

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO
FACULTAD DE DERECHO



CONDICION JURIDICA DEL COMANDANTE
DE LA AERONAVE EN LAS LEYES DE
MEXICO.

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO
FACULTAD DE DERECHO



FACULTAD DE DERECHO
BIBLIOTECA CENTRAL
DERECHO INTERNACIONAL

TESIS
que para obtener el Título
de LICENCIADO EN DERECHO
PRESENTA

México, D. F. 1970

Jesús Corona Gutiérrez



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.

A MI PADRE: RUBEN CORONA

Q. E. P. D.



FACULTAD DE DERECHO
SEMINARIO
DE
DERECHO INTERNACIONAL

A MI MADRE: ELENA G. VDA. DE CORONA

CON PROFUNDO AMOR

A MIS HERMANOS:

ANTONIA

ELENA Y JESUS

ANGELINA Y ANTONIO

BENITA Y SALVADOR

RUBEN E HILDA

PANCHITA Y JESUS

RAMON Y PINA

ROBERTO

BERNARDO

FRANCISCO Q. E. P. D.

DAVID

Y

ARMANDO



FACULTAD DE DERECHO
SEMINARIO
DE
DERECHO INTERNACIONAL

AL LIC. ENRIQUE M. LOEZA
A QUIEN LE DEBO LA REALIZACION
DE ESTE TRABAJO.



FACULTAD DE DERECHO
SEMINARIO
DE
DERECHO INTERNACIONAL

AL LIC. JOSE DAVALOS M.
COMPAÑERO, AMIGO Y
MAESTRO.

A MIS PRIMOS: ROBERTO

Y

AURORA

A TODOS MIS PRIMOS

A MIS PADRINOS: JOSE

Y

MA. DE LA LUZ

A TODOS MIS AMIGOS

A:

BEATRIZ GABRIELA

C A P I T U L O I

- a) **História General de la Aviación**
- b) **Breve História de la Aviación Comercial en México**
- c) **Naturaleza Jurídica del Comandante de la Aeronave, antes del Movimiento laboral del 4 de agosto de 1958**
- d) **Su Condición Legal después de la Reforma a la Ley Federal del Trabajo**

A) HISTORIA GENERAL DE LA AVIACION

La aviación creció desde ser un profético sueño hasta convertirse en una tangible realidad.

La historia de los tempranos tiempos anota las tentativas del hombre para conquistar el aire, y muchas leyendas relatan los esfuerzos realizados para volar: el mito de Pegaso, el caballo alado; el de Icaro; las leyendas de los incas, no tan conocidas, que hablan de un personaje llamado Agar Utso, al que le crecieron las alas y voló hacia el sol, hecho relacionado, posiblemente, con el culto solar de los incas; por último, la que tiene más verosimilitud es la fábula de Taranto, quien hacia el año 400 antes de la era cristiana, se supone que construyó una paloma mecánica de madera.

Desde esa época no se registró nada de importancia hasta los tiempos de Roger Bacon, en 1250, quien sin haber realizado una obra efectiva, fue el más destacado representante de un grupo que especuló con la posibilidad de volar. Leonardo da Vinci fue un pensador realmente importante. Creyó -- que el vuelo era posible usando solamente la fuerza muscular del hombre y alas sujetas al cuerpo. Giovanni Alfonso Borelli, matemático italiano de fines del siglo XVII, convencido de la imposibilidad de volar por el solo esfuerzo muscular, aplica las matemáticas al vuelo y publica trabajos en apoyo de su -

teoría. Hasta el siglo XIX hubo pensadores que siguieron muchas de sus teorías.

Con la invención de la hélice, por Cayley, y el perfeccionamiento, por Pfenau, Pettigrew, Henson y otros, la aviación obtiene un rápido progreso. En 1796 sir George Cayley demostró la eficacia de la hélice construyendo una pequeña máquina en la cual usó plumas como hélices y que realizaba un rápido vuelo vertical. En 1816 J. Degen y en 1823 Ottorino Sarti, construyeron modelos ajustándose al principio del helicóptero ideado por Cayley. En 1842, W. H. Phillips, construyó uno movido por vapor que realizó cortos vuelos. Stringfellow, que había trabajado con Henson, diseñó y construyó un modelo muy mejorado: tuvo gran éxito y fue el primero que realizó un vuelo largo; tenía tres metros de envergadura y se accionaba por una eficiente máquina de vapor. Posteriormente construye otro modelo movido por una máquina de 1/3 H. P.: era un triplano. No existen pruebas de que haya volado, no obstante lo cual ganó un premio de cien libras en el Palacio de Cristal de Londres.

En 1871, después de largos estudios y observaciones, el alemán Otto Lilienthal había construido dos alas combadas y cubiertas de tela, con un espacio para pasar la cabeza y los hombros y con una cola para equilibrarlas. Con este aparato se dirigió a la cima de una colina de pendientes muy suaves, y dando la cara al viento, corrió hasta que las alas so-

portaron el peso del cuerpo; planeó luego colina abajo en un corto vuelo, inclinándose hacia uno y otro lado para restablecer el equilibrio. En sucesivos vuelos aprovechó las ráfagas del viento para elevarse a mayor altura que la inicial. En 1896, mientras volaba en el aparato más grande que había construido, parte de éste se desarmó y Lilienthal cayó desde una altura considerable. La noticia de la muerte de Otto reavivó el viejo interés que los hermanos Wilbur y Orville - Wright, de E. U., tenían por la aviación. Construyeron un planeador utilizando las ideas de Lilienthal, lo probaron en Dayton, en 1900 y después en Kitty Haw (Carolina del Norte), lugar favorable por los vientos y el terreno. Habiendo resuelto el problema de la estabilidad, los hermanos Wright, pensaron en aplicarle poder a la máquina. Construyeron su propio motor de cuatro cilindros y 12 H. P., que colocaron en un nuevo aeroplano con dos hélices movidas por cadenas de bicicleta que giraban en dirección contraria. El vuelo de prueba se hizo el 17 de dic. de 1903 y duró 12 segundos en su primer intento, y en el segundo alcanzó una duración de 59. En 1905 -- presentaron una máquina a su gobierno, pero éste no mostró interés, no así el de Francia que en 1908 compró los derechos -- en 100.000 dólares y en agosto ganaron el premio de Michelin por un vuelo de 78 millas. Contemporaneo de los hermanos Wright, fue Alberto Santos Dumont, brasileño radicado en Francia que se apasionó por los aparatos más livianos que el aire; --

construyó un globo con el que realizó un viaje al rededor de la torre Eiffel. En 1905 contruyó un aeroplano con motor, el Bis 13, que apenas voló, y luego construyó el Bis 14, que se elevó en sept. de 1906 por ocho segundos. Santos Dumont creyó ser el primero en volar, pues ignoraba el vuelo de los -- hermanos Wright de tres años atrás. Louis Blériot, después -- de innumerables fracasos logra elevarse, el 5 de abril de -- 1907, en un monoplano con motor colocado en la parte delante -- ra y de la cual derivan la mayoría de los modelos siguientes. El 21 de marzo de 1908, León Delagrange llevó a Farman como primer pasajero. El 14 de sept. Santos Dumont hizo el primer vuelo público con su nuevo aeroplano, el Demoiselle, con el que batió ese mismo año el record de duración, volando ocho minutos. Luois Blériot construyó también un aeroplano de pa -- sajeros en 1909, tenía una cabina en forma de caja y llevó a Santos Dumont y a Farman el 12 de julio. Ese mismo año riva -- lizaron, Blériot y Latham, por cruzar el Canal de la Mancha. Blériot se le adelanta y al amanecer del día 25 de junio de 1909, teniendo fracturado un tobillo, pone proa a Inglaterra y después de 37 minutos de vuelo descendió en las cercanías del Castillo de Dover.

Hasta antes de la Guerra del 14, el aeroplano había sido utilizado sólo como deporte, no obstante varios intentos de comercialización. Durante esta conflagración mundial, se -

llegó a considerar que la victoria radicaría en la supremacía aérea. Los Estados beligerantes se dieron a la tarea de producir más y mejores aparatos; se crearon cantidad de armadoras que permitieron en la post-guerra aprovecharse de todos los adelantos obtenidos. De estas experiencias demostrativas de las posibilidades de la aviación, nacieron grandes compañías aéreas: La Pan American Airways, La Cía. Aeropostales, Lacteoere y luego la Air France. A partir de esa época el progreso fue rápido en todos los aspectos y correspondió a todas las carencias y exigencias. En el campo de los transportes de pasajeros y carga se nota un aumento en la capacidad, velocidad y seguridad en los aviones, hasta llegar al prototipo de las aeronaves modernas como el notable Boeing 247, norteamericano bimotor totalmente metálico, creado en 1934, de gran seguridad de vuelo y de una velocidad de 270 km/h; fue uno de los primeros en utilizar el instrumental de vuelo a ciegas; este instrumental es usado actualmente en todas las aeronaves modernas. A este aparato siguieron otros de diseño similar, los Douglas DC-1, DC-2, DC-3, este último es un bimotor monoplano que puede llevar hasta 25 pasajeros a una velocidad de 300 km/h. Posteriormente, en 1938, aparece el DC-4, que sirvió durante la Segunda Guerra Mundial con el nombre de C-54, llegaban a desarrollar una velocidad de 384 km/h.. En 1946 se crea el DC-6 muy usado por las actuales compañías aéreas, con una capacidad para 52 pasajeros, el DC-7, una versión mayor que

el anterior y los enormes C-74 Globemaster y C-97 Stratocruiser con una envergadura de 42 metros, un largo de 33 y cargado llega a pesar 71 toneladas, desarrolla una velocidad de 600 km/h., posteriormente aparecen el Boeing 707 y el DC-8, con capacidad para más de 150 pasajeros. Y este año, el Boeing 747, última palabra en aeronaves destinadas a transportes de pasajeros.

B) BREVE HISTORIA DE LA AVIACION COMERCIAL EN MEXICO

La convivencia constante de los Estados con sus ve ci nos, permite la aceleración en el progreso de un pueblo.

Nuestro País, ha procurado unirse en forma más estrecha con el resto del mundo, y se ha valido en su esfuerzo de todos los medios posibles. Uno de ellos de entre todos és tos es el que se realiza por el servicio de transporte aéreo; esto ha hecho que la actividad aviatoria, de gran importancia para nuestro país, llegue a sentir la necesidad de una reglamentación, tanto interna como internacional, que permita la correspondencia y reciprocidad con otros países de todos los actos y normas reguladas por un Derecho Nacional de la Aviación.

Esa reglamentación internacional se ha llevado a cabo mediante los ya múltiples Congresos, Convenios y Conferencias en los que México ha tomado parte y con criterio propio y adhiriéndose en otras ocasiones a las resoluciones de otros países, han llegado a lograr de la reciente aviación comercial, el medio de transporte de mayor importancia para nuestra futurista civilización.

De entre los convenios internacionales en los que ha participado México, tenemos:

La Conferencia Internacional de Derecho de la Aviación celebrada en París el 6 de noviembre de 1925, en la

que nuestro país fue debidamente representado por su delegado Sr. Arturo Pani quien firmó un "Proyecto de Convención" formado de 21 artículos, aplicables a los transportes internacionales por aeronaves de carácter comercial; y dos convenciones, una para la unificación de ciertas reglas relativas a los daños causados por las aeronaves a terceras personas en la superficie y otra para las reglas relativas al embargo de las aeronaves, por conducto del Sr. De Negri, en la tercera que se celebró en Roma, el 15 de mayo de 1933.

