

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE DERECHO

**INCLUSION DEL PERSONAL TECNICO
AERONAUTICO EN EL REGIMEN
LEGAL LABORAL**

FACULTAD DE DERECHO
SEMESTRE
DE

T E DERECHO INTERNACIONAL I S

Que para obtener el título de:

LICENCIADO EN DERECHO

P r e s e n t a :

JOSE ANTONIO ORTA NORIEGA

México, D. F.

1969



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

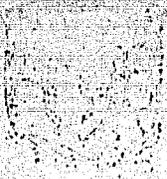
Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

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

A MIS PADRES

Y

HERMANAS



FACULTAD DE DERECHO
SEMINARIO
DE
DERECHO INTERNACIONAL

AL LIC. ENRIQUE M. LOEZA
POR SU INESTIMABLE AYUDA
EN LA REALIZACION DE ESTE
TRABAJO

A ANTONIO NORIEGA LOPEZ

DEDICATORIA POSTUMA



FACULTAD DE DERECHO
SEMINARIO
DE
DERECHO INTERNACIONAL

A TODOS LOS MAESTROS DE MI
CARRERA, QUE CON SU EJEMPLO
Y ENSEÑANZA LOGRARON MI FOR
MACION PROFESIONAL

INDICE

CAPITULO I		Pag.
a)	Carácter del personal técnico aeronáutico	2.
b)	Distinción del personal técnico de vuelo y de tierra	17
c)	Composición del personal técnico de vuelo	27
CAPITULO II		
a)	Examen de las razones socioeconómico y jurídicas que fundamentaron la inclusión del personal técnico de vuelo en la Ley Federal del Trabajo	37
b)	Crítica de esas razones	45
CAPITULO III		
a)	Exclusión de cierto personal de vuelo, del régimen legal de la Ley Federal del Trabajo	59
b)	Carácter jurídico del personal técnico de vuelo	63
CONCLUSIONES		73

CAPITULO I

- A) Carácter del personal técnico aeronáutico
- B) Distinción del personal técnico de vuelo y de tierra
- C) Composición del personal técnico de vuelo



FACULTAD DE DERECHO
SEMINARIO
DE
DERECHO INTERNACIONAL

A) CARACTER DEL PERSONAL TECNICO AEREAUTICO

El personal técnico aeronáutico, está constituido por personas seleccionadas que reúnen cualidades de especialidad en una materia determinada, ésta se exige en virtud de la responsabilidad de sus cargos, son requisitos indispensables además, la capacidad y aptitudes físicas.

Como el acto fundamental de la actividad aviatoria consiste en el pilotaje de una aeronave, se selecciona por consiguiente personal especializado, para que el manejo de una aeronave se realice en condiciones de máxima seguridad y eficacia.

Ahora bien, antes de hacer mención de la composición del personal técnico aeronáutico, existe otra clase de personal que colabora en los aeropuertos, pero que, para realizar sus labores no necesita de especialización alguna, y por lo tanto no se le es considerado dentro del personal técnico aeronáutico, como son los empleados administrativos, de informes, venta de pasajes, aereomoras, cargadores de equipaje etc., no son considerados técnicos, por la sencilla razón de que sus actos, no repercuten en el acto fundamental de la actividad aviatoria.

Este personal técnico realiza sus funciones en dos campos totalmente distintos, pero relacionados ambos entre sí: uno que es el personal técnico denominado de vuelo o navegante y el otro personal técnico denominado de tierra.

El personal técnico se compone a saber:

- 1.- Piloto estudiante
- 2.- Piloto privado
- 3.- Piloto comercial
- 4.- Piloto comercial de transporte público restringido
- 5.- Piloto comercial de transporte público ilimitado
- 6.- Piloto de planeador privado
- 7.- Navegante
- 8.- Mecánico de a bordo
- 9.- Radio-operador de a bordo (que ha sido ya sustituido por el radio-operador de tierra y por el piloto principalmente)
- 10.- Piloto agrícola
- 11.- Piloto privado de helicóptero
- 12.- Piloto comercial de helicóptero
- 13.- Piloto comercial de transporte público de helicóptero

14.-Personal del servicio meteorológico aeronáutico

15.- Personal mecánico de aeronáutica y

16.- Personal de operaciones.

Una vez hecha ya la diferenciación del personal técnico del que no lo es, procedamos a analizar las funciones de cada uno de los integrantes del personal técnico para determinar su carácter.

La importancia de analizar el carácter del personal técnico aeronáutico, en especial del personal de vuelo, es necesario para demostrar que los pilotos no ejercen funciones de dirección y administración, como pretendía la Compañía Mexicana de Aviación S.A., cuando los pilotos pretendían constituir su sindicato y que les fué negado el registro por las razones que aludía la citada empresa.

FUNCIONES DEL PERSONAL TECNICO AERONAUTICO

PILOTO ESTUDIANTE.- No tiene funciones dentro de la actividad aviatoria en general, puesto que como su misma denominación lo indica, es un aspirante a piloto de aeronave. Los requisitos para obtener una licencia de piloto estudiante son los siguientes; comprobar su nacionalidad; haber cumplido dieciocho años de edad; cuando sea menor de la edad antes mencionada, necesitará del

consentimiento de sus padres o tutores en su caso por escrito; debe tomar un curso de instrucción bajo la responsabilidad de un instructor o de una escuela aeronáutica autorizada.

PILOTO PRIVADO.- Sus funciones dependerán ya, de la elección de la rama o manifestación de la actividad aviatoria a que se dedique, ya sea que realice trabajos aéreos como son la aereofotografía, trabajos con fines comerciales y servicios científicos (exterminación de plagas, provocación de lluvias etc.).

Para ser piloto privado se requiere la comprobación de que ha realizado un curso de instrucción reconocido, presentando el certificado correspondiente dentro de los 60 días posteriores a la fecha de su expedición. Cuando el curso de instrucción no haya sido hecho en una escuela de aeronáutica reconocida, deberá sustentar todos los exámenes teóricos y prácticos prescritos por la autoridad competente. Ser titular de una licencia de radiotelefonista restringido de aeronáutica y tener no menos de 40 horas de vuelo, de doble comando o solo o 30 si ha terminado un curso en una escuela autorizada de aeronáutica, este total de horas comprende:

- a) ocho horas de doble comando
- b) cinco horas registradas dentro de los 60

días anteriores a la fecha de la solicitud

c) tres horas de vuelo solo, de travesía entre dos lugares no menores de cien kilómetros y con dos aterrizajes efectuados en diferentes puntos de la ruta.

PILOTO COMERCIAL.- Las funciones son amplias dentro de la aeronáutica, puesto que puede dedicarse a diferentes clases de trabajos aéreos, como pueden ser la localización de mantos petrolíferos submarinos, exploración de nuevos caminos, localizar lugares boscosos, mantos acuíferos etc., todo esto lo puede realizar a través de la aereofotografía. Por medio de la aereofotografía, auxilia en la planificación para resolver el creciente número de la población, medición de lugares rurales etc. Ahora bien, aplicando la ciencia, el piloto comercial puede ayudar a la reforestación, lo mismo en la siembras de terrenos agrícolas, reportando todo lo anterior en beneficio del agricultor que economiza tiempo y dinero.

Realiza también vuelos no regulares de transporte público de pasajeros, con la condición de que la aeronave no sobrepase a 6 toneladas de peso bruto. Actúa a la vez como piloto al mando de una aeronave en servicios no regulares de transporte público de carga, siempre y cuando el avión no sobrepase las 10 toneladas de peso bruto. Y por último puede realizar vuelos en ser-

vicios de transporte público regular, pero solo como copiloto.

Los requisitos para ser piloto comercial son los siguientes:

Ser mexicano por nacimiento, tener 18 años de edad, tener educación secundaria o equivalente, haber obtenido una licencia de radiotelefonista restringido aeronáutico y haber comprobado que terminó un curso de instrucción reconocido presentando el título correspondiente de piloto aviador dentro de los 60 días correspondientes a la fecha de su expedición y si ha transcurrido un plazo mayor, deberá presentar un examen práctico prescrito por la autoridad competente. El curso que antes se hizo mención debe comprender no menos de 180 horas de vuelo divididas en la forma siguiente;

- 1.- 100 horas como piloto al mando de una aeronave
- 2.- 20 horas de vuelo en un viaje no menor de 600 kilómetros comprendiendo dos aterrizajes dentro de la ruta
- 3.- 5 horas de vuelo nocturno, con 10 despegues y otro tanto de aterrizajes efectuados durante la noche como piloto manipulador único de los mandos
- 4.- Demostrar su pericia en la ejecución de ma-

niobras de vuelo normales y de emergencia, propias de la categoría de la aeronave utilizada en dicha prueba.

PILOTO COMERCIAL DE TRANSPORTE PUBLICO RESTRINGIDO.- Esta clase de pilotos realizaran funciones que son iguales a las de los pilotos privados y comerciales, pero además pueden actuar como pilotos al mando en servicios nacionales de transporte público de pasajeros, en este caso la aeronave no puede exceder de 12 toneladas de peso bruto. En servicios nacionales de transporte público de carga puede actuar como comandante de la aeronave sin pasar ésta de 24 toneladas de peso bruto.

Para la obtención de la licencia de piloto comercial de transporte público restringido se necesita que el solicitante tenga 21 años cumplidos; haber obtenido una licencia de piloto comercial; tener registradas no menos de 700 horas de vuelo repartidas en la forma siguiente:

1.- 200 horas de vuelo como piloto al mando de una aeronave, que comprenderán 40 horas de travesía y éstas a su vez un mínimo de 10 horas de vuelo nocturno

2.- 40 horas de vuelo nocturno en calidad de piloto comandante o como copiloto

3.- En una nave que requiera copiloto, el aspirante a la licencia obrará como tal en una travesía de

80 horas de vuelo

4.- 40 horas de vuelo por instrumentos, de las cuales 20 deben ser de entrenador

5.- Ejecutar maniobras de emergencia que incluyan aterrizajes forzosos simulados y

6.- Realizar despegues y aterrizajes con un motor inactivo y con los pesos máximos permisibles para demostrar su capacidad y pericia.

