérrez Roldán Emilio: ¿Falta algún ciudadano diputado de votar por la afirmativa?

- El C. secretario Márquez Ricaño Luis: ¿Falta algún ciudadano diputado de votar por la negativa? Se va a tomar la votación de la Mesa. (Votación).

*Por unanimidad de 90 votos fueron aprobados los proyectos de decreto. Pasan al Senado para los efectos constitucionales.”
(lo resaltado es propio)*

ANEXO 4.
Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en 1997.

Proceso de reforma al artículo 32.

Contenido: Exposición de motivos en Cámara de Senadores.

Proceso legislativo:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

CÁMARA DE ORIGEN: SENADORES EXPOSICIÓN DE MOTIVOS
MÉXICO D.F., A 3 DE DICIEMBRE DE 1996.
INICIATIVA

*“CC. SECRETARIOS DE LA CÁMARA DE SENADORES DEL
HONORABLE CONGRESO DE LA UNIÓN.
PRESENTES.*

“En ejercicio de la facultad que al Presidente de la República confiere el artículo 71 fracción I de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, me permito someter a consideración de esa honorable Soberanía el reformar los artículos 30, 32 y 37 de nuestra Ley Fundamental.

“La reforma constitucional propuesta tiene por objeto 1a no pérdida de la nacionalidad mexicana, independientemente de que se adopte alguna otra nacionalidad o ciudadanía. Con esta medida, se pretende que quienes opten por alguna nacionalidad distinta a la mexicana, puedan ejercer plenamente sus derechos en su lugar de residencia, en igualdad de circunstancias respecto a los nacionales del lugar.

“Esta reforma constitucional se ve motivada por el hecho de que un número importante de mexicanos que reside en el extranjero, se ve desfavorecido frente a los nacionales de otros países cuyas legislaciones consagran la no pérdida de su nacionalidad. De esta manera, México ajustaría su legislación a una práctica crecientemente utilizada en la comunidad internacional y, con ello, daría pie para que sus nacionales defiendan de mejor manera sus intereses donde residen, sin menoscabo de conservar su nacionalidad mexicana.

(...)

“De igual manera, se agrega un nuevo párrafo, en el artículo 32, para

que aquellos mexicanos por nacimiento que posean otra nacionalidad, al ejercer sus derechos y cumplir sus obligaciones derivados de la legislación mexicana, siempre sean considerados como mexicanos, por lo que, para el ejercicio de esos derechos y el cumplimiento de sus obligaciones, deberán sujetarse a las condiciones que establezcan las leyes nacionales.

“En el marco de esta reforma, resulta indispensable tener presente que **el ejercicio de los cargos y funciones correspondientes a las áreas estratégicas o prioritarias del Estado mexicano que por naturaleza sustentan el fortalecimiento de la identidad y soberanía nacionales**, exige que sus titulares estén libres de cualquier posibilidad de vínculo jurídico o sumisión hacia otros países.

“Por ello, **se agrega otro nuevo párrafo también en el artículo 32, en el que los cargos establecidos en la Constitución, tanto los de elección popular, tales como los de Presidente de la República, Senadores, Diputados y Gobernadores, así como los de Secretarios de Estado, Ministro de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, y todos los que se señalen en otras leyes del Congreso de la Unión, que de alguna manera puedan poner en riesgo la soberanía y lealtad nacionales, se reservan de manera exclusiva a mexicanos por nacimiento** que no adquieran otra nacionalidad.

“Considerando además, que **las Fuerzas Armadas por norma constitucional y legal tienen como misión principal garantizar la integridad, independencia y soberanía de la Nación**, el derecho de pertenecer a las mismas y de desempeñar cargos o comisiones en ellas, se reserva igualmente, en el propio artículo 32, de manera exclusiva, a los mexicanos por nacimiento que no posean otra nacionalidad.

(...)”

(lo resaltado es propio)

BIBLIOGRAFÍA

- ACOSTA ROMERO, Miguel, *“Teoría General del Derecho Administrativo”*, Primer Curso, 11ª Edición, Editorial Porrúa, México, 1993.
- ARTEAGA NAVA, Elisur, *“Derecho Constitucional” Instituciones Federales, Estatales y Municipales*, Tomo III, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 1994.
- BAUZA ARAUJO, Álvaro, *“Principios de Derecho Aéreo”*, Editorial Depalma, Buenos Aires, Argentina, 1955.
- CARBONELL, Miguel, *“Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos Comentada”* México, Editorial Porrúa 2007.
- FRAGA, Gabino, *“Derecho Administrativo”*, 30ª edición, México, Editorial Porrúa, 1991.
- FOGLIA A., Ricardo y Mercado, Angel R., *“Derecho Aeronáutico”*, Editorial Abaledo-Perrot Buenos Aires, Argentina, 1976.
- FOLCHI ORESTES, Mario. *“Temas de Aviación Comercial y derecho Aeronáutico y espacial III”*, Editorial Lara, Buenos Aires, Argentina, 2000.
- HAMILTON, Eduardo, *“Manual de Derecho Aéreo”*, 2ª edición, Editorial Jurídica de Chile, Chile 1960.
- LENA PAZ, Juan A, *“Compendio de derecho aeronáutico”*, Editorial Plus Ultra, Buenos Aires, Argentina, 1975.
- RODRÍGUEZ JURADO, Agustín, *“Teoría y Práctica del Derecho Aeronáutico”*, 2ª edición, Tomo I, Editorial de Palma Buenos Aires, Argentina, 1986.
- ROJAS CABALLERO, Ariel Alberto, *“Las Garantías Individuales en México”*, Editorial Porrúa, México 2002