Por otra parte, también participó México en el primer Congreso de Ibero-América de Aeronáutica, que tuvo su sede en Madrid del 25 al 30 de octubre de 1926. En este Congreso se recomienda el establecimiento de una Escuela Superior Ibero-Americana de Navegación Aérea, la conclusión de un arreglo comercial aduanero de transportes, habiendo aprobado a su vez el texto de un Convenio Ibero-Americano de Navegación Aérea que suscrito en aquella ocasión ad referendum, fue ratificado por nuestro país el 7 de febrero de 1928. En esta Convención se encuentran tratados puntos similares a la celebrada el 13 de octubre de 1919, pues en ella se observan principios generales como el de reconocer a cada Estado "soberanía completa y exclusiva sobre el espacio atmosférico correspondiente a su territorio", conceder en tiempo de paz, "libertad de paso inofensivo sobre el territorio" a las aeronaves de los -

Estados contratantes; también se trató lo relativo a la nacionalidad de las aeronaves, certificados de aeronavegabilidad y de aptitud, admisión de la navegación aérea sobre un territorio extranjero, reglas que han de observarse a la salida, en ruta y en aterrizaje; transportes prohibidos y de las aeronaves de Estado e instituyó la Comisión Ibero-Americana de Navegación Aérea. (C.I.A.N.A.).

En los anexos correspondientes al mismo, fue reglamentado lo relativo a las marcas que deben llevar las aeronaves; certificados de navegabilidad, libro de abordó, luces y señales, circulación aérea; también se fijaron algunas definiciones así como las condiciones mínimas requeridas para la obtención de títulos de pilotos o navegantes.

En la Convención sobre Derecho Internacional Privado, celebrada con motivo de la Sexta Conferencia Internacional Americana reunida en la Habana en 1928, México aceptó poner en vigor el Código sobre esta materia. En él se consagraron reglas sobre comercio aéreo, lo mismo que de Derecho Penal Internacional. Se fijaron, además, en esta ocasión, en la "Convención Panamericana de Aviación Comercial", referente a las aeronaves privadas, los lineamientos generales del comercio aéreo internacional, debiendo en cada Estado contratante fijar las rutas o caminos del aire que debería de seguir las aeronaves de los de más, dedicadas al tráfico comercial; se -

prescribió que si transportaban mercancías, deberían ser llevadas, éstas, bajo la custodia de su comandante, los conocimientos, manifiestos y todos los de más documentos exigidos por las disposiciones aduanales y reglamentos de cada país. Se impusieron algunas prohibiciones referentes a los explosivos, armas y municiones y opcionalmente al transporte y uso de aparatos fotográficos; se autorizó el derecho de visita y examen de las aeronaves y el de la verificación de su documentación; se convino en que los requisitos que se exigían por parte de los países por donde se efectuase el tráfico internacional de pasajeros y carga, debería ser igual para todas las aeronaves, nacionales y extranjeras.

DEL 3 al 26 de diciembre de 1933, se celebró en la Ciudad de Montevideo, la Séptima Conferencia Internacional - Americana, en la que se recomendaba la adopción de algunos - principios sobre penalidad y delitos cometidos a bordo de las aeronaves y sobre aviación internacional, resolviendo que se estudiase, por una Comisión de Peritos los medios de acelerar la con el establecimiento de una línea continua de estaciones radiográficas, faros y aeródromos a lo largo de las vías actuales y otros medios que se juzguen convenientes para determinar qué métodos adicionales se pueden idear para tener comunicación más rápida con todos los países americanos.

En casi todas las Conferencias Comerciales Panameri

canas en las que llegó a participar México, pero muy especialmente en la Cuarta, que se celebró en Washington, del 5 de octubre al 13 del mismo mes, del año de 1931, encontramos recomendaciones con el propósito de simplificar los procedimientos relacionados con la salida y despachos de aeronaves, ocupadas en los servicios internacionales de transporte, así como para que los Gobiernos den a las Compañías Aéreas o individuos que operen servicios de navegación internacional, todas las facilidades posibles para la importación de aparatos y -- que además se les conceda la exención del pago de los derechos o de los impuestos, para la importación de combustibles y lubricantes; y que además se les otorgue toda clase de facilidades para llevar a cabo campañas de intensa propaganda que permita aumentar el uso del servicio aéreo de correspondencia con todos los demás países.

En la Quinta Conferencia Comercial Panamericana, celebrada en la Ciudad de Buenos Aires, del 26 de mayo al 19 de junio de 1935, se recomendó el estudio de los trabajos de la Comisión Internacional de Expertos Juristas Aéreos y además aeródromos, así como que la Unión Panamericana recabara la anuencia de Perú para convocar próximamente, una conferencia en la Ciudad de Lima. México en esta ocasión, firmó una "Convención sobre Tránsito de Aviones".

En el acta final de la Conferencia Inter-Americana

de consolidación de la Paz, que se reunió en Buenos Aires a fines de 1936, se encuentra, entre otras, la resolución --- XLVIII sobre transporte aéreo, que recomienda a todos los Gobiernos que estudien y pongan en práctica, dentro de sus posibilidades, los medios tendientes a determinar el abaratamiento del transporte aéreo y que además se trate en la Conferencia de Aviación que habrá de celebrarse el siguiente año en Lima, que los Gobiernos participantes examinen detenida y cuidadosamente, los impuestos y las contribuciones que gravitan sobre el transporte aéreo de personas, correspondencia y carga entre la Repúblicas Americanas y que afectan el costo y desarrollo del servicio.

En la Conferencia Técnica Inter-Americana de Aviación reunida en Lima Perú, fue destacada la representación de la delegación mexicana, pues para realizar la labor de dicha Conferencia, se creó, entre otros, el Comité de Protección Meteorológica a la Aeronáutica y de Legislación. De estos Comités fungieron como presidentes el Coronel Alfredo Lezama y el Lic. Luis Andrade Pradillo, integrantes ambos de nuestra delegación.

En esta Conferencia se acordó, la creación de una Comisión Aeronautica Permanente Americana, se recomendó el estudio y establecimiento de Cátedras de Derecho Aeronáutico en las Universidades Nacionales. Igualmente se propugnó por-

que los Gobiernos de los Estados Facilitaran el comercio aéreo internacional, así como la exención del impuesto a la gasolina, lubricantes y repuestos para uso de la aviación, de lo que ya se advertía en la Cuarta Conferencia Comercial Panamericana Celebrada en Wáshington en 1931.

En la Octava Conferencia Internacional Americana, - México presentó un proyecto de Convención, relativo a la prohibición de bombardeos aéreos, que fue elaborado en la Sría. de Relaciones Exteriores por instrucciones directas del Sr. Presidente, Gral Lázaro Cárdenas, con el objeto precisamente de evitar sufrimientos a las mujeres y niños indefensos, salvaguardando a la vez los monumentos históricos, científicos, etc. y protegiendo a los establecimientos de la Cruz Roja.

La navegación aérea en México se integró por la Dirección de Aeronáutica dependiente de la Sría de la Defensa Nacional y el Departamento de Aeronáutica Civil de la Sría. de Comunicaciones y Obras Públicas.

La primera se creó, para el despacho de los asuntos relacionados con la Aviación Militar, ésta dividida en tres secciones, de la cual una se ocupa del personal y del material otra, lleva la contabilidad y controla la administración de los talleres aeronáuticos y la tercera maneja los "servicios especiales" y todo lo concerniente a la Red Aérea

militar, Red del Servicio Meteorológico, Bases y Puertos Aéreos.

Inicialmente, el Estado Mexicano administró esta rama de la Aviación, que tuvo su origen durante el inicio de la Revolución, mediante el "servicio de aviación", órgano del Departamento de Ingeniería Militar de la Secretaría de Guerra y Marina y el 10 de Septiembre de 1915, por acuerdo presidencial se creó el Departamento de Aviación, el cual fue condenado desde entonces a sufrir innumerables reformas y cambios de denominación.

La Dirección de Aeronáutica se rige por sus funciones en:

- a) La Ley Orgánica del Ejercito y Armada Nacional;
- b) El Código de Justicia Militar;
- c) La Ordenanza General del Ejercito en sus partes relativas y
- d) Diversos Reglamentos.

El Departamento de Aeronáutica Civil, controla todo lo relativo a la aeronáutica civil, oficial y privada, de la República; tiene facultades, además, para organizar el servicio postal aéreo oficial, adquiriendo para ello los aeroplanos y el material necesario, es el encargado de seleccionar el personal navegante y administrativo, eligiendo preferentemente para el primero, a los pilotos aviadores militares mexicanos y a los pilotos aviadores civiles mexicanos que reúnan

los requisitos necesarios. Este Departamento (D.A.C.) viene de una pequeña sección de Aviación Civil, que casi nominamente existía para controlar las solicitudes de concesiones para Servicio Privado, que a partir de 1919 se hicieron ante dicha Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, y las cuales se otorgaron con base en la Ley de Ferrocarriles. Esta sección que se creara en 1920, fue suprimida por un acuerdo presidencial de 5 de enero de 1922, en el que también se ordenó que los contratos de transporte aéreo se resolvieran de acuerdo con el Departamento de Aviación de la Sría. de -- Guerra y Marina, el cual tuvo también jurisdicción sobre la Aviación Civil desde el 1º de marzo de 1923 hasta el 2 de abril de 1925, fecha en que por acuerdo del Ejecutivo, Núm. 562, pasó a depender nuevamente la Sección de Aviación Civil y Comercial a la Sría. de Comunicaciones y Obras Públicas, - siendo ésta la que desde entonces estudia y resuelve los proyectos y concesiones relativas.

Es a partir de estos años cuando nuestra aviación reviste un aspecto comercial asegurando dentro de sus escasas posibilidades, un servicio regular de transporte aéreo - para correos, pasaje y carga, garantizando algunos años después las condiciones de seguridad y rapidéz que era necesaria, por lo que, y teniendo en cuenta que a partir de 1926 se intensificaron notablemente las labores de dicha mesa, nació la

necesidad de organizarla como un Departamento de la misma Secretaría, lo que se acordó el 30 de marzo de 1928.

El 12 de julio de 1930 se aprobó el Proyecto de Ley sobre Aeronáutica Civil que como reglamento de navegación Aérea, venía rigiendo la actividad aviatoria desde 1921.

La Ley de Aeronáutica Civil de referencia, adoptó el principio general reconocido de que las comunicaciones aéreas, por su naturaleza misma deben estar bajo la vigilancia directa del Poder Central y en materia de responsabilidad y garantías, tratándose de las relaciones entre el porteador y el pasajero, reconoció el carácter contractual de la responsabilidad del propietario de la aeronave, el cual queda exonerado de ésta por los daños que la misma ocasionare en casos fortuitos o de fuerza mayor. El porteador no es tampoco responsable por accidentes a personas, si comprueba haber tomado las medidas necesarias para evitar el daño. La responsabilidad se limita a \$ 10,000.00 pesos oro nacional, por persona. Además este ordenamiento jurídico, declaró nulo todo arreglo o convenio tendiente a exonerar o cambiar el límite de las responsabilidades de los porteadores y excepcionalmente, no hizo mención de la culpa de la víctima como defensa del porteador.

Esta Ley de Aeronáutica Civil fue incorporada a la Ley sobre Vías Generales de Comunicación y Medios de Transpor

te, de 31 de agosto de 1931, con pequeñas reformas de forma y más no de fondo. Se exigía la calidad de mexicano por nacimiento a los pilotos de las aeronaves, así como las dos terceras partes de la tripulación; por asimilación con las embarcaciones marinas, se sometió a la legislación mexicana los actos jurídicos que ocurran a bordo de las aeronaves de matrícula mexicana.

En 1932, nuevamente se separa la Ley Aeronáutica Civil de la Ley de Vías Generales de Comunicación, siendo objeto en ese entonces de algunas transformaciones substanciales más que todo, sobre circulación y registro de aeronaves, estableciendo que toda aeronave que haga un vuelo continuo de más de cinco horas, contará en su tripulación con un copiloto que deberá tener licencia comercial de la Sría. de Comunicaciones, además de que, con relación a toda operación o contrato que transfiera o modifique la propiedad e imponga gravámenes a una aeronave, suprimió el requisito de inscripción en el Registro Público y de Comercio de la Ciudad de México que exigía el ordenamiento anterior y sólo se fijó para que surta efectos contra terceros, que deberá inscribirse en los Libros de Matrículas de la Sría. de Comunicaciones.