PILOTO COMERCIAL DE TRANSPORTE PUBLICO ILIMITADO.- Las funciones que abarca esta clase de pilotos, como su misma denominación lo indica son ilimitadas, entendiéndose por esto que puede realizar todo lo que hace un piloto privado, comercial, comercial de transporte público restringido y además puede volar en aeronaves de cualquier peso, recuérdese que en los demás se determina de antemano el peso de la aeronave.

Para gozar de una licencia de piloto comercial de transporte público ilimitado se requiere ser piloto comercial, un total de 1,200 horas de vuelo y además se requiere maniobrar aeronaves que con un motor inactivo y con los pesos máximos permitidos si se desea obtener el certificado de capacidad exigido para esa clase de aviones. Ejecutar maniobras normales con la referencia de los instrumentos solamente, pero con la inclusión de entradas en pérdida de velocidad, barrenas y un viraje

le no menos de 720° con inclinación de 45° en forma lateral como mínimo. Interpretar señales de radio del Código Internacional Morse y manipular la aeronave en condiciones reales o simulación de vuelo por instrumentos utilizando procedimientos de orientación y aproximación mediante el uso de radioayudas a la navegación.

PILOTO DE PLANEADOR PRIVADO.- Las únicas funciones de esta clase de pilotos consiste en que pueden actuar como piloto al mando de cualquier planeador no explotado por remuneración, y antes de llevar pasajeros en vuelos a remolque haya realizado solo seis vuelos a remolque de una duración no inferior a una hora.

NAVEGANTE.- Auxilia éste al piloto de las condiciones meteorológicas, de los terrenos sobrevolados, respecto de la velocidad de los vientos, señala el rumbo que debe seguir etc. Para realizar todas estas funciones debe también obtener una licencia cuyos requisitos son los exigidos por el Reglamento de Licencias al personal Técnico Aeronáutico artículo 15.

MECANICO DE A BORDO.- Las funciones del mecánico de a bordo son las de prevenir y reparar toda clase de averías que suceda en la aeronave. Como todos los demás miembros del personal técnico aeronáutico necesita de una licencia para poder ejercer sus funciones. Los

requisitos para la obtención de ésta, están señalados en el artículo 16 del Reglamento de Licencias al Personal Técnico Aeronáutico.

PERSONAL DEL SERVICIO METEOROLOGICO

El personal del servicio meteorológico se compone de un observador del tiempo, un meteorólogo previsor y de un meteorólogo auxiliar. Las obligaciones del observador del tiempo consisten en formular y depositar al radio-operador de tierra para que a su vez éste transmita al piloto, los informes meteorológicos de las condiciones atmosféricas que correspondan a su estación. Como todos los integrantes del personal técnico aeronáutico, necesita contar con un curso de instrucción reconocido por una escuela de aeronáutica; tener una experiencia mínima de tres meses bajo el amparo de un permiso de capacitación y la supervisión de un observador del tiempo o de un meteorólogo.

El meteorólogo previsor debe amparar con un pronóstico del tiempo los vuelos de itinerario que atienda su oficina de control de vuelos y además todos aquéllos que le sean notificados por conducto de la oficina de control de vuelos de la cual dependa. Deberá expedir las revisiones, los refrendos y las extensiones de la validez de los pronósticos y por último tiene que asesorar al per-

sonal correspondiente en las elaboraciones de planes de vuelo.

El meteorólogo auxiliar, ayuda al observador del tiempo y al meteorólogo previsor en todo lo relativo a los fenómenos atmosféricos que se presenten. Requiere para ejercer su trabajo de un curso de instrucción secundaria o equivalente, otro curso relativo a las funciones que ha de ejercer reconocida por una escuela de aeronáutica y haber prestado sus servicios como meteorólogo auxiliar con amparo de un certificado de capacitación y la supervisión de un meteorólogo previsor.

PERSONAL MECANICO DE AERONATICA

Este personal se subdivide a la vez en:

1.- Mecánico aprendiz, que no tiene funciones dentro de la actividad aviatoria, puesto que solo es un aspirante a mecánico de aeronaves.

2.- Mecánico de aeronaves este se subclasifica en:

a) Mecánico de planeadores y sus funciones consisten en prestar sus servicios de mantenimiento de planeadores bajo la supervisión de un mecánico responsable, pasado un año de servicios ininterrumpidos podrá dar servicio de mantenimiento a los planeadores bajo su responsabilidad. En un lapso que comprende 3 años de servicios po-

drá ya efectuar cualquier servicio de mantenimiento , lo mismo que reparaciones y alteraciones mayores que sufran los planeadores, siempre y cuando éstas se efectúen con accesorios y técnicas aprobadas por el fabricante. Transcurridos más de 5 años de servicios prestados sin interrupción actuará como jefe de talleres de mantenimiento y reparación de aeronaves.

b) Mecánico de motores, éste presta servicios técnicos de mantenimiento de los motores bajo la supervisión de un mecánico responsable, esto es durante el primer año de servicios como mecánico, pasado el año de servicios y práctica, ya bajo su responsabilidad podrá dar el servicio de mantenimiento de los motores. Transcurridos 3 años de práctica, el mecánico puede efectuar el servicio de mantenimiento de los motores, así mismo como reparaciones siempre y cuando se ajusten ésta con las técnicas y accesorios aprobados por el fabricante y por último cuando ya tenga 5 años de servicios ininterrumpidos como mecánico, actuará como jefe de talleres que están destinados a mantenimiento y reparación de motores. Cuando se requieran accesorios o técnicas no aprobadas por el fabricante, necesitará el jefe de talleres la responsiva de un perito reconocido por la autoridad competente.

MECANICO ESPECIALISTA.- sus funciones consisten

en hacer trabajos de reparaciones en talleres referentes a su especialidad, pero con la supervisión de un mecánico responsable durante el primer año. Después de un año, bajo su responsabilidad efectuar reparaciones relativas a su especialidad, además cuando en las reparaciones se tengan que utilizar técnicas o accesorios, éstas se harán de acuerdo con las recomendaciones dadas por el fabricante. Cuando se tengan que utilizar técnicas o accesorios no aprobados por el fabricante debe obtener la responsiva de un profesional reconocido por la autoridad competente. Pasados 5 años de constante práctica obtendrá el cargo de jefe de talleres destinados a la reparaciones relacionadas con su especialidad.

El mecánico especialista puede serlo en los siguientes equipos y partes componentes de una aeronave:

Especialista de hélices, de sistema hidráulico de sistema eléctrico, de instrumentos, en laministería y especialista de accesorios.

PERSONAL TECNICO DE OPERACIONES.- Este también se subdivide a saber:

Controlador auxiliar, controlador de zona, de área y despachador de aeronaves.

CONTROLADOR AUXILIAR.- Sus funciones son llevar el control del tránsito aéreo en una zona o área, bajo la

supervisión de un controlador de zona o de área, actuar como controlador de zona en los aeropuertos cuya intensidad de tránsito no amerite los servicios de un controlador de zona, pero no hará uso de este privilegio sin antes haber estado sujeto a un período de familiarización no menor de un día de servicio, cada vez que cambie de aeropuerto.

CONTROLADOR DE ZONA: Funciones

Controla e inspecciona el tránsito aéreo dentro de la zona de control de su jurisdicción, pero no hará también uso de este privilegio sin que antes haya estado 24 horas en el aeropuerto de su adscripción.

CONTROLADOR DE AREA: Funciones

Controla e inspecciona el tránsito aéreo del área de control de su jurisdicción, no podrá hacer uso de este privilegio sin antes haber estado un día en el aeropuerto de su adscripción.

DESPACHADOR DE AEREONAVES: Funciones

Efectúa una serie de análisis de cartas meteorológicas diarias, deduciendo de ellas el pronóstico de las condiciones meteorológicas que puedan afectar al transporte aéreo. Autorizar los planes de vuelo y realizar un análisis de las condiciones atmosféricas que prevalezcan en las inmediaciones de una ruta, para esto se vale de una serie de informes meteorológicos diarios a fin de pronos-

ticar las condiciones atmosféricas que afectan al transporte aéreo, y con una referencia especial a determinadas aeropuertos o aerodrómos que sean terminales.

Ya determinadas las funciones técnicas del personal aeronáutico y por consiguiente su carácter, veamos algunas disposiciones del Convenio de Aviación Civil Internacional.

En su artículo 32 titulado " Licencias al personal ", refiriéndose a las tripulaciones de aeronaves que realizan vuelos internacionales, dice que " El piloto y los demás miembros de la tripulación de toda aeronave... deberán estar provistos de certificados de aptitud y de licencias expedidas o convalidadas por el estado donde la aeronave esté matriculada ".

El artículo 33 del mismo Convenio se refiere al reconocimiento de los Estados contratantes de los certificados de aeronavegabilidad y de aptitud y a las licencias expedidas o convalidadas siempre y cuando los requisitos de acuerdo con los cuales se hayan expedido o convalidado sean iguales o superiores a las normas mínimas que se establezcan en el convenio de referencia.

B) DISTINCION DEL PERSONAL TECNICO DE VUELO Y DE TIERRA

La legislación Italiana respecto al estatuto del personal técnico aeronáutico, éste según esa legislación se compone; por el personal de vuelo, técnicos en aeronáutica, los apoderados de las empresas, personal de las fábricas de aeronaves, comandantes de los aeropuertos y el personal de tierra de las aerolíneas.

La Legislación mexicana tiene el acierto de excluir del personal técnico aeronáutico, a los apoderados de las empresas y al personal de las fábricas de aeronaves. Si bien es cierto que los apoderados de las empresas están vinculados de alguna manera con la actividad aviatoria, lo están, pero en el aspecto legal y económico, pero no influyen para nada en el acto fundamental de la actividad aviatoria que como sabemos consiste en el pilotaje de una aeronave y que se realice éste en condiciones de seguridad y eficacia. El personal de construcción de aeronaves también lo está con la actividad aviatoria relacionada, pero con la variante que estos son los proveedores de aparatos para las aerolíneas. Ahora bien, es cierto que éste personal de fabricación de aeronaves influye en mucho, en parte del personal técnico aeronáutico, en particular con los mecánicos en aeronáutica, a estos se les indica en caso de reparacio-

ciones o mantenimiento de aviones, la técnica que deben seguir, que accesorios utilizar, pero todo esto es por la sencilla razón de que en caso de un siniestro y que no se hubieren seguido los consejos o instrucciones del fabricante, éste se liberaría de toda responsabilidad pues las causas que hubieren provocado el accidente ya no se deberían al constructor, sino que todos los afectados por el siniestro irían en contra de la compañía de aviación a que perteneciera el aparato accidentado y esta no podría repetir en contra del fabricante ya que este podría alegar a su favor que no se siguieron sus indicaciones y por lo tanto no incurría en responsabilidad.