- TAPIA SALINAS, Luís. “Derecho Aeronáutico”, 2ª Edición, Editorial Bosch, Barcelona, España, 1993.
- _____, “Curso de Derecho Aeronáutico”, Editorial Bosch, Barcelona, España, 1980.
- TENA RAMÍREZ, Felipe, “*Derecho Constitucional Mexicano*” 34ª edición, Editorial Porrúa, México, 2001.
- _____, “*Leyes Fundamentales de México 1808-1989*”, 15ª edición, Editorial Porrúa México.
- VIDELA ESCALADA, Federico N., “*Derecho Aeronáutico*”, Tomo II, Víctor P. de Zavala Editor, Argentina, 1970.

DICCIONARIOS

- Diccionario Jurídico Mexicano, Instituto de Investigaciones Jurídicas de la Universidad Nacional Autónoma de México, editorial Porrúa, México, 1994.
- Palomar de Miguel, Juan, “*Diccionario para Juristas*”, Tomo I, 2ª Edición, Editorial Porrúa, México, 2003, página 813.
- Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española.

LEGISLACIÓN NACIONAL

Constituciones.

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos de 1857.
- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, de 1917.
- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, reformada mediante decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación, el 15 de diciembre de 1934.

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, reformada mediante decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación, el 10 de febrero de 1944.
- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, reformada mediante decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación, el 20 de marzo de 1997.

Leyes federales

- Ley de Aviación Civil, publicada en el Diario Oficial de la Federación, el viernes 12 de mayo de 1995.
- Ley Federal del Trabajo, publicada en el Diario Oficial de la Federación, el miércoles 1 de abril de 1970.

Reglamentos

- Reglamento de la Ley de Aviación Civil, publicado en el Diario Oficial de la Federación el lunes 7 de diciembre de 1998.
- Reglamento de Operación de Aeronaves Civiles, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 22 de noviembre de 1950.
- Reglamento para la Expedición de Permisos, Licencias y Certificados de Capacidad del Personal Técnico Aeronáutico, publicado en el Diario Oficial de la Federación el veinticuatro de junio de dos mil cuatro.

Circulares

- Circular Obligatoria CO AV-12/07

JURISPRUDENCIA DE LA SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN.

- *“LIBERTAD DE TRABAJO. NO ES ABSOLUTA DE ACUERDO CON LOS PRINCIPIOS FUNDAMENTALES QUE LA RIGEN (ARTÍCULO 5o.,*

PÁRRAFO PRIMERO, DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS).

- *“AMPARO CONTRA LEYES. SUS EFECTOS SON LOS DE PROTEGER AL QUEJOSO CONTRA SU APLICACIÓN PRESENTE Y FUTURA.”*
- *“FACULTAD REGLAMENTARIA. SUS LÍMITES.”*
- *“FACULTAD REGLAMENTARIA. SUS LÍMITES.”*
- *“FACULTAD REGLAMENTARIA DEL PODER EJECUTIVO FEDERAL. SUS PRINCIPIOS Y LIMITACIONES.”*

CONVENIOS INTERNACIONALES

- Convenio Sobre Aviación Civil Internacional, Anexo 9.

LEGISLACIÓN EXTRANJERA

España

- Código Civil Español
- La Ley 48/1960, de 21 de julio, Sobre Navegación Aérea.
- Real Decreto-ley 6/1999, de 16 de abril, de Medidas Urgentes de Liberalización e Incremento de la Competencia.
- Disposición Adicional Primera del Real Decreto 270/2000, de 25 de febrero, por la que se determinan las condiciones para el ejercicio de las funciones del personal de vuelo de las aeronaves civiles.
- Orden de 14 de julio de 1995, sobre títulos y licencias aeronáuticas civiles.
- Orden de 20 de enero de 1997.
- Resolución de 20 de abril de 1990, sobre el certificado de cabina de pasajeros.

Perú

- Ley Aeronáutica Civil del Perú.
- Reglamento de la Ley Aeronáutica Civil del Perú.
- Regulaciones Aeronáuticas del Perú Parte 1
- Regulaciones Aeronáuticas del Perú Parte 61
- Regulaciones Aeronáuticas del Perú *Parte 63*

Argentina

- Ley 17.285. Código Aeronáutico de la República Argentina.
- Decreto 1954/77, de 08 de julio de 1977.
- Regulaciones Argentinas de Aviación Civil, Parte 1.
- Regulaciones Argentinas de Aviación Civil, Parte 61.
- Regulaciones Argentinas de Aviación Civil, Parte 63.
- Regulaciones Argentinas de Aviación Civil, Parte 64.