Respecto de aeronaves que se retiren del servicio por destrucción o por matricularse en otro país, deberá solicitarse su baja y devolverse el certificado de matrícula

dentro de los noventa días siguientes, sin imposibilitar a la persona que no cumpla con éste requisito, para obtener nueva matrícula de aeronaves.

En 1937 se presentó al Congreso de la Unión la Exposición de motivos y el Proyecto a la Nueva Ley de Vías Generales de Comunicación que modificaba la de 1932, al "declarar vías generales de comunicación al espacio aéreo nacional" y "no a las líneas de navegación aérea nacional", tomando en cuenta que el espacio es la vía misma.

Entre los inconvenientes que se deben señalar, sobre todo por su importancia trascendental, tenemos las siguientes orientaciones: "asegurar la ejecución normal del tránsito aéreo"; hacer que los servicios públicos se presten por nacionales y fijar los efectos legales derivados del registro de las aeronaves. Además consignan las medidas para la mayor eficacia en la inspección de aeronaves; asegurar la perfecta construcción de las aeronaves en garantía de las personas que las usan; fijar las medidas más adecuadas para definir las causas de los accidentes, declarando de interés público, en caso de accidentes aéreos, el auxilio y el salvamento.

C) SITUACION JURIDICA DEL PILOTO AVIADOR ANTES DEL MOVIMIEN-
TO LABORAL DEL 4 DE AGOSTO DE 1958

La situación que guardaba el piloto aviador antes del 4 de agosto de 1958, era verdaderamente denigrante y deplorable. Las empresas aeronáuticas preferían considerarlos como empleados de confianza y por ende, mandatarios o representantes de las mismas y no como trabajadores; para de esta forma poderles coartar el derecho consagrado en la Constitución y que es el de coaligarse en defensa de sus intereses, formando sindicatos o asociaciones profesionales (Art. 123 Apartado "A" Fracc. XVI). Y así estuvieron prestando sus servicios hasta antes de esa fecha, viendo con tristeza y disgusto el bajo sueldo que percibían y la preferencia que los empresarios de las Compañías Aéreas tenían por los pilotos extranjeros.

Molestos por esta situación, deciden reunirse para defender sus intereses. Fué un grupo de pilotos aviadores de la Compañía Mexicana de Aviación S. A. los que a imitación de pilotos aviadores de otras naciones desearon formar una asociación sindical para defensa de sus intereses y los de los usuarios. Considerando llenar todos los requisitos necesarios para formación de sindicato que señala el Título Cuarto de la Ley Federal del Trabajo, se presentaron ante la Secretaría del Trabajo y Previsión Social para solicitar la re

gistro. La mencionada Secretaría considera, aunque de manera anticonstitucional, que debería de negarsele el registro por considerarseles como empleados de confianza, con la consecuente incapacidad de agremiarse sindicalmente. Digo que de manera anticonstitucional, porque si bien es cierto que son empleados de confianza, ésta no depende de las empresas que los contratan sino a la que inspiran en los usuarios por el trato y el buen servicio. Pero todos sabemos que los intereses imperialistas infiltrados en nuestro país presionaban a las autoridades para que éstas a su vez negaran todo intento de asociación sindical por parte de los pilotos aviadores, y es que sin él, tendrían mayor control sobre ellos y mayores posibilidades para que las empresas "seudomexicanas", siguieran ocupando, de preferencia, pilotos norteamericanos, con mejores sueldos y más horas de vuelo.

Los pilotos aviadores que prestaban sus servicios a la Compañía Mexicana de Aviación S. A., reaccionan unificándose totalmente y en su movimiento son secundados por pilotos aviadores de otras líneas comerciales como: Aeronaves de México S. A., Tigres Voladores, Guest Aerovías México, -- Líneas Aéreas Unidas, Transmar de Cortés, Aerolíneas Mexicanas, etc. y deciden no volar; pero también por su parte, los empresarios de las aerolíneas comerciales, se solidarizan y en represalia deciden suspender los vuelos comerciales e in-

cluso no comerciales.

Se celebra el 4 de agosto de 1958, una asamblea a la que asisten los pilotos aviadores de todas las mencionadas líneas comerciales y otras y deciden constituirse en una asociación sindical que los defienda de los abusos de los empresarios y a la cual denominan: Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México (A.S.P.A. de México), y deciden registrarla para darle personalidad jurídica.

El desastre económico que podría representar para el imperialismo, representado por la Cía. Mexicana de Aviación subsidiaria de la Pan American World Airways Company, - hace reaccionar a todas las empresas, y se desata una serie de represiones que se manifiestan con la suspensión temporal y definitiva de los pilotos aviadores, y las consiguientes boletinizaciones a todas las empresas de los pilotos aviadores cesados o suspendidos temporalmente para que éstos no fueran ocupados en las compañías de aeronaves. Consecuencia: - el piloto aviador es un profesionista que sólo sabe trabajar manipulando aeronaves y por lo tanto no podría desempeñar otro empleo o trabajo que no fuese el de volar.

La Cía. Mexicana de Aviación decide el despido del Capitán Andrés Fabre, que ocupaba el cargo de secretario general de la A. S. P. A. de México, y el de otros pilotos, --

considerando que con esos injustos retiros y la consecuente inhabilitación para ejercer su profesión, habrían de hacerlos desistir de sus propósitos.

Aparentemente, con este castigo, los empresarios llegaron a pensar que con esta drástica medida habrían de ganar la lucha y los pilotos aviadores habrían de abandonar su actitud rebelde y volver a laborar a sus correspondientes empresas. Pero la reacción no se hizo esperar, pues ocurrió todo lo contrario pues en una reunión sin precedente en los movimientos sindicales, todos los pilotos aviadores de la República Mexicana persisten en su actitud primitiva y fortalecen aun más y más su unión que hasta ese momento era ejemplar. En la historia no se había visto ningún gremio profesional soportar con tanto valor la cadena de ceses que desataron la Compañías, sin importarles su situación económica - que cada día iba siendo más y más lamentable; la pérdida de sus licencias de volar, su profesión misma, etc..

Nadie cede; la crisis se asentaba, los pilotos aviadores venciendo el miedo y viendo las constantes agresiones de que eran objeto por parte de los empresarios, deciden lanzarse a un paro total el día 23 de enero de 1959.

La Sría. del Trabajo y Previsión Social vé con asombro lo mal informada que estaba, al decir que la A. S. P. A. de México, estaba formada por un pequeño grupo de descon

tentos y se encontró que desde Quintana Roo hasta Baja California, se había paralizado la aviación comercial.

Con la paralización del manejo de las aeronaves, se acrecentaba el perjuicio de los usuarios y sobre todo la economía de la Nación estaba sufriendo un fuerte golpe.

El Ejecutivo de la Unión, representado en ese entonces por el Lic. Adolfo López Mateos, interviene en forma directa; Ordena la requisición de todas las empresas de transporte público comercial, y advierte que ésta durará en tanto no se solucionen el conflicto.

Con la requisita, se reanuda el servicio aéreo bajo la administración directa del Gobierno y se ordena que todos los pilotos aviadores cesados o suspendidos temporalmente fueran repuestos en su trabajo inmediatamente.

Las empresas afectadas por la requisita, presionan al Ejecutivo, pero éste en una actitud revolucionaria concede la razón a los pilotos y rechaza toda insinuación o información, que en ese entonces, por los diarios periodísticos mal informaban a la opinión pública, creando un clima de hostilidad para con los pilotos del aire, pues advertían que con esa actitud rebelde, iban en contra del Gobierno y los intereses del país.

La Revolución fue hecha por el pueblo, ese pueblo pletórico de carencias y necesidades. Hoy la Revolución, es usada por el Gobierno, como bandera para proteger a la clase

trabajadora, sin importar si es del campo, de la fábrica o del comercio. El Derecho Laboral se encarga precisamente de proteger los intereses de la clase trabajadora y consiguientemente la de sus familias y los pilotos aviadores también forman una clase trabajadora y sus intereses deben ser, igualmente protegidos, así lo considera el Ejecutivo y resuelve en definitiva y acuerda reformar la Ley Federal del Trabajo, cosa que hace - el 31 de diciembre de 1959 mediante la inclusión a la mencionada Ley del Capítulo XV Bis titulado: " Del Trabajo de las Tripulaciones Aeronáuticas ", con el que no sólo adquieren la calidad de trabajadores, dejando afuera la calidad o calificación de empleados de confianza que tanto los perjudicaba, sino que además ven consagrados en esa inclusión, la garantía de -- que sus derechos sean respetados.

Con la mencionada reforma a la Ley Reglamentaria del artículo 123 Constitucional, se abren las puertas de la justicia que se encontraban cerradas para los trabajadores del aire, pues ya sin oposición y seguros de lograrlo, se presentan de nuevo a la Sría. del Trabajo y Previsión Social, a solicitar - el registro de su sindicato, cosa que les es concedida, y el - 13 de enero de 1960 queda inscrito en el Departamento de Registro de Asociaciones, con el número 2991, como Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México.

D) SU CONDICION LEGAL DESPUES DE LA REFORMA A LA LEY FEDERAL
DEL TRABAJO DE 1959 Y 1970

Con el triunfo de su lucha que culmina con la reforma a la Ley Federal del Trabajo del 31 de dic, de 1959, primero, y el registro de su asociación después; vuelve la calma al país y la vida jurídica de los trabajadores del aire ahora se mueve bajo la vigilancia de normas debidamente establecidas en un ordenamiento legal, que llega a contener la protección mínima de sus derechos, esos por los que tanto se esforzaron.

Al incluirse el Capítulo XV Bis en la Ley Laboral, se les concede a las empresas aeronáuticas, un plazo de seis meses, contados desde la fecha de la promulgación de esta Ley para que cumplan con las disposiciones contenidas en los artículos 175 y 9 de la Ley.

El artículo 9 señala una serie de prohibiciones. Se les obliga a los patronos de las empresas a no emplear menos de un 90 por ciento de trabajadores mexicanos en cada una de las categorías de técnicos y de no calificados. Pero se advierte una concesión especial que se señala al decir: a menos que la Junta de Conciliación y Arbitraje respectiva autorice a las empresas a disminuir ese tanto por ciento en forma temporal, cuando se trate de técnicos especializados. Pero esa prevención se observará --nos sigue diciendo el mencionado precepto -- cuando en total de los trabajadores sea mayor de cinco pues

de lo contrario, el tanto por ciento podrá disminuirse. Esta reducción es obvia. Pero sobre todo con esta medida se fija la preferencia, aunque forzada, por los pilotos aviadores mexicanos.

Preceptúa el art. 10 que las ordenes que se den a los trabajadores, deberán ser en castellano; y agrega respecto del cuerpo médico, que éste deberá estar formado por profesionistas mexicanos. Bueno, al menos a los empleados mexicanos, las ordenes deberán serles dadas en castellano.

La parte final del art. 175, advierte que la dirección de las empresas podrá estar a cargo de personal extranjero, pero, en lo que respecta a los puestos técnicos o administrativos --concluye-- sólo se ocuparán extranjeros, cuando no haya mexicanos debidamente capacitados para desempeñar el cargo que se le designe, o no los haya disponibles.

Además de estas medidas protectoras para los trabajadores en general, encontramos en el Capítulo referente a los tripulantes de las aeronaves, que se les conceden ciertos derechos, pero también vemos que se les imponen una serie de obligaciones.

El mencionado Capítulo XV Bis cuenta con un total de 27 artículos. Del 132 al 159.

Al analizar este Capítulo, lo haremos iniciando por el art. 132 Bis, que nos dice que todas las disposiciones contenidas en este Capítulo se aplicarán al trabajo de los tripu

lantes de las aeronaves civiles comerciales que ostenten matri
cula mexicana destinada al transporte de pasajeros, correo y -
carga y son irrenunciables, tanto para patrones como para tri-
pulantes, porque garantizan los intereses y seguridad del pú-
blico usuario.

Con este artículo, repitiendo el pensamiento del ma
estro Alberto Trueba Urbina, la Ley Federal del Trabajo, no -
sólo consigna la protección mínima de los trabajadores, sino
que también aquellas relativas a los intereses y seguridad de
los usuarios, porque en estos, repercutirá el cumplimiento de
las obligaciones de los sujetos del "Contrato del Trabajo".