En nuestra época la Legislación respecto del estatuto del personal técnico, es una unión de los tratados internacionales con la Ley nacional. El derecho mexicano adopta y se inspira en los tratados internacionales, y los adopta no por falta de juristas que pudieran regular respecto de la actividad aviatoria, sino que por razón de la misma Constitución Mexicana que dice que al aprobarse un tratado internacional será la Ley suprema de la Nación

La distinción del personal aeronáutico en mi concepto debe hacerse de la siguiente manera:

- 1.- Comandante de la aeronave
- 2.- Personal técnico de tierra

PERSONAL DE VUELO

Es cierto que entre el personal de vuelo se encuentran incluidos el navegante y el mecánico de a bordo, pero éstos auxilian al piloto solamente; uno le indica e informa sobre los terrenos sobrevolados, condiciones meteorológicas etc., y el otro es un ayudante que atiende una reparación del aparato en vuelo además de otras funciones técnicas que realiza. Digo que se debe diferenciar al personal técnico de vuelo al de tierra de esta manera, porque la realidad muestra que todos auxilian al piloto de una manera u otra, luego entonces el navegante y el mecánico de a bordo son una prolongación, por así decirlo, del personal técnico de tierra, que por ser indispensables auxiliares del piloto tienen que estar con él en vuelo pero en nada tienen que ver con el pilotaje sino que solo auxilian.

Las distinciones del personal de vuelo con el de tierra se pueden expresar de la siguiente forma.

El de vuelo tiene por objeto la conducción por aire del aparato, pero no solamente se reduce a esto sino que aparte de que tienen que manipular la aeronave tienen otras funciones que no son propiamente el manejo, por ejemplo se puede citar que el comandante de la aeronave no solo es un empleado privado de una aerolínea, sino

que es a la vez un funcionario público, funcionario público porque puede dar fe llegado el caso de los contratos celebrados a bordo de una aeronave, así mismo de un nacimiento, defunciones, testamentos y tal vez hasta llegar a celebrar un matrimonio.

Tiene además una autoridad delegada pues el comandante tiene facultades coercitivas contra una persona que quisiera o realizara actos ilícitos a bordo de una aeronave y exigir (pero sin obligar) a los demás miembros de la tripulación para que lo auxilién en la medida de represión en contra del presunto.

En el plano administrativo el piloto puede adherirse al reglamento de policía sanitaria para impedir la propagación de enfermedades infecciosas etc.

El comandante de la aeronave es considerado como el representante legal de la empresa que lo emplea, por eso la opinión dominante es en el sentido de que el comandante de la aeronave y la empresa pueden ser separadamente demandados en el caso de que ocurriese un siniestro que causara daños a terceras personas y se comprobara que el comandante del avión fuese en parte responsable. La Convención de Varsovia de 1929 decidió que no se podía demandar al comandante de la aeronave por separado. En el protocolo de la Haya de 1955 al descartar a los empleados

de los beneficios de la Convención de Varsovia, no fué recibida con agrado, por eso en el artículo 14 del Protocolo de la Haya agrega un artículo más que es el 25 "A" a la Convención de Varsovia, este artículo intenta regular la responsabilidad del personal técnico aeronáutico y en especial del comandante, pues si éste prueba que actuó dentro de los límites de sus funciones podía acogerse a los beneficios de la Convención de Varsovia, a excepción de que se probara que los daños ocasionados fueron resultados de la omisión o acción hechos con el propósito de causarlos, o con el conocimiento de que por descuido podrían resultar daños en estos casos el comandante no puede acogerse a los beneficios de la Convención de Varsovia y responderá de todos los daños ocasionados. En la Convención de Roma de 1952 de acuerdo con el artículo 9º dice que "El comandante de la aeronave no puede ser demandado por terceras personas, excepto en el caso de dolo o uso ilegal del aparato. Todo lo anteriormente expuesto nos lleva a la conclusión de que el comandante de la aeronave era considerado como un representante de la empresa que lo emplea puesto que en caso de que ocurra un siniestro sin intención del piloto la responsabilidad por daños la tendrá que cubrir la empresa, en el caso contrario o sea los daños causados por dolo, pagará la empresa pero ésta podrá

repetir en contra del piloto responsable.

Los primeros intentos de regular el estado del comandante de la aeronave se realizó en la primera reunión de la C.I.T.E.J.A. en el año de 1926 por Thieffry, estos se referían a la capacidad de derecho privado, su poder legal y comercial para actuar como representante del operador.

En aquel tiempo el piloto era el que decidía en última instancia lo que se debería hacer, pues la técnica tan poco avanzada los aviones tenían que hacer aterrizajes forzosos frecuentemente, por esta razón las órdenes del operador muchas veces no eran tomadas en cuenta y como se dijo el piloto decidía en última instancia. Creo que si bien es cierto que sus decisiones son de mucha importancia en la actualidad, deberían reconsiderárseles sus poderes de decisión puesto que ahora el piloto no es el que manipula la aeronave a su arbitrio sino que es dirigido desde tierra.

Veamos ahora las características del personal de tierra para confrontarles con las del personal de vuelo y de ahí hacer su distinción.

PERSONAL DE TIERRA

El personal denominado de tierra ha crecido en número (y sus responsabilidades **pon** consiguiente) con-

forme ha avanzado la tecnología aeronáutica.

Este personal ahora en nuestros días es de la mayor importancia, pues casi de él depende que el manejo de un aparato cualquiera, se realice con los menos contratiempos posibles.

Se puede afirmar que de éste personal depende en muchas ocasiones el que se eviten toda clase de accidentes que casi en la mayoría todos son fatales.

Estos (el personal de tierra) como se dijo anteriormente, son gente especializada más nunca improvisada pues como vimos en un principio para obtener un puesto técnico en la infraestructura se requiere de una licencia para el desarrollo del mismo.

La distinción con el personal de vuelo es a simple vista notorio, unos conducen la aeronave, éstos auxilian a que el pilotaje se realice felizmente, pero al igual que con el personal de vuelo, estos los de tierra tienen un sinnúmero de responsabilidades, a todos se les exige exactitud en su trabajo jamás deducciones o suposiciones, como vía de ejemplo al personal del servicio meteorológico no se les está autorizado para emitir opiniones o dar autorizaciones que puedan influir en la realización de un vuelo o deducir éste, pues una opinión o autorización dada a la ligera y que se transmita al piloto

que las condiciones atmosféricas son favorables para un vuelo y resultara lo contrario lo más seguro es que ocurriría un accidente, de ahí que las informaciones no pueden basarse en suposiciones y opiniones, sino que deben de dar los informes meteorológicos adecuados para que el personal de vuelo pueda normar su criterio con respecto a la seguridad de realizarlo. Jamás este personal y en especial el del servicio meteorológico por ningún motivo pueden abandonar su oficina sin que antes sea remplazados por el personal que le sigue en turno, al menos que reciban una orden por escrito para poder abandonarla, las razones son obvias. Además deben siempre formular respecto de las condiciones meteorológicas un informe y este depositarlo para que sea retransmitido con puntualidad a los comandantes de los aviones, en estos informes solo pueden asentar los datos de cuya veracidad puedan dar fe, sin incluir en el informe como más arriba se dijo, datos supuestos o dudosos.

Cuando de otras oficinas meteorológicas se recibían informes, estos junto a los informes de su estación deben ponerlos a disposición y sea al personal de vuelo o al control de vuelos para que esta oficina de control los transmita a los aviones que estén circulando.

Como se ha de notar el personal de tierra hace una serie de estudios que son de vital importancia para

sea previsto y seguro, a las compañías de aviación les conviene entonces tener como colaboradores a las personas más serias y capaces, pues el éxito económico de una empresa en mucho depende de su personal de tierra y desde luego el de vuelo, puesto que se debe poner el mayor cuidado hasta en las cosas más insignificantes o que lo parezcan, los mecánicos de aeronáutica revisan constantemente cualquier pieza de un avión, pues la falla en alguno de estos aparatos o piezas mecánicas podría ocasionar accidentes que casi - anteriormente se dijo - todos son fatales. Así estos (los mecánicos) son también gente especializada e importantes en la actividad aviatoria y para desempeñar el trabajo de tal en una empresa de aviación necesitan al igual que los demás de una licencia y de una práctica constante. Su importancia luego entonces es también valiosa, pues de su experiencia y capacidad dependen las vidas de las personas que utilizan el servicio de transporte aéreo.

En fin todo el personal de tierra siempre actúa con el único fin de dar al comandante de la aeronave todos las informaciones, detalles, circunstancias para que el piloto haga una síntesis y norme su criterio en todo lo concerniente al pilotaje de la aeronave, o una vez que ya circule en el espacio aéreo pueda prevenir

cualquier contratiempo con los informes que se le han proporcionado desde tierra.

Así pues en conclusión la distinción entre el personal de vuelo y de tierra se puede establecer no solo porque unos permanezcan en tierra y otros en el espacio aéreo, sino por sus obligaciones, funciones y responsabilidades que cada uno de ellos tienen.

En la actualidad no se podría decir cual es más importante, yo contestaría que las dos clases de personal pues hasta la fecha no se han construido aviones que tengan aparatos que substituyan a los que hay en tierra y si bien es cierto que se podrían instalar no serían tan completos y eficaces como los que hay en tierra, pues por lo que para instalarlos se necesitaría transformar los modelos de los actuales aviones y además serían incoesteables pues piénsese en que un avión en un accidente se destruyera la pérdida tan enorme que causaría a las empresas que tratan de sacar el mayor beneficio al negocio del transporte.