En el artículo siguiente (133), la Ley Federal del
Trabajo, hace una consignación de quienes son tripulantes de
una aeronave, y al respecto señala:

- a) Piloto al Mando (Comandante o Capitán),
- b) Copiloto,
- c) Navegante,
- d) Mecánico de a bordo o ingeniero de vuelo,
- e) Radio operador de a bordo y
- f) Sobre Cargo o aeromoza.

La Ley de Vías Generales de Comunicación, en su ar-
tículo 319, exige para desempeñar sus cargos obtener la licen
cia correspondiente, que acredite su aptitud y su buen estado
físico, que les permita realizar debidamente su misión.

De la clasificación anterior sólo hay que aclarar, -
que en lo que se refiere al Radio-operador de a bordo, sus fun

ciones han sido absorbidas por el piloto principalmente, y - prácticamente ha llegado a dejar de existir.

El art. 134 Bis hace una repetición, hasta cierto - punto innecesaria, de conceptos enunciados ya que en la Ley - de Vías Generales de Comunicación y en algunas otras Leyes Internacionales. Dice que el Comandante de la Aeronave es el - responsable de la conducción y seguridad del vehículo durante el tiempo que dure el vuelo y aun más, también durante el despegue y el aterrizaje; del cuidado, orden y la seguridad de - la tripulación, los pasajeros, el equipaje, la carga y el correo que transporten. Bueno, además de innecesaria es indubidada su inclusión en el ordenamiento laboral, debido a que la - Ley Federal del Trabajo, debe regular solamente aspectos relativos a las relaciones entre el patrón y sus trabajadores, en todo caso, este artículo debería de remitirse a la Ley Penal, por considerarla como la única competente para castigar debidamente la irresponsabilidad que por negligencia o descuido, haya, el piloto, cometido en sus actos u omisiones.

El art. 135 Bis, dice "Los contratos de trabajo de los tripulantes se regirán por las leyes mexicanas, independientemente del lugar en donde vayan a prestar los servicios". Seguramente se ha de referir a aquéllos que son ocupados que son ocupados por empresas mexicanas o extranjeras establecidas en el país.

Los siguientes nueve artículos hablan sobre las jer

nadas de vuelo. Señala que el máximo de horas que podrán volar al mes los tripulantes de las aeronaves, no deberá de exceder de noventa de vuelo efectivo, considerando como vuelo efectivo el que se realiza desde el momento en que toma impulso para -- despegar, hasta que se detenga después del aterrizaje. La jornada por semana no deberá de exceder de 48 horas diurnas, 42 nocturnas o de 45 cuando se trate de jornadas mixtas. La jornada diaria es de 8 horas diurnas, 7 nocturnas y de 7 y media horas en los casos de turnos mixtos. Cuando se venza su jornada de trabajo en el trayecto de un vuelo, dice el art. 143 Bis, - no deberá ser éste interrumpido, pero si se encuentra en tierra, en algún aeropuerto, podrá suspenderse cuando para llegar a su punto final se requieran de más de tres horas de vuelo.

Se les fija un período de vacaciones de 20 días de calendario con goce de sueldo íntegro, que podrá ser repartido por semestres, y se les irá aumentando un día por cada año de servicio, pero sin que el total de días llegue a exceder de sesenta. El art. 146 Bis, advierte que las faltas injustificadas podrán ser descontadas de los días de vacaciones a que tengan derecho.

Dice el art. 147 Bis, que la Armada Nacional podrá disponer de los miembros de la tripulación aeronáutica cuando requiera de sus servicios, y el patrón deberá concederles a éstos licencia, pero sin goce de sueldo. A su regreso deberán de someterse al adiestramiento correspondiente a la categoría que tenían al concederles la propia licencia, a fin de demostrar si aun se encuentran aptos para el desempeño del cargo o

puesto que antes desempeñaban; pero por ningún motivo, dice - el art. 148, Bis, perderán o se interrumpirá su antigüedad.

El art. 150 les impone la obligación, aun en exceso de jornadas de trabajo y además sin recibir compensaciones - extraordinarias, de realizar tareas de salvamento o búsqueda, es decir, cuando sean requeridos para realizar vuelos de auxilio.

En conclusión, estas disposiciones incluidas en la Ley Federal del Trabajo, vienen a ser una garantía social y nna seguridad económica y moral para el trabajador aeronáutico. Se les fijan jornadas máximas de trabajo; se les conceden períodos de vacaciones; en casos de enfermedades profesionales y - aun no profesionales, contarán, por cuenta de la empresa, con los servicios médicos necesarios.

Existen para ellos protecciones mínimas de sus derechos, que les permitirán conservar sus puestos o empleos en -- tanto que cumplan con las observaciones que les fija esta Ley, y las que sean agregadas en virtud del Contrato de Trabajo celebrado con la empresa.

En fin, creo que este Capítulo, aunque es un fruto tardío de la Constitución de 1917, es congruente con sus postulados básicos.

El primero de abril sale en el Diario Oficial, publicada una nueva Reforma a la Ley Federal del Trabajo, que en el primero de sus artículos transitorios informa que ésta entrará

en vigor el día primero de mayo de 1970, abrogando conforme al art. 2, la Ley Federal del Trabajo del 18 de Agosto de 1931 y por ende, la adhesión del Capítulo XV Bis, hecha con motivo -- del movimiento nacional de los pilotos aviadores mexicanos, -- del 31 de diciembre de 1959.

Pretendiendo realizar un estudio comparativo entre -- ambas reformas, es decir la de 1959 con la de 1970, vemos que si la nueva lo es, será tan sólo en cuanto a su forma y redac-- ción, pues su fondo o contenido, no parece haber sufrido refor-- ma o cambios de consideración.

Con motivo de la reforma del 31 de dic. de 1959, se adhirió a la Ley Federal del Trabajo, un Capítulo Bis, que fue el XV, compuesto de 28 artículos, del 132 Bis al 159 Bis, que regulaban el trabajo de los tripulantes de las aeronaves, mis-- mos que a raíz de la reforma que entrará en vigor el primero -- de mayo de 1970, se convierten en 31, del 215 al 245, quedando por primera vez incluidos dentro del ordenamiento normal del -- articulado de la Ley, en el Capítulo IV.

Novedoso es en verdad la inclusión de los artículos 216 y 238; el primero exige la calidad de mexicanos por naci-- miento para los trabajadores o tripulantes de las aeronaves me-- xicanas. Y el segundo que impone el deber al tripulante que ha-- ya dejado de volar durante 21 días o más, de someterse al adies-- tramiento correspondiente a su categoría y comprobar su capaci-- dad técnica y práctica exigibles por la Ley de Vías Generales de Comunicación y sus Reglamentos.

Por cuanto a los demás, sólo bastará aclarar que en su mayoría son semejantes, y cuando no, es debido a que uno - sólo de sus artículos llega a tomar hasta dos o más porciones de otro u otros. Respecto al Artículado del Capítulo XV Bis, solamente fueron derogados los artículos 146 Bis, 147 Bis y - 148 Bis.

La nueva reforma tan sólo aportó la novedad que en los artículos 216 y 238 quedó explicada en líneas arriba.

C A P I T U L O I I

- a) Disposiciones de la Ley de Vías Generales de Comunicación, respecto del Comandante de la Aeronave
- b) Disposiciones del Reglamento de Licencias al Personal Técnico Aeronáutico
- c) Algunos Convenios Internacionales aplicables a la Condición Jurídica del Comandante de la aeronave.

A) DISPOSICIONES DE LA LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION
RESPECTO DEL COMANDANTE DE LA AERONAVE

Toda aeronave, desde el momento de recibir la orden de vuelo, queda bajo el mando de una persona, misma que se responsabiliza de todos los actos de carácter jurídico que se realicen dentro de la nave y bajo su encargo. esta persona es a quien se le conoce como el "Comandante de la Aeronave", cargo que conserva en tanto que no haga entrega del vehículo.

Al comandante de la aeronave, no sólo deberá de considerarse como un empleado privado de una aerolínea, porque durante su encargo asume las atribuciones de un funcionario público, pudiendo dar fe de todos los actos de carácter civil como lo sería, verbigracia, los contratos, incluyendo el de matrimonio; el de un nacimiento, de alguna defunción, etc.. Por la autoridad delegada, tiene facultades coercibles que podrán ejercitar en contra de aquellas personas, que a bordo de la aeronave, realizasen actos ilícitos, pudiendo solicitar de el resto de la tripulación que lo auxilien en las medidas necesarias para restablecer e imponer el orden.

La Ley de Vías Generales de Comunicación, en su artículo 321, señala: "Toda aeronave destinada a un servicio público de transporte estará bajo el mando de un comandante designado por la empresa operadora, de entre los pilotos que integren la tripulación de vuelo".

Me permito aclarar que no solamente las aeronaves -- destinadas a un servicio público de transporte, deberán de -- contar con un comandante, sino que toda aeronave, sin impor-- tar cual de las calificaciones que señala el artículo 311 de la misma Ley, reciba; deberá contar invariablemente con un co-- mandante. Al respecto dice el maestro Enrique M. Loaeza que -- en los casos de aeronaves de carácter privado, el comandante será aquél que designe el propietario del vehículo del aire.

El comandante es responsable --dice la parte comple-- mentaria del mismo artículo 321, que estamos analizando-- de la dirección, el cuidado, el orden y la seguridad de la aereo-- nave, la tripulación, los pasajeros y sus equipajes, la carga y el correo, tan pronto se haga cargo de la aeronave para co-- menzar el vuelo. Esta responsabilidad se extingue al final de el vuelo, cuando el representante de la empresa tome a su car-- go la aeronave, los pasajeros, la carga, los equipajes y el -- correo.

Por la compleja responsabilidad que implica este -- cargo, no es posible depositarlo en cualquier piloto operador, sino que se elegirá de entre la tripulación de la aeronave, -- al que se considere más capacitado y con mayores méritos; pa-- ra ello se tomará en cuenta su hoja de servicio. Las horas de vuelo se tomarán en cuenta, en todo caso; que hayan sido és-- tas realizadas sin percances, en fin, el mando de la aeronave se deposita en quien haya desarrollado sus actividades sin -- mancha.

De entre las exigencias que se le imponen al comandante de una aeronave, tenemos las que se consignan en el art. 322 que al efecto dice: "El comandante de la aeronave registrará en el libro de bitácora los hechos que puedan tener consecuencias legales, ocurridos a bordo durante el viaje y los pondrá en conocimiento de las autoridades federales competentes del primer lugar de aterrizaje en territorio nacional, o de las autoridades competentes y del Cónsul Mexicano, si el aterrizaje se realiza fuera del país"

Respecto al concepto, "libro de bitácora" que utiliza este artículo, considero que no debe ser empleado en la disciplina aviatoria, por ser éste, por tradición de incumbencia de las embarcaciones marítimas. Debemos ser originales adoptando el de "libro de a bordo" que nos ha enseñado la doctrina. Respecto de las anotaciones que se deban hacer en dicho instrumento estan todas aquellas de las que hago mención en el inciso de este inciso, es decir, todos aquellos hechos que puedan tener consecuencias jurídicas. Por otra parte, y como ya quedó establecido, terminan al concluir el viaje; pero como generalmente todos los hechos jurídicos estan sujetos a una vida más o menos prolongada, para que sigan surtiendo sus efectos y conserven su validéz jurídica, deberán ser puestos en conocimiento de las autoridades de tierra competentes para conocer del hecho o acto jurídico de que se trata.

Otra de las obligaciones impuestas al comandante de la aeronave se lee en el contenido del art. 77 de la Ley General de Población que dice: "Los pilotos de los aerotransportes, capitanes de buques y conductores de autotransportes, deberán presentar a las autoridades de migración correspondientes en el momento de practicar la visita de entrada o salida, lista de los pasajeros, tripulantes así como todos los datos necesarios para su identificación". Desde luego que al referirse en el inicio a los pilotos de aerotransportes se está refiriendo esta Ley, al comandante de la aeronave, y encierra sobre todo el propósito de evitar la entrada ilegal de extranjeros al país y el control del movimiento de los nacionales dentro del territorio.