C) COMPOSICION DEL PERSONAL TECNICO DE VUELO

Ya hemos analizado en los incisos anteriores el carácter del personal técnico sus funciones y los requisitos que se deben de satisfacer para obtener la licencia correspondiente y así poder efectuar y desempeñar sus funciones. Hicimos la distinción del personal técnico de vuelo y de tierra y llegamos a la conclusión que la distinción se debía no simplemente a que unos desempeñan su labor en tierra y otros en vuelo, sino que ésta se debía a las responsabilidades y funciones de cada clase de personal.

En el inciso número dos, como dijimos hicimos esa distinción y en el inciso primero cuando nos referíamos al carácter del personal técnico, vimos que el personal de vuelo se componía por una serie de pilotos (que según sus aptitudes y conocimientos les correspondía una licencia para manipular aparatos diversos), un navegante y un mecánico de a bordo.

Quando vimos las funciones de cada uno, al referirnos a los pilotos comerciales de transporte público restringido e ilimitado, lo hice pero sin hacer alusión a las repercusiones tan grandes que estas dos clases de pilotos tienen en el transporte comercial aéreo. Ahora bien quiero referirme en exclusiva al transporte comercial

aéreo, pues considero que es la parte vital y es la actividad más importante y de la cual dependen la vida económica de toda compañía de aviación y no nada más la vida de una aereolínea, sino que también en parte la de una nación, ya que un transporte bien organizado, con aparatos seguros, los turistas extranjeros y los viajeros nacionales los utilizarán para sus viajes con el reporte de divisas y utilidades, las primeras a la Nación y la segunda a la aereolínea.

De todos es conocido que nuestra economía depende en parte de las erogaciones que hagan los extranjeros visitantes de nuestro territorio, los beneficios son indirectamente para los núcleos sociales de una región, que al acrecentarse el transporte aéreo en un lugar turístico determinado, sus habitantes se ven favorecidos aunque raquíticamente con fuentes de trabajo que les permita el sostén de su familia. Advertirto que no he de tratar aquí temas de gran importancia como el económico y el social, pues el aprovechamiento de esa riqueza dejada por los extranjeros visitantes hasta la fecha ha sido acaparada por las enormes industrias hoteleras, comerciales etc., y que al componente social no le deja más que una fuente de trabajo mal remunerada y servidumbre social hacia el extranjero, pero esto debe ser regulado por el Estado, aquí sola-

mente he de tratar lo referente al transporte aéreo nacional e internacional, pero desde el punto de vista de la importancia que tienen los pilotos y la repercusión que tiene en el avance técnico en la fabricación de aeronaves y por consecuencia en el Derecho Aéreo.

CONCEPTO DE TRANSPORTE AEREO

En la Convención celebrada en Varsovia el 12 de octubre de 1929, referente a la " Convención para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional " se dice que " El transporte aéreo tiene por objeto todo transporte de personas, equipajes o mercancías efectuadas por aeronave y mediante pago ". He de agregar que el transporte implica la celebración de un contrato consensual, sinalagmático, oneroso que puede ser civil o mercantil.

CIVIL: El Código Civil en su artículo 2646 dice a la letra " El contrato por el cual alguno se obliga a transportar bajo su inmediata dirección o la de sus dependientes, por tierra, por agua o por el aire a personas animales, mercaderías o cualquier otros objetos, si no constituye un contrato mercantil, se regirá por las reglas siguientes".

MERCANTIL: El contrato de transporte será mercantil según el artículo 576 del Código de Comercio:

1.- Cuando tenga por objeto mercaderías o cua-

lesquiera efectos de comercio.

2.- Cuando siendo cualquiera su objeto, sea comerciante el porteador o se dedique habitualmente a verificar transportes para el público.

La diferenciación antes hecha, a mi modo de ver solo tiene importancia porque el contrato civil por lo general se aplica al transporte público no regular y el contrato de carácter mercantil, al transporte público regular

CLASIFICACION

El transporte se clasifica en:

1.- Transporte aéreo nacional, cuando este se realice dentro del territorio Nacional. y

2.- Transporte aéreo internacional, cuando se transporte, pasajeros correo y carga den un Estado a otro.

El transporte puede ser también:

a) Regular

b) No regular

Que el transporte sea regular significa que el transporte estará sujeto a horarios, itinerarios, remuneración y que sea accesible al público. A continuación explicaré los términos antes expresados.

Que el transporte esté sujeto a itinerarios se quiere decir que los usuarios saben por medio de publicaciones que hagan las aerolíneas, que los aviones de ésta volarán de un sitio a otro previamente determinado y que

siempre será el mismo.

Horarios.- Que los vuelos que se realizan por una ruta determinada, unos se iniciarán a las 8 A.M. y otros a las 7 A.M. por ejemplo.

Remuneración.- es conforme a tarifas aprobadas y dadas a conocer al público (a propósito de las tarifas estas son aprobadas porque se trata de un servicio público, luego entonces para la explotación de un vuelo regular se requiere conseción) y

Accesibilidad.- Se comprende por esto que sea permanente para el público.

TRANSPORTE NO REGULAR

Esta clase de transportación tiene una serie de características que le son propias, que la diferencian del transporte regular:

1.- Por no tratarse de un servicio público no se requiere de una conseción para la explotación de esta clase de transporte, se requiere solo de un permiso.

2.- No requiere de itinerarios, horarios, frecuencias. Tampoco respecto de la remuneración, como no se trata de un servicio público no tiene tarifas previamente establecidas, entonces el pago por el servicio es fijado siempre por las partes, por lo general es más alto que para el transporte regular. Por último el transporte no re-

gular no es por consecuencia de accesibilidad permanente para el público.

Otra clasificación más, tanto para el transporte regular como para el no regular es la siguiente y se refiere a la internacionalidad de los vuelos:

- 1.- Servicio mexicano de transporte internacional regular
- 2.- Servicio mexicano de transporte internacional no regular.
- 3.- Servicio extranjero de transporte internacional regular
- 4.- Servicio extranjero de transporte internacional no regular.

El servicio extranjero no es un servicio público puesto que no se trata de una concesión, sino que para su explotación se requiere de un permiso exclusivamente.

Por último en el Convenio de Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de noviembre de 1944 en su artículo 96, define al transporte nacional e internacional.

DEFINICIONES

A los fines del presente Convenio se entenderá por " Servicio Aéreo " , todo servicio aéreo regular, realizado por aeronave destinadas al transporte público de pasajeros, correo o carga.

" Servicio aéreo Internacional ", un servicio aéreo que pasa por el espacio aéreo situado sobre el territorio de más de un Estado.

Hecha ya la clasificación veremos la importancia de los pilotos de la clase de transporte comercial público restringido e ilimitado.

Para poder manipular los aparatos de transporte Nacional e internacional que son aviones de bastante tonelaje y con una técnica complicada para su manejo, se necesita tener una licencia aeronáutica especial para esta clase de aparatos, al piloto entonces se le exige una experiencia y preparación mayor para poder volar en esta clase de aparatos, pues como ya antes anotamos que las aerolíneas para mantener su prestigio de empresas seguras y serias y sobre todo lo primero, exige de sus pilotos eficiencia y capacidad.

En resumen, hemos visto la importancia y beneficios del transporte aéreo en la economía nacional y por consiguiente deducimos la importancia que los pilotos tienen en ésta, pues sin ellos no se podría realizar el transporte aéreo comercial.

Para finalizar este inciso veremos como el transporte aéreo ha y sigue repercutiendo en la técnica aeronáutica.

Cuando se iniciaron los primeros vuelos de transporte comercial de pasajeros, al pasar el tiempo se notó con sorpresa que los usuarios crecían año con año en número, las aereolíneas se vieron precisadas a obtener más aparatos, pero observaron que resultaban insuficientes por la escasa capacidad y además el adquirirlos en más número resultaba incoesteables por la sencilla razón de que eran de poca capacidad para pasajeros y el adquirirlos en mayor número resultaba antieconómico. Los fabricantes notaron estos fenómenos y fueron presionados por las aereolíneas a hacer aparatos con más capacidad de asientos en una palabra más grandes, se empezaron hacer prototipos de aviones que fueran más perfectos técnicamente que los anteriores, obviamente se tuvieron que diseñar otra clase de motores más potentes etc., así al traves de los años se experimentaron nuevos modelos, ya con técnicas más perfeccionadas, pues se les exigía también la seguridad de que sus aparatos realizaran vuelos sin contratiempos. Las distancias se hacen cada vez más enormes, entonces los motores se construyen más resistentes y potentes, los aviones con más capacidad para alojar gasolina.

Para concluir, el tráfico ha aumentado, los fabricantes tienen que construir aviones que sean más veloces, más espaciosos, perfección en sus motores, para que

el vuelo sea cómodo y seguro.

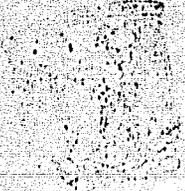
He así pues el transporte con sus exigencias para servir a un mayor número de usuarios, ha presionado a ingenieros en aeronáutica para que estos realicen y construyan aviones cada día más seguros, veloces, cómodos etc. en una palabra les piden evolución en la técnica de construcción de aeronaves.



FACULTAD DE DERECHO
SEMINARIO
DE
DERECHO INTERNACIONAL

CAPITULO II

- A) Examen de las razones socioeconómico y jurídicas que fundamentaron la inclusión del personal técnico de vuelo en la Ley Federal del Trabajo
- B) Crítica de esas razones



FACULTAD DE DERECHO
SEMINARIO
DE
DERECHO INTERNACIONAL

A) EXAMEN DE LAS RAZONES SOCIOECONOMICO Y JURIDICAS QUE FUNDAMENTARON LA INCLUSION DEL PERSONAL TECNICO DE VUELO EN LA LEY FEDERAL DEL TRABAJO

Hace aproximadamente una década a todos los pilotos aviadores se les consideraba representantes de la empresa en que laboraban manipulando los aviones y por lo tanto se les negaba el derecho de asociarse sindicalmente, pero esta no fué la única razón para que los pilotos se unieran y trataran de formar un sindicato que los representara frente a las empresas, sino que las empresas preferían que sus aparatos fueran manejados por pilotos extranjeros de preferencia trayendo por consecuencia la discriminación del piloto mexicano. Otra de las razones era que las empresas, si un piloto en lo personal no era de su agrado, no lo destinaban o elegían para un determinado vuelo, con la repercusión en la economía del piloto.