Se señalan además en la misma Ley de Vías Generales de Comunicación, una serie de requisitos que deberán de observar los comandantes de las aeronaves, entre ellos tenemos los que se encuentran establecidos, por una parte, en la fracción II del art. 323 que dice: "... Estar provistos de los certificados de matrícula y de aeronavegabilidad, licencias del personal aeronáutico y demás documentos requeridos".

El certificado de matrícula que arriba se menciona, consiste en una serie de letras y números; letras que determinan la nacionalidad y el tipo de servicio a que están destinadas, y números que sirven para individualizarlas, es decir para distinguirlas unas de otras. El Convenio de Chicago está

blece que las marcas de nacionalidad se acogerán a los Reglamentos Internacionales de Comunicación, A México le tocó, para señalar como suyas, las aeronaves cuya matrícula inicie -- con la letra "X"; y la Ley de Vías Generales de Comunicación dice que para determinar el tipo de servicio que presten las aeronaves mexicanas, se les agregará la letra "A" si están destinadas a servicios de carácter público, una "B" cuando el servicio que presten sea de carácter privado y una "C" para aquellas que sean destinadas a servicios del Estado. Y así podríamos comprender cuando viésemos una aeronave con matrícula XA-408, que se trata de una nave mexicana destinada a servicios de orden público.

El certificado de aeronavegabilidad mencionado en la fracción III del art. 323, es un documento expedido por la Sría. de Comunicaciones y que hace constar que la aeronave, después de haber pasado las pruebas técnicas de seguridad, se ha encontrado en condiciones satisfactorias para volar. La vigencia del certificado de aeronavegabilidad es periódico.

El comandante de la aeronave deberá cerciorarse que el certificado se encuentra vigente, pues es la única garantía con que contará, de que la aeronave se encuentra en condiciones aeronavegables.

Las licencias del personal que incluye la fracc. III del art. 323, son aquellas que se expiden a los trabajadores aeronáuticos según su categoría y conforme al Reglamento de Li

cencias al Personal Técnico Aeronáutico y en especial observando lo prescrito por el art. 8 del mismo reglamento.

Por otra parte, el art. 35 del repetido Reglamento señala que las licencias del personal de vuelo se expedirán por tiempo determinado.

Bueno, entre uno de los requisitos que se exigen para expedir las mencionadas licencias, es demostrando el buen estado de salud, física y mental, así como capacidad que les permita cumplir con la actividad que ampare su licencia. Esto es muy importante para la seguridad de los pasajeros y resto de la tripulación. Razón por la cual el comandante de la aeronave, deberá comprobar que las licencias de todo el personal de vuelo a su cargo, se encuentra en orden.

Otra exigencia que se le impone al comandante de la aeronave es la de observar que en su vuelo no se transporten artículos bélicos que sean peligrosos, a menos que para ello se cuente con permiso especial expedido por las autoridades competentes. No cabe duda que esta gran medida que fue incluida en la fracc. II del art. 324 en la Ley de Vías, ha venido a dar seguridad y confianza a los usuarios y operadores de las aeronaves.

La siguiente fracción prohíbe transportar personas en estado de embriaguez. Pero qué grado de embriaguez? Porque la doctrina penal nos ha enseñado que existen varios, y que también algunas personas son más resistentes que otras a los efectos de las bebidas embriagantes. Aquí considero, que se le está dejando al comandante de la aeronave que por medio

de su autoridad delegada, de la que ya hice mención anteriormente, determine si conforme el grado de embriaguez que presente la persona, pueda o no ser incluida entre sus pasajeros.

En fin, todas estas medidas de exigencias y prohibiciones tienen como única finalidad, la de proteger las aeronaves y las vidas y bienes de todas aquellas personas que dentro de ella se encuentren. Y éstas sólo podrán lograrse cuando al comandante del vuelo, la empresa, le reconozca todos sus derechos y autoridad que adquieren durante el viaje, y a su vez ésta, les imponga a todo su personal, la exigencia de observar y cumplir fielmente con todas las obligaciones señaladas en el Reglamento de Licencias al Personal Técnico Aeronáutico, que más que todo busca, mediante ellas, proteger sus intereses y la vida de los usuarios.

B) DISPOSICIONES DEL REGLAMENTO DE LICENCIAS AL PERSONAL
TECNICO AERONAUTICO

Percatandose de la importancia que la aviación civil internacional representaba para nuestro país, y de lo delicado y peligroso que resultaba este tipo de transporte, el entonces presidente Constitucional, Don Adolfo Ruiz Cortines en uso de sus facultades reformó el Reglamento de Licencias al Personal Técnico Aeronáutico (reforma publicada en el Diario Oficial del 28 de dic. de 1957), con el propósito de que este servicio se realizara bajo las más estrictas normas y medidas de seguridad, y de este modo inspirara confianza a los usuarios, tripulación y aun a las mismas compañías de aerotransportes.

Pero esta confianza sólo podrá ser lograda, cuando del personal técnico aeronáutico, no sólo se obtengan buenos tratos, sino además, se tenga la seguridad de un feliz regreso a tierra. Esa seguridad podrá lograrse cuando el personal demuestre que es competente y capaz para realizar y cumplir fielmente con el desempeño del cargo que se acredita en su licencia. Porque precisamente su aptitud y capacidad solamente podrá acreditarla mediante la licencia obtenida en la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, por conducto de la Dirección de Aeronáutica Civil, en la que determine la categoría que por los requisitos llenados ha obtenido.

Para la obtención de estas licencias, el solicitante

te deberá satisfacer además de los requisitos que señala el art. 8, los particulares que se advierten para cada caso o categoría.

Dice el art. 2 del citado Reglamento, que el personal técnico aeronáutico que requiere de licencia para poder ejercer sus funciones, se clasifica en:

I.- Personal de vuelo y

II.- Personal de Tierra.

El personal de vuelo se clasifica, conforme al artículo 3, como sigue:

I.- Piloto Estudiante,

II.- Piloto Privado,

III.- Piloto Comercial,

IV.- Piloto Comercial de Transporte Público restringido,

V.- Piloto Comercial de Transporte Público Ilimitado,

VI.- Piloto de Planeador Privado,

VII.- Navegante,

VIII.- Mecánico de a bordo,

IX.- Piloto Agrícola,

X.- Piloto Privado de Helicóptero,

XI.- Piloto Comercial de Helicóptero

XII.- Piloto Comercial de Transporte Público de Helicóptero.

Y el personal técnico de tierra, del que hace mención el art. 2, es clasificado por el art. 4 de la siguiente manera:

- I.- Personal del Servicio Metereológico Aeronáutico
- II.- Personal Mecánico de Aeronáutica,
- III.- Personal de Operaciones.

El art. 5 clasifica al personal del Servicio Meteorológico como:

- I.- Observador de Tiempo,
- II.- Meteorólogo Auxiliar y
- III.- Meteorólogo Previsor.

El personal mecánico de aeronáutica, que señala la fracción II del art. 4, se clasifica conforme el art. 6 en:

- I.- Aprendiz,
- II.- Mecánico de Aeronaves y
- III.- Mecánico Especialista.

Y finalmente, tenemos al personal de operaciones, y este puede ser:

- I.- Controlador Auxiliar,
- II.- Controlador de Zona,
- III.- Controlador de área y
- IV.- Despachador de Aeronaves.

Una vez hecho mención de todo el personal técnico aeronáutico que requiere licencia para prestar sus servicios, cabe hacer mención que no a todos se les impone las mismas --

exigencias, sino que estas van de acuerdo con la categoría de la licencia que solicitan. Y así tenemos que para obtener licencia de:

PILOTO ESTUDIANTE; se requiere ser mexicano; haber cumplido 18 años de edad y tomar un curso de instrucción reconocida bajo la responsabilidad de un instructor, o de una escuela aeronáutica reconocida o autorizada. Una vez obtenida - su licencia podrá tripular aeronaves destinadas especialmente a la instrucción de vuelo, en compañía de un piloto instructor y a realizar vuelos solo, en las aéreas especialmente destinadas a la instrucción de vuelo, bajo la autorización o dirección de un piloto instructor.

PILOTO PRIVADO; Deberá comprobar que ha terminado - un curso de instrucción reconocido, mismo que acreditará mediante certificado y deberá presentar en un plazo no mayor de 60 días, contados a partir de la fecha de su expedición. Más cuando haya realizado su instrucción en escuela autorizada, es decir no autorizada, o en su caso cuando se haya excedido dicho plazo, se someterá a exámenes teóricos y prácticos que - acrediten su competencia, además, antes de solicitar dicha licencia deberá tener la de radiotelefonista, haber registrado 40 horas o más de vuelo, de doble comando y sólo, o 30 si ha terminado satisfactoriamente un curso de instrucción en una - escuela aeronautica reconocida; este este total comprenderá no menos de :

- a) ocho horas de doble comando
- b) cinco horas registradas dentro de los sesenta días anteriores a la fecha de la solicitud.
- c) tres horas de vuelo solo, de travesía entre dos

lugares, distantes, no menos de cien kilómetros y con dos aterrizajes efectuados en diferentes puntos de la ruta. Podrá volar como piloto al mando o simplemente como piloto de cualquier aeronave de servicio privado no comercial y/o de servicio privado comercial. Podrá realizar vuelos científicos de aerofotografía, etc. pero siempre que así lo determine su licencia.

PILOTO COMERCIAL; Acreditar su nacionalidad mexicana, haber cumplido 18 años de edad, haber terminado la instrucción primaria satisfactoriamente o su equivalente, contar con licencia de radiotelefonista restringido aeronáutico, comprobar que ha terminado satisfactoriamente un curso de instrucción reconocida, a cuyo fin deberá presentar el título correspondiente de piloto aviador, dentro de los 60 días posteriores a la fecha de su expedición. Pero si ha transcurrido un plazo mayor, deberá sustentar el examen práctico prescrito por la autoridad competente. El curso de instrucción reconocida comprenderá no menos de 180 horas de vuelo; este total comprenderá un mínimo de:

- a) cien horas en calidad de piloto al mando de la aeronave.

b) veinte horas de vuelo de travesía, también en calidad de piloto al mando de la aeronave, con inclusión de un vuelo no menor de seicientos kilómetros que comprenda, cuando menos, dos aterrizajes efectuados en diferentes puntos de la ruta;

c) cinco horas de vuelo nocturno, con inclusión de un mínimo de diez despegues y otros tantos aterrizajes efectuados durante la noche, en calidad de piloto al mando de la aeronave y como único manipulador de los mandos;

d) diez horas de instrucción de vuelo por instrumentos, de las cuales no más de cinco podrán haberse registrado en entrenador.

Deberá además demostrar su pericia en la ejecución de maniobras de vuelo, normales y de emergencia, propios de la categoría y clase de las aeronaves utilizadas en la prueba

El piloto comercial gozará de los privilegios que se le conceden a los pilotos privados; además podrá actuar como piloto al mando de cualquier aeronave destinada a vuelos - que no sean de transportes públicos, de acuerdo con los certificados de categoría, clase y tipo inscritos en su licencia, también podrá actuar como piloto al mando, en servicios no regulares de transporte público de pasajeros en cualquier aeronave cuyo peso bruto no exceda de 12,000 , y/o actuar como copiloto en servicios de transporte público regular.

PILOTO COMERCIAL DE TRANSPORTE PUBLICO RESTRINGIDO:

Haber cumplido 21 años de edad; ser titular de una licencia de piloto comercial; tener registradas no menos de setecientas horas de vuelo; este total comprenderá no menos de:

a) docientas horas como piloto al mando de la aeronave, que comprenderán 40 horas de travesía, y éstas, a su vez, un mínimo de 10 horas de vuelo nocturno.

b) 40 horas de vuelo nocturno en calidad de piloto al mando o como copiloto de la aeronave.

c) 80 horas de vuelo de travesía en calidad de copiloto, realizadas en una aeronave que requiera copiloto o, en su lugar, 40 horas adicionales como piloto al mando de la aeronave, las cuales podrán formar parte de las 200 prescritas en el mismo inciso a);

c) 40 horas de vuelo por instrumentos, de las cuales no más de veinte serán en entrenador.