Los pilotos que trabajaban para la Compañía Mexicana de Aviación S.A., reaccionan y forman un sindicato pero este no es reconocido, se interpone el amparo pero la Suprema Corte de Justicia de la Nación estima que por los servicios que prestan los pilotos a dicha empresa, deberían ser considerados como empleados de confianza, por lo tanto este concepto implicaba que se les tuviera como representantes de dicha compañía y en consecuencia con la

incapacidad de agremiarse sindicalmente. En consecuencia se disolvió por las autoridades federales del Trabajo, el sindicato que los pilotos aviadores habían formado y solo fué considerado laboralmente de empresa, por haber sido privativo de los pilotos aviadores contratados por Mexicana de Aviación S.A..

Ya desde entonces las relaciones entre la citada Compañía y su cuerpo de pilotos se normaron por Disposiciones Generales de Trabajo, expedidos unilateralmente por la Empresa Citada ya que a los pilotos se les desconocía personalidad jurídica para discutir y convenir las condiciones de trabajo por carecer de legal representación.

Estas Disposiciones Generales de Trabajo, como consecuencia lógica resultarían ominosas en múltiples aspectos, y siempre en perjuicio de la salud, economía y vida de los pilotos aviadores, porque ante la indefinición de los derechos y obligaciones en que se encontraban éstos, el temor a contrariar cualquier orden para no sufrir represalias de la compañía, que podían consistir desde una suspensión temporal hasta el despido que se llegó a presentar en varios casos. Con estas circunstancias adversas produjo como era natural, malestar no exteriorizado por la desconfianza que entre los mismos pilotos se tenían

pero que al pasar el tiempo y el mal se agudizaba y que además se fueron conociendo a fondo, intimamente los pilotos, se forman grupos de aviadores de los distintos equipos de aviones hasta llegar a sumar la casi totalidad del cuerpo de pilotos, el que al creer que las circunstancias eran las propicias para acercarse a los pilotos de otras empresas para unir sus fuerzas para mejorar las condiciones de trabajo.

Ahora bien, la situación que reinaba en aereonaves de México, Tierras Voladores, Guest Aereovías México, Líneas Aéreas Unidas, Transmar de Cortés, Aereolíneas Mexicanas etc, fuera casi igual a la que acontecía en Mexicana de Aviación S.A., el día 4 de agosto de 1958 deciden sin amedrentarse y lanzarse a la lucha para poder contar con un sindicato permanente que los representara frente a las empresas, y en una asamblea deciden constituir la Asociación Sindical de pilotos Aviadores de México cuya sigla resulta A.S.P.A. de México que objetiva aquéllas que forman las hélices de los aviones que en aquél entonces manipulaban.

La A.S.P.A. forma su mesa Directiva y acuerda que se solicite su registro en la Secretaría del Trabajo y Previsión Social para tener personalidad jurídica, pues solo se contaba con una organización de hecho, ante las

Leyes de México.

Nuevamente el registro fué negado, pues la Secretaría del Trabajo y Previsión social consideraba que eran representantes de la empresa y por lo tanto empleados de confianza. Ante la actitud de la citada Secretaría, los pilotos aviadores consideraron que era violatorio de sus garantías sociales e individuales y piden amparo de la Justicia de la Unión. Ya encontrándose pendiente el juicio de Garantías de fallo, la Mexicana de Aviación decide el despido del Capitán Andrés Fabre que era el secretario general de la A.S.P.A., la reacción por parte de los pilotos no se hizo esperar y considerando que el injustificado despido tendría como consecuencias inhabilitarlo para que continuara ejerciendo su profesión y además el nulificar a la A.S.P.A., pues se tomaría la misma medida a quien ocupare el puesto de Secretario General y otros puestos directivos Como se dijo anteriormente la reacción no se hizo esperar y los pilotos de todas las empresas de la República se unen y convienen en no volar hasta que el Capitán Fabre no fuera repuesto en su trabajo, quien había sido despedido en el momento de que gozaba de sus vacaciones legales, por el cargo de dedicarse a hacer propaganda sindical y que en nuestros tiempos se le llamaría " actividad suversiva;

Todas las empresas contestaron que en caso de que tomaran esa actitud cesarían a los pilotos que tuvieran más de tres inasistencias en el desempeño de sus labores, pero además utilizaron a la prensa para que a través de publicaciones, distorcioando el movimiento de los pilotos desorientaran a la opinión pública y crearan en ésta un sentimiento contrario, y no conformándose con solo esto, recurrieron a medios oficiales para ejercer presión en contra de los pilotos, a los que se les acusaba de alterar

la economía Nacional por su abstención de manejar aereonaves, violar la Ley General de Vías de Comunicación etc.

Con todo lo que se les imputaba a los pilotos, estos permanecieron en su actitud primitiva y reforzaron aún más su unidad que hasta ese momento fué ejemplar, en la historia no se había visto en ningún gremio profesional soportar estolicamente la cadena sucesiva de ceses que desataron las Compañías, a pesar de que sabían que por su actitud podrían importar la miseria en sus hogares, la pérdida de su licencia que les permitía volar, obtener su subsistencia, en una palabra su profesión, su vida.

Tenían la conciencia de que si en el ejercicio de sus deberes como miembros de una sociedad y como trabajadores, se les negaba el derecho de asociarse como a los demás concudadanos, preferían renunciar a lo más preciado que tenían que era el no ejercicio de su profesión.

La paralización del manejo de las aereonaves fué total y duró varios días, el entonces presidente de la Nación Adolfo López Mateos quien tenía una visión clara, adivinó que con el paro se perjudicaría a la Nación y dispuso que se requisen las empresas de aviación, y bajo la administración de su gobierno se iniciaran nuevamente los servicios de transporte aéreo, pues consideraba que con ésta medida, ni se perjudicaría a los usuarios y a la economía

Nacional en especial y de esta forma podrían llegar a un acuerdo pilotos y compañías, para esto ordenó que todos los pilotos destituidos fueran repuestos en su trabajo inmediatamente.

Con esta disposición del Gobierno se reanudan las negociaciones entre las Empresas y la A.S.P.A., pero esta resuelve que mientras durase el conflicto los pilotos no usarían los uniformes reglamentarios porque, primero los pilotos no laboraban para las empresas y segundo por la requisita dictada por el Ejecutivo de la Nación, de esta forma los pilotos daban a conocer al público que el juicio laboral seguía y que no estaba definitivamente resuelto.

Otra resolución que dictó la A.S.P.A. fué que ningún piloto estaba autorizado a recibir de las empresas órdenes para que se entrenasen para volar equipo diferente de aquel que se había utilizado en las diversas empresas, hasta que las compañías llegaran a un acuerdo con la A.S.P.A. sobre las condiciones generales de trabajo en lo referente a salarios, horas de servicio y extraordinarias escalafones, descansos etc., o sea que todo lo citado conjugados en contratos colectivos de trabajo, para beneficio de los trabajadores del aire, ya que la oposición de las compañías continuaba en no reconocer legal representación a los componentes de la A.S.P.A.. Como resultado de la ope-

de las compañías las pláticas para llegar a un acuerdo se retardan varios meses y además el retardo se debía porque las compañías consideraban que la línea de conducta seguida impediría al gobierno a tomar decisiones definitivas en contra de los pilotos y de la A.S.P.A.. Pero la actitud tomada por parte del Licenciado López Mateos ya no fué la anterior o sea política, en el sentido de que se perjudicaría a la economía nacional, sino que comprendiendo el problema de los pilotos y sabiendo que la razón les asistía, la prueba de esto fué que rechazó toda insinuación o información que los pilotos con su actitud iban en contra de su gobierno.

Pero la razón es que la Revolución se hizo para proteger a toda clase de trabajadores, lo mismo un obrero de una fábrica, que un empleado comercial, en fin toda clase trabajadora. El derecho Laboral como dice el Maestro Alberto Trueba Urbina en su teoría Integral, se hizo precisamente para la defensa de los intereses del Trabajador y su familia.

El presidente Adolfo López M. resuelve en definitiva y acuerda reformar la Ley Federal del Trabajo, incluyendo en un Capítulo especial (el XV Bis) todo lo relacionado al trabajo de las tripulaciones aeronáuticas para que los derechos de los pilotos quedaren debidamente protegidos ya que la Ley citada es relementaria del artículo 123 de

la Constitución Federal de la República Mexicana.

La reforma a la Ley Federal del Trabajo se hizo el 31 de diciembre de 1959, y los pilotos considerados anteriormente como empleados de confianza y representantes de las compañías adquirieron la categoría de trabajadores. El reconocimiento y registro de la A.S.P.A. se realizó el 13 de enero de 1960, así la Secretaría del Trabajo y Previsión Social notifica que con el número 2991 queda inscrita en su Deparatamento de Registro de Asociaciones.

Si bien es cierto que los derechos de los pilotos están salvaguardados en el texto de la Ley, esto no significa que fueran estáticas, sino lo contrario, pues se previno que los contratos que suscribieran las partes podrían pactarse condiciones que resultaran más favorables para los trabajadores del espacio aéreo, puesto que la Ley Laboral contiene solo los derechos mínimos de aquéllos, prueba de lo anterior están los contratos colectivos de trabajo celebrados entre A.S.P.A. y Aereonaves de México S.A. vigente desde el 6 de noviembre de 1967 hasta el 5 de noviembre de 1969, y el de la Citada asociación con Mexicana de Aviación del 19 de abril de 1966.

R) CRITICA DE ESAS RAZONES

Hemos visto en el inciso anterior cuales fueron los motivos por los cuales el personal de vuelo fué incluido en la Ley Laboral que en resumen fueron; La Secretaría del Trabajo y Previsión Social y la Suprema Corte, no admitieron el registro del Sindicato (A.S.P.A.) que los pilotos habían formado para el mejoramiento, estudio y defensa de sus intereses comunes, pero que ante esta negativa, los pilotos se unen y acuerdan en no volar las aeronaves. Interviene el Ejecutivo de la Unión, hace una requisición de las empresas. Se reanudan los vuelos y mientras durase la requisita los patronos y pilotos discutirían para llegar a un acuerdo que no lo hubo y es cuando el Ejecutivo manda un proyecto de Ley para que se incluya el personal de vuelo en la Ley Laboral, resultando así el Capítulo XV Bis de la citada Ley.