Además, deberá pilotear satisfactoriamente aeronaves en todas las maniobras correspondiente a vuelos normales; ejecutar maniobras de emergencia que incluyan aterrizajes forzados simulados; ejecutar maniobras en aeronaves multimotores que incluyan despegues y aterrizajes con un motor inactivo y los pesos máximos permisibles, si se desea el certificado de capacidad exigido para tal clase de aeronaves; interpretar señales de radio del Código Internacional Morse y conducir la aeronave en condiciones reales o simuladas de vuelos por instrumentos, utilizados en los procedimientos de orienta---

ción y aproximación, mediante el uso de radio-ayudas a la navegación, etc.

Entre los privilegios que se le conceden están los mismos atribuidos a los pilotos privados y comerciales; en los servicios nacionales de transporte público de carga, actuar como piloto al mando de aeronaves con peso bruto hasta de 24,000 kilos; en los servicios nacionales de transporte público de pasajeros, actuar como piloto al mando de aeronaves cuyo peso bruto no exceda de 12,000 kilos y también podrá actuar como copiloto.

PILOTO COMERCIAL DE TRANSPORTE PUBLICO ILIMITADO;-
Deberá ser titular de licencia de piloto comercial; tener registradas 1,200 horas de vuelo; este total se comprenderá de la siguiente manera, no menos de:

a) 250 horas en calidad de piloto al mando de la aeronave, que comprenderán 100 horas de vuelo de travesía, y éstas, a su vez, un mínimo de 25 horas de vuelo nocturno;

b) 100 horas de vuelo nocturno como piloto al mando de la aeronave, o como copiloto;

c) 200 horas de vuelo de travesía en calidad de copiloto, realizadas en una aeronave que requiera copiloto o, 100 horas adicionales de vuelo de travesía como piloto al mando de la aeronave, las cuales podrán formar parte de las 250 horas prescritas en el inciso a) y,

d) 75 horas de vuelo por instrumentos, de las cuales no más de 25 podrán haberse acumulado en entrenador.

Además, deberá pilotear satisfactoriamente aeronaves en todas las maniobras correspondientes a vuelos normales; ejecutar maniobras de emergencia que incluyan aterrizajes forzosos simulados; ejecutar maniobras de aeronaves con un motor inactivo y con peso máximo permitido, guiándose únicamente en los instrumentos; ejecutar las maniobras normales por referencia únicamente a los instrumentos, con inclusión de entradas en pérdida de velocidad, barrenas y un viraje de no menos de 720° , con una inclinación lateral de 45° como mínimo; interpretar y comprender el Código Internacional Morse; etc.

Entre los privilegios que se le conceden, se cuentan los mismos que se le atribuyen a los pilotos privados, a los comerciales y a los de transporte público restringido, - así como a los titulares del certificado de vuelo por instrumentos; podrá actuar en calidad de piloto al mando y de copiloto, en aeronaves de transporte público, de acuerdo con los certificados de categoría, clase y tipo inscrito en su licencia.

PILOTO DE PLANEADOR PRIVADO; Sustentar satisfactoriamente el examen práctico prescrito por la autoridad competente; haber realizado no menos de 20 despegues y aterrizajes, y tener registradas, no menos de 3 horas de vuelo en un planeador adecuado para vuelos de travesía, Dicho total incluirá dos horas de vuelo solo y una con instructor.

Los privilegios que la licencia de piloto de planeador privado, confiere a su titular son: Actuar como piloto al mando de cualquier planeador no explotado por remuneración, - con tal de que antes de llevar pasajeros en vuelos a remolque haya completado, como único ocupante del planeador, no menos de seis vuelos a remolque de una duración total no menos de una hora.

NAVEGANTE; Ser mexicano por nacimiento, con 21 años de edad, presentar certificado de secundaria o correspondiente; ser titular de licencia de radiotelefonista restringido - aeronáutico; haber terminado un curso de instrucción reconocida; presentar un libro de cálculos, el cual contendrá; no menos de 25 situaciones en vuelo obtenidas en la noche y otras tantas en el día, por medio de observaciones astronómicas, ayudas de radio, altimetría u otras ayudas a la navegación aérea.

Con su licencia el Navegante podrá actuar como tal en cualquier aeronave. Auxiliará al piloto mediante la lectura de las condiciones meteorológicas, de los terrenos sobrevolados, velocidad del viento, señala el rumbo a seguir, etc

MECANICO DE A BORDO; Ser mexicano por nacimiento, - haber cumplido 21 años de edad; ser titular de una licencia de mecánico de aeronaves en la clase de motores y planeadores con experiencia no menor de 36 meses, o tener un título de Ingeniero de Aeronáutica o Ingeniero Mecánico, o ser titu

lar de licencia de piloto comercial de transporte público ilimitado y haber tenido cuando menos 200 horas de vuelo como piloto al mando de una aeronave multimotora; haber comprobado que ha terminado satisfactoriamente un curso de instrucción reconocido de mecánico de a bordo; sustentar satisfactoriamente el examen teórico-práctico prescrito por la autoridad competente.

Con su licencia podrá actuar como tal en las aeronaves en que haya de prestar sus servicios, reparando toda clase de averías que se presenten en el aparato.

PILOTO AGRICOLA; Ser mexicano por nacimiento; haber terminado satisfactoriamente la instrucción secundaria o su equivalente; tener 21 años de edad; ser titular de licencia de radiotelefonista restringido aeronáutico; comprobar que ha terminado satisfactoriamente el curso de instrucción reconocido en una escuela autorizada; etc.

Gozará de los privilegios que se conceden a los pilotos privados, podrá tomar el mando de cualquier aeronave -- destinada a operaciones de aviación agrícola.

PILOTO PRIVADO DE HELICOPTERO; Haber terminado satisfactoriamente un curso de instrucción de helicóptero reconocido en una escuela autorizada; ser titular de una licencia de radiotelefonista restringido aeronáutico; tener registradas no menos de 40 horas de vuelo de instrucción de doble comando y solo, 30 si ha tenido un curso de instrucción de heli

licóptero reconocido en una escuela aeronáutica autorizada.

Con su licencia podrá volar como copiloto o piloto al mando de helicóptero de servicio privado no comercial, o volar como copiloto de helicóptero de servicio privado comercial, según se exprese en su licencia.

PILOTO COMERCIAL DE HELICOPTERO; ser mexicano por nacimiento; haber cumplido 18 años de edad; haber cursado la instrucción secundaria o su equivalente; ser titular de una licencia de radiotelefonista restringido aeronáutico; comprobar que ha terminado satisfactoriamente un curso de instrucción de helicóptero reconocido en una escuela aeronáutica autorizada, este curso comprenderá no menos de 180 horas de vuelo; demostrar su pericia en la ejecución de maniobras de vuelos normales y de emergencias de helicópteros, propias de la clase y tipo utilizado en la prueba determinada por la autoridad competente.

Gozará de los mismos privilegios concedidos a los pilotos privados de helicóptero; podrá actuar como copiloto en servicios de transporte público de helicóptero regular; como piloto al mando de cualquier helicóptero destinado a vuelos que no estén destinados a transportes públicos; etc..

PILOTO COMERCIAL DE TRANSPORTE PUBLICO DE HELICOPTERO; Haber cumplido 21 años de edad; ser titular de una licencia de piloto comercial de helicóptero; tener registradas no menos de 500 horas de vuelo; demostrar su habilidad para

pilotear helicópteros; interpretar las señales de radio del Código Morse Internacional y conocer los procedimientos de orientación y aproximación mediante el uso de radio-ayudas de navegación aérea.

Con su licencia obtendrá los mismos privilegios - que se le conceden a los pilotos privados y comerciales de helicópteros; en servicios nacionales de transporte público de pasajeros, actuar como piloto al mando de helicóptero cu yo pero bruto no exceda de 8,000 kilogramos; y además podrá actuar como piloto al mando o como copiloto en helicópteros de transporte público, de acuerdo con los certificados de - tipo y clase de helicóptero inscrito en su licencia.

En cuanto al personal técnico de tierra que desee obtener licencia para ejercer, además de cumplir con lo ordenado por el art. 8 del Reglamento, deberá satisfacer los requisitos particulares que se señalan para cada caso. Y - así tenemos que para el:

OBSERVADOR DE TIEMPO; Haber terminado satisfactoriamente un curso de instrucción reconocida, a cuyo fin deberá presentar el certificado correspondiente dentro de los seis meses posteriores a su expedición. Cuando haya transcu^{ri}rrido un plazo mayor, o el curso de instrucción no haya sido hecho en una escuela aeronáutica, deberá sustentar los - ~~exámenes~~ teóricos y prácticos prescritos por las autoridades competentes; tener una experiencia mínima de tres meses

como observador de tiempo, al amparo de un permiso de capacitación de un observador del tiempo o de un meteorólogo.

METEOROLOGO AUXILIAR; Haber cursado satisfactoriamente la instrucción secundaria o su equivalente; haber terminado satisfactoriamente un curso de instrucción reconocida; haber prestado sus servicios como meteorólogo auxiliar, al amparo de un permiso de capacitación y bajo la supervisión de un meteorólogo previsor, cuando menos durante seis de -- los últimos doce meses anteriores a la fecha de su solicitud.

METEOROLOGO PREVISOR; Haber cumplido 21 años de edad; haber terminado satisfactoriamente un curso de instrucción reconocida; y haber prestado sus servicios como meteorólogo previsor, al amparo de un permiso de capacitación y bajo la supervisión de un meteorólogo de esa categoría, -- cuando menos durante uno de los tres últimos años inmediatos anteriores a la fecha de la solicitud.

APRENDIZ DE MECANICO; Deberá contar con la responsiva de un mecánico titular.

MECANICO DE AERONAVES; Haber cumplido 21 años de edad; haber ejecutado servicios de mantenimiento de motores durante 24 meses continuos y haber tenido, dentro de este lapso y al amparo de un servicio de capacitación, una práctica no menos de 18 meses en servicios de mantenimiento de planeadores; sustentar satisfactoriamente los exámenes teó--

ricos y prácticos prescritos por la autoridad competente.

MECANICO ESPECIALISTA; Haber cumplido 18 años de edad; ser titular de licencia de aprendiz de mecánico; comprobar que ha recibido instrucción como aprendiz durante - tres de los cuatro años inmediatos a la fecha de su solicitud; sustentar los exámenes teóricos y prácticos prescri--tos por la autoridad competente.

CONTROLADOR AUXILIAR; Haber cumplido 21 años de edad; ser titular de una licencia de radiotelefonista ge--neral aeronáutico; haber terminado satisfactoriamente un - curso de instrucción reconocida; y haber prestado sus servicios, al amparo de un permiso de capacitación, en una - torre de control autorizada o en un centro de control de aérea, cuando menos durante seis meses de los últimos doce anteriores a la fecha de su solicitud.

CONTROLADOR DE ZONA; Ser titular de una licene--cia de controlador auxiliar; haber prestado sus servicios como controlador auxiliar durante un mínimo de seis meses, durante los doce inmediatamente anteriores a la fecha de - su solicitud; y sustentar los exámenes prescritos por la - autoridad competente.

CONTROLADOR DE AREA; Ser titular de una licencia de controlador auxiliar o de controlador de zona; haber -- prestado sus servicios como controlador auxiliar en un cen--tro de área, cuando menos durante un año de los anteriores

a la fecha de su solicitud; y sustentar los exámenes prescritos por la autoridad competente.

CONTROLADOR DE AERONAVES; Haber cumplido 21 años de edad; haber prestado sus servicios durante dos de los tres años inmediatos a la fecha de la solicitud, en calidad de piloto comercial o navegante, o como meteorólogo de un organismo autorizado para despachar aeronaves de transporte público, o bien como controlador de tránsito de zona o de área; haber desempeñado labores como ayudante de despachador de aeronaves, al amparo de un permiso de capacitación, durante un mínimo de seis meses, dentro de los últimos doce anteriores a la fecha de su solicitud; y etc..