Ahora bien, los aviadores mexicanos reclamaban el derecho a organizarse y se les negaba, en cuanto que en todas las demás naciones civilizadas contaban con sindicatos que protegían no solo los derechos de los pilotos, sino también los del público.

En ninguna parte del orbe se clasificaba como de confianza al personal aeronáutico de las empresas privadas precisamente porque la confianza que ellos inspiran, no de-

depende de las empresas que los contratan, sino de las garantías que dan con su trabajo y de la intervención que en sus contratos toma el Estado. Los aviadores necesitan contar con la confianza de los usuarios más que con ninguna otra, para esto necesitan que sus contratos no sean individuales, sino que estén ajustados a las garantías del contrato colectivo.

Los pilotos mexicanos en ese entonces estaban muy mal pagados, cosa que no debería de ser y para que ellos mejoraran tenían que unirse. Para darnos una idea de cual era su situación, basta saber que sus salarios equivalían a menos de la mitad de lo que ganaban los pilotos norteamericanos. Esto tiene importancia por varias razones; primero las empresas mexicanas eran subsidiarias de una aerolínea norteamericana, segundo los pilotos volaban hasta nuestra frontera o a veces la traspasaban 3 o 4 veces al mes. En poblaciones fronterizas de nuestro país los gastos se cotizan en dólares y en Norteamérica es obvio decirlo. Tercero, los pilotos no gozan de sobresueldo alguno, mientras que los norteamericanos que trabajaban en nuestro país, por ese solo hecho gozaban de un sobresueldo de \$ 500 dólares mensuales y no por razones de patriotería les pagaban ese sobresueldo, sino que nuestro país, clasificado como terreno montañoso, es peligroso sobrevolarlo, lo menos que se

(27)
exigir era que nuestros pilotos, sin salir del territorio, ganasen lo mismo que los extranjeros que operaban en nuestro país, a favor de esta solución, no solo hay razones de elemental equidad patriótica, sino de riesgo efectivo.

A este respecto la incocencia de los que manejaban la aviación desde la oficina, solía marcar rutas de vuelo por sobre la Sierra Madre, donde no había señales o se mantenían muy imperfectas, en vez de observar el curso más seguro que era la cercanía de la costa. La codicia llegaba a tanto que no reflexionaban ni en los millones de dólares que costaba cada aparato, ni en las vidas que se arriesgaban. Estas imprudencias por el afán de lucro, solo podían evitarse por medio de un contrato colectivo que llevara implícito un Reglamento de Vuelo, que ponía a salvo la vida del piloto y usuarios, de las órdenes arbitrarias que no estaban inspiradas en la seguridad del servicio.

En el año de 1958, los pilotos de la American Airlines y de la Eastern y de la Western, obtuvieron ventajas de un 50% de las prestaciones que antes tenían, no era posible entonces que los pilotos mexicanos no encontrarán protección del gobierno que estaba en lucha por hacer justicia a todos los ciudadanos.

El problema que afrontaba la aviación civil en México, era fundamentalmente, el problema de trabajo. Ello

es claro y no excluía otro tipo de problemas de igual importancia; de equipo, técnicos y aeropuertos. Pero nuestro tema trata del ser que trabaja en los aviones.

Por aquél tiempo, el trabajo del piloto no era reglamentado, La Ley Federal del Trabajo, publicada en 1931 omitió por completo el trabajo aviatorio. No existían normas contractuales que regularan el trabajo de los pilotos, en ausencia de normas, la vida del piloto y su trabajo se desenvolvían sin leyes y al capricho y arbitrio de las empresas.

Cuando los pilotos resolvieron organizarse y pretendieron una contratación colectiva y el reconocimiento de la A.S.P.A., el problema adquirió el carácter agudo de una crisis en una industria.

Para hacer un análisis de las circunstancias de aquél entonces, es necesario hacer un recorrido histórico para entrar al problema de los pilotos y centrarlo.

Los movimientos sindicales antes de 1917, fueron movimientos obreros de poca importancia, el México de esa época, era agrícola y no industrial, por esta razón no había concentraciones obreras y por lo tanto se carecía de una conciencia de clases que diera origen a organizaciones. Los movimientos que había dispersos, apenas si logran fusionarse con un convenio entre ferrocarrileros y la Casa del

Obrero Mundial, que al hacer un pacto con Carranza, por el cual la Revolución dictaría leyes a favor de los obreros, no fué sino hasta la Constitución de 1917 en donde se expidieron leyes a favor del trabajador. Cuando Porfirio Díaz estaba en el poder, dictó un arbitraje, en el conflicto gremial de los textiles de Veracruz, en el cual el Gobierno expidió un reglamento que regularía las relaciones de trabajo, y que él mismo se encargaría de que se cumpliera, el sindicato por esta razón no tenía ya porqué existir ya que los derechos del trabajador quedaban tutelados con ese reglamento. Este criterio de que es el Estado, en el momento de crisis, el que puede dictar un reglamento para resolver las situaciones de trabajo y disolver sindicatos para que estos no vigilen el cumplimiento de los convenios esta idea de 1905, se repite pero ahora a través del Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, quien en una audiencia con los pilotos, les dijo que el Gobierno podría expedir un reglamento en el cual se regularían las relaciones de trabajo de los pilotos y que por lo tanto su sindicato no tenía objeto " ya que el Gobierno se encargaría de cuidar que aquél reglamento se cumpliera ". La historia se repetía, pero porque el Secretario era un ingeniero, con mente técnica, que sabía resolver problemas técnicos, más los problemas por abordar eran de índole so-

cial, humano.

De 1905 a 1959. La Constitución aparece con un artículo 123 y en especial la fracción XVI. que dice que los obreros como los patrones, tiene el derecho para unirse en la defensa de sus intereses comunes formando sindicatos, asociaciones profesionales etc. Así cualquier reglamento que pretendiera limitar el derecho de asociarse de los trabajadores, incurriría en la violación de la Constitución.

La idea de trabajador la define el artículo 123 constitucional que dice " El Congreso de la Unión sin contravenir a las bases siguientes, deberá expedir leyes sobre el trabajo las cuales regirán entre los obreros... y de una manera general todo contrato de trabajo".

Ahora bien, cualquiera que sea la jerarquía, preparación, categoría del trabajador, hasta la más baja, la Constitución consagra derechos a favor de éstos. Hasta la fecha a habido un error en la comprensión del término trabajador, trabajador es igual a oprimido, pobre y miserable, solamente se ha considerado trabajador a los que realizan trabajos manuales, materiales, pero cuando el trabajo tiene un carácter intelectual o predominantemente intelectual la mentalidad en nuestros días, no comprende que se trata también de trabajadores. Por esta razón las centrales obre-

ras, no se han preocupado de los problemas laborales de los profesionistas.

En el año de 1930, se formó y funcionó un sindicato de maestros, éstos recibieron las críticas de todos los grupos sociales. Se decía que el maestro era un apóstol y no un trabajador; que era una guía para la juventud y que no se podían confundir sus obras con la de los obreros. Se dijo igualmente que era paradigma y ejemplo de la patria y que no se podían poner como paradigma y ejemplo de la patria a los obreros. En esa forma se quiso desprestigiar el movimiento de los maestros, recibiendo un sinnúmero de críticas, pero a pesar de éstas su organización subsistía y hoy día, forma el gran sindicato Nacional de Trabajadores de la Educación.

Cuando se discutía el artículo 123 Constitucional en su exposición de motivos indicaba, que para ningún grupo humano es tan urgente y necesario el asociarse, como para los trabajadores, por ello se les concedía el derecho de asociarse sin límites y restricciones. Este mismo criterio imperó al redactarse el proyecto de la Ley Federal del trabajo, cuando fué enviada al congreso de la Unión. El proyecto decía: Artículo 238 " No podrán formar sindicatos, las personas a las cuales la Ley les prohíbe asociarse (militares y policías). Después indicaba " no se-

rán admitidos en los sindicatos de los demás trabajadores los representantes del patrón que se mencionan en la 2ª parte del artículo 4º, pero podrán asociarse con quienes tengan actividades similares. Los sindicatos de estos no podrán unirse a los formados por los otros trabajadores ".

La explicación de esta modalidad de organizar dos sindicatos entre trabajadores de base y trabajadores de confianza, obedeció al principio de separar los sindicatos de trabajadores y la de los patronos, no permitiéndose el sindicato mixto y para proteger a los trabajadores, no se les permitió que ingresaran al sindicato de los trabajadores de base, los empleados de confianza. Pero tampoco a éstos se les podía negar el derecho de asociarse y se dijo entonces que podrían unirse pero "separadamente", como una modalidad de organización para los trabajadores de esta clase. Cuando el proyecto estaba en el Congreso de la Unión la Confederación Nacional de Industrias, se movilizaron para que a los empleados de confianza se les negara el derecho de asociarse sindicalmente. El Secretario de Industria y Comercio y Trabajo de aquél entonces y la Comisión Dictaminadora de la Cámara de Diputados, se niegan a la propuesta de la Confederación de Cámaras Industriales por ser contrarias al texto de la Constitución y, porque en una ley secundaria no podrían suprimir una garantía consagrada en

la Constitución. En lo único que transigieron, fué que se suprimiera el párrafo que dice " pero podrán organizarse " (los empleados de confianza), pero sin negarles el derecho de agremiarse. Se hizo esto - para que el párrafo antes aludido - no sirviera de estimulante a los empleados de confianza para asociarse sindicalmente y de esta manera no violar la Constitución.

Con ese criterio, obstaculizaba a las organizaciones de profesionistas e intelectuales, con repercusión negativa al movimiento obrero de México, tener, como tienen en todo el mundo profesionales e intelectuales en sus sindicatos.

Ya hecha la historia del pensamiento regresista en contra de la formación de sindicatos por cualquier clase de trabajadores, veremos el tropiezo de la formación - del sindicato de los pilotos aviadores y haré las críticas a las razones que impedían tal formación.

Hace varios años los pilotos formaron un liga en la Mexicana de Aviación, el registro lo había otorgado el Presidente de ese tiempo, Lázaro Cárdenaz, cuando pasó el período de su mandato, Aarón Sáenz y su consejo promueven la cancelación de ese registro, obteniéndolo en el período de Manuel Avila Camacho, la tésis de la Suprema corte desde luego fué inconstitucional, pues no había base ninguna

para considerar a los pilotos que sus puestos fueran de dirección o administración y negarles en consecuencia que -- subsistiera su sindicato. Pero esta ejecutoria de la Corte no se debió a la falta de preparación y conocimiento de los jueces que la dictaron, sino que se vieron presionados a dictarla.

La Mexicana de Aviación era subsidiaria de la pan American World Airways, compañía de tendencia expansionista e imperialista, ésta estaba en relaciones con la clase burguesa oscurantista, regresiva del país, la tenía a sueldo, presiona a esta clase y ésta a su vez presiona a las autoridades para que dictase ese fallo que iba en contra de los sagrados derechos que otorga la Constitución. En consecuencia los pilotos quedan desprotegidos pues no tienen normas laborales que los protejan. Las normas que dictaba la Mexicana de Aviación eran imprecisas, unilaterales, no obedeciendo el derecho Constitucional de que los trabajadores y empresas pacten sobre las relaciones de trabajo, es más ni siquiera contratos individuales.

Como se dijo, las normas que regían eran imprecisas y omisas, pues no se regulaban aspectos como la jornada de trabajo que muchas veces llegaba a ser el doble de la legal. Otro aspecto olvidado era la indemnización por muerte del piloto. La Ley del Trabajo en 1957 establecía como

salario mínimo el de \$ 12.00 diarios, estableciendo 612 -- días de indemnización, o sea que el fallecimiento de un piloto le costaba a la compañía \$ 7,344.00. Con la reforma de Adolfo López Mateos el salario aumenta a \$ 25.00 diarios y la cuota a 730 días, la muerte de un piloto costará a la empresa \$ 18,250.00. pero lo absurdo era que la Ley de Comunicaciones estableció que en caso de accidente en que perdieran la vida usuarios, a los familiares se les pagaba \$ 50,000.00 pesos por persona fallecida y los deudos del piloto \$ 18,250.00 cobraban, esto era porque el usuario le pagaba a la compañía por el transporte y el piloto es un empleado esclavo.

La falta de regulación de la jornada, de condiciones humanas de trabajo, inseguridad en la vida y en el empleo, crearon en el piloto miedo y descontento, trabajaba en un clima de temor, sin derecho al escalafón y no tiene la certeza de que lo asciendan a otros equinos. Tiene ante sí la amenaza constante del despido sin defensa, pues las empresas tienen el recurso legal de no someterse al arbitraje y pagar 3 meses de sueldo, más 20 días por año laborado y poner así al derampero al piloto, pues aparte de que su profesión es volar y únicamente volar y no podría desempeñar otra labor,, para rematar las empresas mandaban una lista (lista negra) a las demás compañías para que ese

miembro separado no se le diera trabajo. Por eso el despedido es una amenaza fuerte y el piloto vive en un clima de temor, pero tiene que soportarlo y también la fatiga.

El día 4 de agosto de 1958, en una sesión de pilotos nace A.S.P.A., nace con temor, porque se preveía la incomprensión de las autoridades y las represalias de la Mexicana de Aviación, ambos temores se realizan, la Secretaría del Trabajo ante la cual se promueve el registro, lo niega y la compañía Mexicana de Aviación despide al Capitán Fabre por dedicarse a actividades sindicales a las cuales " no tenía derecho ".

Ante esta incomprensión y agresión los pilotos reaccionan y además están unidos, cosa que era muy importante, pues venciendo el miedo se lanzan a un paro total el 23 de enero de 1959, con la sorpresa de la Secretaría del Trabajo que pensaba que la A.S.P.A. estaba formado por un grupo pequeño de descontentos y se encontró que desde Quintana Roo hasta Baja California, no volaron aviones comerciales.

Las empresas reconocieron que a la larga perderían inevitablemente, pero se mantienen en su posición como si esperasen el milagro de que con el tiempo se doblegarían los pilotos y la situación siguiera siendo la misma de entonces, pero hechos de otra índole como la que Pana-

mérican quería lograr el dominio mayoritario del transporte aéreo, con repercusión grave a la economía de la Nación. hace ver a ésta y reaccionar ante el peligro que tiene, el que se fusione la Mexicana de Aviación con Aereonaves de México, pues el Estado quedaría con una pequeña participación, es entonces cuando éste último manda al Congreso de la Unión un proyecto en donde (mínimamente) se protegen al trabajador del aire, naciendo así el Capítulo XV Bis de la Ley Federal del Trabajo.



FAULTAD DE DERECHO
SEMINARIO
DE
DERECHO INTERNACIONAL

CAPITULO III

- A) Exclusión de cierto personal técnico de vuelo del régimen legal de la Ley Federal del Trabajo

- B) Carácter jurídico del personal técnico de vuelo

A) EXCLUSION DE CIERTO PERSONAL TECNICO DE VUELO, DEL REGIMEN LEGAL DE LA LEY FEDERAL DEL TRABAJO.

Las razones que hemos visto del porqué se incluyeron en la Ley Laboral a los pilotos de Transporte público de pasajeros, nos proporciona ya la idea y la razón del porqué otros pilotos no fueron incluidos en la Ley citada. Aquellos no estaban debidamente protegidos ante las empresas en donde prestaban sus servicios continuamente, no estaban protegidos en el aspecto económico, ni en el aspecto de seguridad personal y por consiguiente el de los usuarios.

Además porque si bien es cierto, todos los que se instruyen para el manejo de aeronaves, al obtener su título de pilotos, ofrecen sus servicios para la subsistencia de sí mismos y de su familia, unos prestan sus servicios para unas empresas que su objeto es el transporte de pasajeros correo y carga, y otros a pequeñas compañías o grandes en el aspecto económico, que su misión puede ser para servir a un grupo de agricultores fumigando sus campos, o bien el transporte de ciertas mercancías o tal vez se dediquen para colaborar con ciertos organismos públicos para el deslinde de terrenos ejidatarios, o bien sea utilizado la aereofotografía para indicar cual sea el mejor lugar para el trazo y construcción de un camino público etc.

La clase de pilotos que fueron incluidos en la

Ley Laboral, era gente que como cualquier otra clase de -- trabajadores tenía que cumplir obligatoriamente sus labores cotidianamente, y como todo trabajador era explotado, aprovechando al máximo de sus rendimiento solo a favor del patrón.

Ahora bien, veamos que personal considerado por la Ley de Comunicaciones y Transportes, como técnico de vuelo, fué excluido del Régimen legal de la Ley Federal del Trabajo y el porqué.

En el Reglamento de Licencias al Personal Técnico Aeronáutico, Capítulo II, se hace la clasificación del personal de vuelo y de tierra, resultando que el de vuelo se compone por: piloto estudiante, privado, comercial, comercial de transporte público restringido e ilimitado, piloto de planeador privado, navegante, mecánico de a bordo piloto agrícola, privado de helicóptero y comercial de transporte público de helicóptero.

De todos estos pilotos la Ley Federal del Trabajo incluye solo al piloto comercial, piloto comercial de transporte público restringido e ilimitado, navegante y al mecánico de a bordo. En una palabra toda esta clase de pilotos, se dedica al transporte regular de pasajeros y el grupo excluido no, aunque eventualmente o frecuentemente transporten pasajeros, no está bajo el régimen de un pa-

trón que le señale sobre que rutas ha de volar, a que deben iniciarse los vuelos a determinada hora, pues ya se han publicado los horarios y rutas, sino que por lo general celebran contratos privados ya sea con personas físicas o morales.

Ahora bien, el que no estén incluidos en la Ley Laboral, no quiere decir por ningún motivo, de que estos pilotos estén desprotegidos por esta Ley, todo lo contrario, lo están pues la Constitución en su artículo 123 protege a toda clase de trabajador que preste sus servicios a otro, y si bien no tienen los mismos privilegios que la Ley Federal del Trabajo les concede a los otros como lo referente a seguros, descansos, vacaciones etc., con las personas que eventualmente o de fijo presten sus servicios como pilotos aviadores pueden pactarlo, no se les impide, pues como todo trabajadores que son, tienen el derecho de pactar condiciones de vuelo, remuneración, indemnización por daño que causen sus eventuales patronos en sus aparatos por cualquier motivo imputables a ellos, pero todo dentro del marco limitado del contrato privado que celebren.

En conclusión como son pilotos que prestan servicios a diferentes patronos y en ocasiones (la mayoría) sus servicios prestados se limitan a una sola vez, quiero decir a una relación laboral corta en el tiempo, no pueden

tener los mismos privilegios que se les otorgan a los pilotos que de fijo prestan sus servicios a una empresa, en donde sus relaciones de trabajo están regulados por un contrato colectivo en donde se especifican deberes y obligaciones recíprocas.



B) CARACTER JURIDICO DEL PERSONAL TECNICO DE VUELO

La distinción jurídica del personal técnico de vuelo la encontramos en los siguientes cuerpos de leyes:

Ley de Vías Generales de Comunicación, que hace referencia a las obligaciones y responsabilidades, que en puede incurrir un piloto.

Ley Federal del Trabajo, que contiene la protección mínima del trabajador del aire.

Convenios Internacionales que trata de las obligaciones y requisitos del Aéreo-operador.

Ahora bien, me he de referir a cada uno de éstos códigos y Tratados por separado y así determinar el referido carácter jurídico del personal navegante.

LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION

Esta ley, en el Capítulo V " Del Personal Técnico Aeronáutico " en su artículo 319, de su lectura se desprende que para poder ejercer como piloto aviador necesita de una licencia, y que ésta puede ser otorgada o reconocida por la Secretaría De Comunicaciones. El reconocimiento solo opera cuando la licencia se le ha otorgado al piloto en el extranjero, siempre y cuando los requisitos en el país de su expedición, sean iguales a las normas que exige México para expedirlas.