Como se ha de observar después de la descripción de los requisitos necesarios para la obtención de las licencias al Personal Técnico Aeronáutico, nos damos cuenta de la verdadera capacidad que deberán mostrar los solicitantes para hacerse acreedores a ellas, y con esto sólo se pretende poner en manos realmente capacitadas, el manejo y operación de las aeronaves, tanto desde tierra como desde el aire mismo. Y así, de esta forma, ofrecer confianza y seguridad a los usuarios.

Más, si aun esto fuera poco, todavía se les exige al personal técnico aeronáutico, que periódicamente se sometan a exámenes de capacidad. Así lo prescriben los arts. 35, 36 y 37 de este Reglamento. Dice el Art. 35 que las licencias del personal de vuelo serán válidas por un año, excepto las

de los pilotos comerciales que lo son por seis meses. El art. 36 dice que las licencias del personal de tierra serán válidas por doce meses, y el art. 37 dice que los certificados de aptitud física de todo el personal técnico aeronáutico, - deberá ser renovado cada año, excepto los de los pilotos comerciales que lo serán cada seis meses.

C) ALGUNOS CONVENIOS INTERNACIONALES APLICABLES A LA CONDICION JURIDICA DEL COMANDANTE DE LA AERONAVE

De entre los diversos Convenios Internacionales que han venido a fundamentar la naturaleza jurídica del comandante de la aeronave, tenemos, por una parte:

El Convenio de Aviación Civil Internacional firmado el 7 de diciembre de 1944 y más bien conocido como el Convenio de Chicago, por haber sido elaborado éste, en la Ciudad de Chicago.

Sin encontrar un capítulo especial que nos refiera la condición jurídica del Comandante de la aeronave, descubrimos, no obstante, en un detallado análisis de este instrumento, algo referente a su propia naturaleza.

En el artículo 9, se observa la obligación que se le impone al comandante de una aeronave civil, de respetar -- las zonas, que por razones militares o de seguridad pública, un Estado contratante las declara como prohibidas para los vuelos de las aeronaves.

Del artículo 16 del mismo Convenio de Chicago, se desprende la obligación que tiene el comandante de la aeronave de prestar a las autoridades de los Estados Contratantes en donde desciendan, todas las atenciones debidas y representar todos los documentos y certificados que les sean requeridos.

Siendo el comandante de una aeronave la máxima autoridad en vuelo, deberá de informarse antes de iniciarlo, si a bordo se han llevado todos los documentos que señala el artículo 29, a saber:

- a) Certificado de Matrícula
- b) Certificado de aeronavegabilidad
- c) Las licencias y permisos correspondientes a cada miembro de la tripulación
- d) Diario de a bordo
- e) Si está provisto de aparatos de radio, la licencia de la estación de radio de la aeronave.
- f) Si lleva pasajeros, una lista por nombre de los mismos, indicando los puntos de embarque y de destino y
- g) Si transporta carga, un manifiesto y declaración detallada de la carga.

Tiene la obligación, conforme los artículos 35 y 36 de evitar o de abstenerse de transportar en la aeronave toda clase de material explosivo o pertrechos de guerra, así como máquinas fotográficas, si no se cuenta con la respectiva autorización.

Por otra parte; respecto del Convenio Sobre Infracciones y Ciertos otros Actos Cometidos a bordo de las Aeronaves, celebrado en Tokio el 14 de septiembre de 1963 y firmado

ad referendum, por el representante de México en el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (O. A. C. I.), el día 24 de diciembre de 1968, encontramos que dedica el capítulo III, a las facultades del comandante de la aeronave.

En su artículo 6, dice que cuando el comandante de la aeronave tenga razones fundadas para creer que se ha cometido o se esté a punto de cometer a bordo, una infracción o un acto previsto en el artículo 1 del párrafo primero (se refiere a las infracciones a las leyes penales) podrá imponer a tal persona las medidas razonables, e incluso coactivas -- que sean necesarias:

- a) Para proteger la seguridad de las aeronaves y de las personas y bienes que se encuentren en la -- misma;
- b) Para mantener el buen orden y la disciplina a bordo y
- c) Para permitirle entregar tal persona a las autoridades competentes o desembarcarla de acuerdo -- con las disposiciones de este Capítulo.

Por ser el comandante de la aeronave la única autoridad directamente responsable, de la dirección, cuidado, orden y seguridad, tanto de la aeronave como de la tripulación, pasajeros, etc., que prescribe el art. 321 de la Ley de Vías

Generales de Comunicación, podrá, en todo caso y de acuerdo con lo señalado por el art 6 del Convenio sobre Infracciones que estamos analizando, obrar libremente para evitar cualquier clase de disturbios, a fin de conservar la paz durante el vuelo. Pudiendo además y conforme al párrafo 2.- del mismo artículo 6, solicitar o autorizar, pero no a exigir, la ayuda de los pasajeros a imponer para imponer las medidas coactivas necesarias.

Dichas medidas coactivas, dice el artículo 7, no continuarán aplicandose más allá de cualquier punto de aterrizaje, a menos que:

a) Dicho punto se halle en el territorio de un Estado no contratante y sus autoridades no permitan desembarcar a tal persona, o las medidas coercitivas se han impuesto de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 6 párrafo 1 c) para permitir su entrega a las autoridades competentes;

b) La aeronave haga un aterrizaje forzoso y el comandante de la aeronave no puede entregar la persona a las autoridades competentes; o

c) Dicha persona acepte continuar el transporte o viaje, sometida a las medidas coercitivas que se le haya impuesto.

Pero, al hallarse en tierra, tan pronto como le --

sea posible, la pondrá a disposición de la autoridad competente, notificandole a su vez el hecho de que fue sometida a dichas medidas coactivas y la razón de haberlas adoptado.

También podrá conforme al art. 8, y siempre que sea necesario, entregar en el territorio de cualquier Estado contratante en el que aterrice, a cualquier persona sobre la que tenga sospechas fundadas para creer que ha cometido, o esté a punto de cometer a bordo de la aeronave, infracciones a las leyes penales, o aquellas que puedan poner en peligro la seguridad de la aeronave o de las personas o bienes que se encuentren en la misma, o que pongan en peligro el buen orden y la disciplina a bordo. Y cuando lo haga comunicará al Estado donde realice el desembarque de esa persona y las razones que tiene para efectuarlo.

Finalmente dice el art. 10 que "Por las medidas tomadas con sujeción a lo dispuesto en este Convenio, el Comandante de la aeronave, el propietario, los demás miembros de la tripulación, los pasajeros, el operador de la aeronave y la persona en cuyo nombre se realice el vuelo no serán responsables en el procedimiento, por la razón de cualquier trato sufrido por las medidas coactivas que tengan que utilizarse en determinada persona.

C A P I T U L O I I I

- a) Analisis del Anexo I del Convenio de Chicago de 1944, referente a las atribuciones del Comandante de la Aeronave.

A) ANALISIS DEL ANEXO I DEL CONVENIO DE CHICAGO DE 1944,
REFERENTE A LAS ATRIBUCIONES DEL COMANDANTE DE LA AERONAVE.

Antes de proceder al analisis de las atribuciones del Comandante de la aeronave o piloto al mando, que confiere el Anexo I del Convenio de Chicago, es conveniente hacer referencia a sus antecedentes.

Cuando el 7 de diciembre, se elaboró el Convenio de Aviación Civil Internacional, en Chicago, se recomendó en su artículo 91 b) que para que entrara en vigor este Convenio era necesaria su ratificación, cuando menos, de 26 Estados, y esto fue posible, hasta el 4 de abril de 1947, fecha en que obtuvo obligatoriedad para todos los Estados signatarios. También en su artículo 54 1) se disponía como función del Consejo, adoptar normas y métodos recomendados internacionales, de signándolos, por conveniencia, como Anexos al mismo. Y así fueron apareciendo sus Anexos.

Y así vemos que en el Anexo I del mencionado Convenio, se hace alusión a las recomendaciones, métodos y normas para el otorgamiento de Licencias al Personal; estas disposiciones o medidas fueron inicialmente adoptadas por el Consejo el 14 de abril de 1948, conforme a lo que disponía el artículo 37 del Convenio, celebrado en Chicago en 1944, mismos que

comenzaron a surtir efectos el 15 de septiembre de 1948 y que conforme a las subsecuentes Conferencias, llegó a sufrir ciertas enmiendas de relativas consideraciones. Entre ellas, las basadas en las recomendaciones de la Reunión Especial sobre - Requisitos Auditivos y Visuales para el otorgamiento de Licencias al Personal, celebrada con tal motivo en 1955. La recomendación que en 1957, hace la Comisión de Aeronavegación, referente a electrocardiografía, etc..

La intención que se pretende con todas estas enmiendas, es la de lograr que quien solicite una licencia demuestre verdadera capacidad y aptitudes físicas, ya que en ellos se confían las vidas del pasaje, tripulación, la carga misma y aún la propia aeronave.

Las atribuciones que se le confieren al Comandante o Piloto al Mando de la aeronave, se encuentran especificadas en el Capítulo II y van de acuerdo a la categoría que ostentan en sus Licencias. Y así vemos pues que las atribuciones del:

Piloto Privado son:

- a) Actuar como piloto al mando de cualquier aeronave que no se explote por remuneración, así como llevar pasajeros en ella, excepto que no podrá llevarlos durante la noche, a no ser que, en el período de 6 meses que precedan al vuelo en que

en que vaya a transportarlos, haya efectuado por lo menos cinco despegues y cinco aterrizajes nocturnos.

Las del Piloto Comercial son:

- a) Actuar como piloto al mando en cualquier aeronave dedicada a vuelos que no sean de transporte comercial.
- b) Actuar como piloto al mando en servicio de transporte aéreo comercial, en cualquier aeronave cuyo peso bruto no exceda de 5,700 Kilogramos, no ejercerá esta atribución en la noche, a no ser que además de la experiencia necesaria, haya cumplido, en el período de 6 meses que inmediatamente precedan a tal vuelo, 10 despegues e igual número de aterrizajes nocturnos, por lo menos.

Las de los Pilotos Comerciales de Primera Clase son:

- a) Actuar como Piloto al Mando, en servicio de transporte Aéreo Comercial, en cualquier aeronave cuyo peso bruto no exceda de 20,000 Kilogramos.

Las de los Pilotos de Transporte de Línea Aérea son:

- a) Ejercer todas las atribuciones conferidas a los Pilotos Privados, Pilotos Comerciales y los Titulares de la habilitación de vuelo por instrumento.

- b) Actuar como piloto al Mando y de Copiloto en servicio de transporte aéreo.

Las del Piloto Planeador son:

- a) Actuar como piloto al Mando de cualquier planeador y trasportar pasajeros en el mismo, siempre que antes de trasportarlos en vuelos remolcados, haya llevado a cabo no menos de 6 vuelos remolcados, de una duración total por lo menos de una hora, como único ocupante del planeador.

Las del Piloto de Globo Libre son:

- a) Las atribuciones del titular de una Licencia de Piloto de Globo Libre seran, las de actuar como Piloto al mando de cualquier Globo Libre, con tal que, antes de ejercer esta atribución de noche, haya completado 2 ascensiones nocturnas de un promedio de duración de 2 horas cada una, bajo la supervisión de un Piloto de Globo Libre, titular de la habilitación correspondiente.

Las del Piloto Privado de Helicóptero son:

- a) Actuar como piloto al mando de cualquier helicóptero que no se explote por remuneración, así como llevar pasajeros en él. No ejercer esta atribución durante la noche, a menos que posea una habilitación apropiada para pilotear helicóptero

Por instrumento, o en el período de 90 días que inmediatamente precedan al vuelo en que haya de transportar pasajeros, haya efectuado por lo me nos cinco maniobras de despegue y otras tantas de aterrizajes, nocturnos.

Las del Piloto Comercial de Helicóptero son:

- a) Actuar como piloto al mando o como Copiloto de cualquier helicóptero dedicado a operaciones que no sean de transporte aéreo comercial de pasajeros.
- b) Actuar como Piloto al Mando de cualquier Helicóptero, cuyo peso bruto no exceda de 5, 700 kilogramos, dedicado al transporte aéreo comercial de pasajeros, con la prohibición de hacerlo de noche a no ser que sea titular de una habilitación para vuelos por instrumentos apropiada para helicópteros, o en el período de 90 días que inmediatamente precedan al vuelo, haya efectuado por lo me nos cinco maniobras de despegue y otras tantas de aterrizaje, nocturno.

Las del Piloto de Transporte de Línea Aérea en Helicóptero son:

- a) Actuar con todas las atribuciones conferidas al Piloto Privado de Helicóptero y al Piloto Comercial de helicóptero.

b) Actuar como Piloto al Mando de cualquier operación, siempre que para realizar vuelos " I F R " (Reglas de Vuelo por Instrumento), posea una ha bilitación de vuelo por instrumento apropiada pa ra helicóptero.

CAPITULO IV

- a) Explicación de la condición jurídica del Piloto Aviador, através de la Teoría Integral del Derecho Mexicano del Trabajo

A) EXPLICACION DE LA CONDICION JURIDICA DEL PILOTO AVIADOR,
ATRAVES DE LA TEORIA INTEGRAL DEL DERECHO MEXICANO DEL
TRABAJO.

Fue el Maestro Alberto Trueba Urbina, quien desde su brillante Cátedra, a la que asistía día tras día, señaló por primera vez que " el Derecho Mexicano del Trabajo no sólo protege y tutela el trabajo de carácter económico, el servicio que se presta en las industrias, impropiamente llamado subordinado, sino toda actividad profesional, toda -- prestación de servicios, como se establece en el texto del artículo 123 de la Constitución y se funda en el dictamen - que lo originó ".

Cuando escucho o me viene a la mente " Teoría INtegral del Derecho Mexicano del Trabajo", el grato recuerdo del Maestro Trueba Urbina se me hace presente, y es debido seguramente a que él fue el primero a quien, no solamente - se la oí, sino el único que la ha explicado con tanto apasionamiento. " No soy el creador de esta teoría -- nos suele decir en repetidas ocasiones--, los creadores fueron los Constituyentes del 17, lo único que he hecho es desdublarla en los párrafos que constituyen el artículo 123 y en el Diario de los Debates del Congreso Constituyente de 1916-17". De acuerdo, pero cuantos crean o dan vida, sin comprender -

la grandeza de su obra ? Suele ser necesario en casos como estos, investigaciones posteriores que traigan la luz de la comprensión; ESO !!! Eso es lo que ha hecho nuestro maestro através de sereno y minucioso estudio; Descubrir lo ya creado !!!.

La Teoría Integral del Derecho Mexicano del Trabajo, --nos aclara-- es una teoría que pretende, que busca la protección y reivindicación de la clase trabajadora. Tuvo su gestación desde el Congreso Constituyente de 1917, en el que se leen en su Exposición de Motivos, elaborada principalmente por Macías, ideas como:

... El Estado tiene derecho de intervenir como fuerza reguladora en las relaciones obrero-patronal, asegurando al trabajador un mínimo de condiciones que le permitan llevar una vida digna...

... La nueva Legislación Laboral debe borrar las odiosas desigualdades sociales, pues ha de considerar al trabajador en su dignidad humana y no como una cosa...

... En virtud de la desigualdad de medios económicos e influencia social, para la resolución de los conflictos laborales, mejor que la justicia ordinaria es la Conciliación...

- ... El Derecho de Huelga es una arma en las manos del trabajador para alcanzar mejores condiciones en su existencia...
- ... Ciertamente las nuevas Legislaciones no acabarán con la penosa situación del trabajador, empero, consagra mínimas garantías que habrán de ir aumentado como consecuencia de una lucha tenaz y esforzada, hasta hacer desaparecer las injusticias sociales...

La protección de la ley no sólo deberá ser para quien presta un servicio o trabajo de carácter económico, sino al trabajador en general. De esa forma se interpreta el espíritu del artículo 123 Constitucional.

Los Pilotos Aviadores que integran una clase especial de los trabajadores aeronáuticos; hasta antes del 31 de diciembre de 1959, eran tan sólo considerados como empleados de confianza y por ende, sujetos a la libre voluntad de la Compañías Aéreas, que les daban vuelos cuando así lo querían; se les asignaban las rutas más peligrosas, reservando las más accesibles y seguras para los pilotos aviadores extranjeros, principalmente norteamericanos, e incluso eran despedidos en la mayoría de las ocasiones, sin causas justificadas que lo ameritaran.

No podían recurrir a la Justicia Social en virtud de su indebida calificación, es por eso que cansados de soportar tantos abusos, humillaciones, privaciones y despidos injustificados, deciden unificarse para asociarse formando un sindicato, cosa que logran después de una cruda y tenaz lucha que se prolongó desde el 4 de agosto de 1958 hasta el 31 de diciembre de 1959, fecha en que entró en vigor la Reforma a la Ley Federal del Trabajo, que de simples empleados de confianza y representantes de las Compañías de Aerolíneas, pasan a adquirir la categoría de trabajadores y con ello, la protección de la Ley.

Con la nueva calificación recibida, el registro de su Asociación Sindical, tantas veces denegado, no tuvo ya obstáculos. La Secretaría del Trabajo y Previsión Social sin poderse oponer, procede a su registro.

El reconocimiento y registro de la A. S. P. A. - se realizó el 13 de enero de 1960, quedando asentada en el Departamento de Registro de Asociaciones Sindicales, con el número 2991, como Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México, logrando con ello la culminación de su lucha.

CAPITULO V

A) Conclusiones

CONCLUSIONES

Difícil en verdad era la situación que vivían los Pilotos Aviadores mexicanos, y en general todos los trabajadores aeronáuticos, antes de la reforma a la Ley Federal del Trabajo del 31 de dic. de 1959, pues por no contar con el a poyo y respaldo de un sindicato que los defendiera de los a busos de los patrones, se encontraban siempre sujetos a la voluntad y arbitrariedades de ellos.

Es por eso que cansados de soportar tantas injusticias, a imitación de pilotos aviadores de otros países, - deciden, en definitiva, constituir su propio sindicato.

Considerando reunir todos los requisitos que les señalaba el Título IV de la Ley Reglamentaria del artículo 123 constitucional para integrar sindicatos, deciden un buen día presentarse a la Secretaría del Trabajo y Previsión Social a solicitar su registro; pero éste les es negado, ar guyendo que por ser considerados empleados de confianza de las Compañías Aéreas, no procedía la solicitud de registro.

Y en efecto, la Secretaría del Trabajo y Previsión Social estaba en lo justo, ya que los empleados de confianza por ser considerados representantes de las empresas, no po

dían en ningún momento integrarse en asociación sindical.

Pero analisemos el problema:

Si bién es cierto que los Pilotos Aviadores mexicanos estaban siendo considerados como empleados de confianza, ésta desde luego, no dependía de las empresas, sino más bién de la que inspiraban en los usuarios por el trato y el buen servicio.

Deberían más bién haber sido considerados trabajadores aeronáuticos.

Y digo trabajadores, porque ellos estaban prestando un servicio a las empresas aérea, y si es cierto que no contaban con un contrato de trabajo, era debido precisamente a su arbitraria calificación de empleados de confianza, la que no les permitía celebrarlo.

Pero recordemos que: trabajador es toda persona fisica que presta un servicio dependiente o independiente. Y ellos estaban prestando un servicio a las empresas. Luego, la negación del registro fue injusta e inconstitucional.

Pero todos sabemos que las compañías aéreas establecidas en nuestro país, estaban controladas por el imperialismo yanqui, y si fue negado el registro, se debió ante todo a esa actitud servil que siempre que siempre había padecido nuestro gobierno. Y con ello también se pretendía -- proteger los turbios negocios de funcionarios públicos y de

políticos demasiado influyentes. Por esta razón más que todo, considero que se les hubiese negado a los Pilotos Aviadores mexicanos, el derecho constitucional de asociarse sindicalmente, en defensa de sus propios intereses.

Jurídicamente no había fundamento en esa negación. Pues al analizar la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, nos encontramos en la fracción XVI de apartado "A" del art. 123, que dice; " Tanto los obreros como los empresarios tendrán derecho para coligarse en defensa de -- sus respectivos intereses, formando sindicatos, asociaciones profesionales, etc.." Principio que a todas luces estaba siendo pisoteado.

Pero el entonces Presidente de la República, Lic. Adolfo López Mateos, en una actitud revolucionaria, decide en definitiva y acuerda reformar la Ley Federal del Trabajo, incluyendo en un Capítulo especial (XV Bis) todo lo relacionado al trabajo de los tripulantes aeronáuticos, para que - de esta forma quedaran debidamente protegidos los derechos de esta clase olvidada.

Con la adición del Capítulo XV Bis a la Ley Federal del Trabajo, se disipan los obstáculos para el registro, y después de más de un año de lucha, logran que la Secretaría del Trabajo y Previsión Social inscriba su sindicato.

C O N T E N I D O

C A P I T U L O	I	Pag.
a)	História General de la Aviación	2
b)	Breve história de la Aviación Comercial en México	8
c)	Situación Jurídica del Piloto Aviador antes del movimiento laboral del 4 de agosto de 1958	20
d)	Su Condición Legal después de la Reforma a la Ley Federal del Trabajo de 1959 y 1970	26
C A P I T U L O II		
a)	Disposiciones de la Ley de Vías Generales de Comunicación, respecto del Comandante de la Aeronave	35
b)	Disposiciones del Reglamento de Licencias al Personal Técnico Aeronáutico	42
c)	Algunos Convenios Internacionales aplicables a la Condición Jurídica del Comandante de la Aeronave	59
C A P I T U L O III		
a)	Análisis del Anexo I del Convenio de Chicago de 1944, referente a las atribuciones del Comandante de la Aeronave	65

C A P I T U L O

Pag.

a) Explicación de la Condición Jurídica del Piloto
Aviador, através de la Teoría Integral del Dere
cho Mexicano del Trabajo

72

C A P I T U L O V

Conclusiones

77

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

- AMBROSINI, ANTONIO INSTITUCIONES DEL DERECHO DE
LA AVIACION. Buenos Aires.
Editorial Palma, 1949
- FRANCOZ RIGALT A. PRINCIPIOS DE DERECHO AEREO.
TALLERES Gráficos del Estado
de S. L. P.
- GAY DE MONTELLA, RAFAEL PRINCIPIOS DE DERECHO AERO-
NAUTICO. Buenos Aires. Edit.
Palma, 1950
- MEYER, ALEX COMPENDIO DE DERECHO AERONAU-
TICO. Edit. Atalaya, 1947
- TRUEBA URBINA, ALBERTO EL NUEVO ART. 123. Segda. E-
dición. Edit. Porrúa S. A.
1967

C O N V E N I O S

- CONVENIO DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL, firmado en Chica-
go el 7 de diciembre de 1944
- CONVENIO PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS RELATIVAS AL
TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL, realizado en Varsovia el 12
de octubre de 1929
- CONVENIO SOBRE LAS INFRACCIONES Y CIERTOS OTROS ACTOS COME-
TIDOS A BORDO DE LAS AERONAVES, hecho en Tokio el 14 de Sept.
de 1963
- ACUERDO RELATIVO AL TRANSITO DE LOS SERVICIOS AEREOS INTER-
NACIONALES, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944

L E Y E S C O N S U L T A D A S

- CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
- LEY FEDERAL DEL TRABAJO, de 1931

LEY FEDERAL DEL TRABAJO, de 1970

LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION

REGLAMENTO DE LICENCIAS AL PERSONAL TECNICO AERONAUTICO

LEY GENERAL DE POBLACION

CODIGO CIVIL PARA EL DISTRITO Y TERRITORIOS FEDERALES

CODIGO PENAL PARA EL DISTRITO Y TERRITORIOS FEDERALES