Este artículo me parece sensato, pues da seguri-

dad a las personas que usan esta clase de transporte, pues si un país extranjero otorgara licencias con requisitos menores que otros países y éstas (las licencias) tuviesen que ser reconocidas por los demás Estados del orbe, lo más seguro es que los accidentes serían más frecuentes .

En el Capítulo VI " Del Comandante de la Aereonave " en el artículo 321, dice que " toda aereonave 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.

El comandante es responsable de la dirección, el cuidado, el orden y la seguridad de la aereonave, la tripulación, los pasajeros y sus equipajes, la carga y el correo tan pronto se haga cargo de la aereonave para comensar el vuelo etc. "

En este artículo solo cabe aclarar que el comandante será responsable del daño que sufre la tripulación, pasajeros etc, cuando estos daños sean imputables a él, pues pudiera suceder que estos proviniesen por culpa de los pasajeros mismos.

El artículo 322 impone la obligación al comandante, de anotar en el libro de bitácora todos los hechos que pueden tener consecuencia legal, ocurridos obviamente durante el vuelo y comunicarlo a la autoridad competente fe-

deral, si es que el aterrizaje fuere realizado en el República y si es realizado en el extranjero, a la autoridad extranjera competente y al Cónsul mexicano. Como ejemplo de hechos que pueden tener repercusión legal se pueden citar; la muerte de un pasajero o un nacimiento ocurrido durante un vuelo.

En el Capítulo VII " De las Operaciones ", el artículo 323 habla de ciertos requisitos que deben observar-- " los propietarios, poseedores etc. y en su caso, los pilotos y comandantes para operar naves en territorio Nacional " Estos requisitos no son nada más que reglas de seguridad y formalismos; como ejemplo de formalismos la fracción III del artículo citado que dice " estar provistos de los certificados de matrícula y aeronavegabilidad, licencias del personal aeronáutico y demás documentos requeridos ". Y como ejemplos de requisitos de seguridad se puede citar la fracción VI que dice " dotar a las aeronaves con los equipos de radiocomunicación y de auxilio que señalen los reglamentos respectivos para cada tipo de aeronave. "

El artículo 324 se refiere a las prohibiciones que tienen los propietarios, poseedores, comandantes respecto de las aeronaves civiles, así por ejemplo en esta clase de aviones no se pueden transportar armas, municiones o artículos que puedan ser peligrosos, o bien ejecutar vuelos acrobáticos y evoluciones de carácter peligroso sobre

sobre las ciudades y centros de población.

Otra de las obligaciones que tiene el comandante de una aeronave es la que dispone el artículo 359 fracciones II y V, dicho artículo dice que en el caso de que una aeronave sufra accidente, la búsqueda y salvamento se considerará de interés público, y por lo tanto las autoridades, empresas... y pilotos estarán obligados a participar en la búsqueda, de acuerdo con sus posibilidades y de acuerdo también con las siguientes bases que se establecen en sus diversas fracciones. En la Fracción II el comandante tiene la obligación de comunicar a la Secretaría de Comunicaciones, del accidente que sufra un avión. Si el comandante de la aeronave está en el lugar del accidente debe tomar bajo su responsabilidad la aeronave, los equipajes, la carga y el correo y debe proveer todo lo necesario para la protección y auxilio de los pasajeros y tripulación

En la Fracción V dice " Los propietarios o poseedores de aeronaves o sus representantes legales o agentes y los pilotos al mando de sus respectivas aeronaves, tienen la obligación de dar parte inmediatamente a la Secretaría de Comunicaciones de cualquier accidente que sufran sus aeronaves". Esta obligación para el piloto es perfectamente lógica, primero en el caso de la fracción II del artículo en cuestión, que dice que en el caso de accidente

se hará responsable de la aeronave, equipajes etc. Pues ya el artículo 321 párrafo II dice que al " iniciarse el vuelo es responsable de la seguridad de la aeronave, equipajes etc. En esta fracción se trata del caso de un accidente, pero no por esta circunstancia cesará su responsabilidad de cuidado para la aeronave, pasajeros etc.

El caso de la fracción y es de elemental criterio que en caso de que su aeronave sufran algún accidente, avisen los pilotos a la autoridad competente de lo ocurrido.

LEY FEDERAL DEL TRABAJO

En el capítulo XV bis " del trabajo de las tripulaciones Aéreas " en el artículo 132 bis, empieza diciendo " Las disposiciones de este capítulo se aplicarán al trabajo de las tripulaciones de las aeronaves civiles comerciales que ostenten matrícula mexicana destinadas al transporte de pasajeros, correo y carga y son irrenunciables para patrones y tripulantes por cuanto garantizan los intereses y seguridad del público usuario "

En este artículo además de hacerse referencia a las relaciones de trabajo entre tripulantes y empresas, la hace a la seguridad del público usuario, que en última instancia es el más interesado en el cumplimiento de las obligaciones de los sujetos de la relación laboral, pues de su

buen cumplir dependen no solo sus bienes, sino su vida misma.

Los subsiguientes artículos hablan de quienes se considerarán como tripulantes de la aeronave, incluyendo a la aereomoza o sobrecargo que como ya dijimos no es considerada como integrante del personal técnico, y pese a que no realiza un trabajo tan agotador como podría ser el del piloto, tiene casi los mismos privilegios que éste último como son salario regulado por un contrato colectivo, horas de servicio, descansos etc., tal vez haya sido incluida la sobrecargo en esta ley por razón de la peligrosidad no de su trabajo en sí, sino en donde lo realiza.

Después se dice que los contratos de trabajo de los tripulantes se regirán por leyes mexicanas, no importando a donde presten sus servicios. prosigue en otros artículos y explica que debe entenderse por tiempo de servicio laborado, aclarando que es el tiempo que duren en vuelo, es decir desde el carreteo hasta el aterrizaje y que dicho tiempo no excederá de 90 horas mensuales. Ahora bien, considerando el equipo que ha de utilizarse, se pueden fijar las horas de servicios que han de prestar los pilotos en los contratos colectivos pudiendo reducirlas inclusive.

El artículo 138 bis habla de las jornadas de trabajo estableciendo los tres tipos que ya conocemos, diurno

nocturno y mixto. En el artículo 139 bis, que la jornada no debe exceder de 8 horas la diurna etc. o sea igual que para los trabajadores común y corrientes.

El artículo 142 bis, habla de las horas extras, y el 143 bis dice que no podrán interrumpir su trabajo durante el vuelo los pilotos aunque ya se haya vencido su jornada ". Este artículo es inútil por absurdo, pues aún que no se emencionara es lógico que los pilotos por la razón de que en ello les iría la vida si suspendiesen su labor de manipular la aereonave por haberse vencido su jornada de trabajo.

En conclusión para no estar mencionando artículo por artículo para ver las prestaciones y obligaciones que tienen los trabajadores del aire, diré que en este capítulo (XV Bis) consagra todas las garantías mínimas para esta clase de trabajadores, como son la jornada de trabajo y su regulación, salarios, vacaciones, pensiones, enfermedades profesionales y no profesionales, accidentes, seguros, seguro social, escalafones etc.. Pero además de que otorga estas garantías impone también ciertas obligaciones como es natural para los pilotos, como son las de presentarse al trabajo en perfectas condiciones físicas y mentales, anotar en la bitácora los datos exigidos por la ley, avisar al patrón o a la autoridad competente cuando ocurra un acci

dente o se presente una emergencia durante el vuelo, o notificar al patrón de los desperfectos técnicos que note o presuma existen en la aeronave, etc. pues en el supuesto de que el piloto no cumpliera con estas obligaciones que le son exigidas, el patrón podría rescindir el contrato de trabajo sin ninguna responsabilidad para él. En fin considero que así como hay beneficios para el piloto, debe soportar ciertas cargas que en última instancia no lo son, sino que son medidas para asegurar su vida y la de los usuarios del transporte aéreo.

CONVENCIOS INTERNACIONALES

Esta serie de tratados internacionales son celebrados con el fin de unificar ciertas reglas, para que la aviación internacional sea más segura y ordenada y además el servicio del transporte aéreo internacional pueda ser igual para todas las naciones que suscriben esta clase de tratados.

Todo esto es necesario porque la aviación tiene un desarrollo fabuloso que ya se preveía de tiempo atrás, entonces era necesario celebrar tratados entre las naciones para asegurar la amistad, el comercio y el intercambio de cultura entre las mismas.

Ahora bien, en el convenio de " Aviación Civil - Internacional " del 7 de diciembre de 1944 tocando en espe-

cial la parte relativa al personal técnico de vuelo, en su artículo 32 dice:

LICENCIAS AL PERSONAL

a) " El piloto y los demás miembros de la tripulación de toda aeronave... deberán estar provistos de certificados de aptitud y de licencias expedidas o convalidadas por el Estado donde la aeronave esté matriculada.

b) Todo Estado contratante se reserva el derecho de no reconocer como válido, por lo que respecta a los vuelos sobre su propio territorio, los títulos de aptitud y licencias otorgadas a sus nacionales por otro Estado contratante ".

Esto ya lo habíamos comentado páginas más arriba y tiende a la seguridad para con los usuarios, porque un piloto debe solo volar las aeronaves que se indiquen en su licencia, pues es muy peligroso que un piloto que se le haya expedido una licencia para volar una aeronave de X peso y de determinado número de motores, vuelen en aparatos totalmente distintos a los indicados en su licencia y sobre todo que su manejo requiera de cierto entrenamiento especial.

por lo que respecta al párrafo b) del citado artículo es lógico que por razones también de seguridad un Estado no permita que sus nacionales vuelen aparatos, am-

parándose con licencias otorgadas en países que exijan menos requisitos que nuestro país o que las expidan con facilidad o sea sin presentar los debidos examenes.

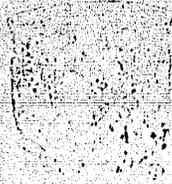
En otro de sus artículos dice que " un Estado contratante está obligado a reconocer los certificados de aeronavegabilidad o licencias expedidas por otro Estado contratante, siempre y cuando los requisitos exigidos para expedirlos sean iguales o superiores a los exigidos por ese Estado.

Ya de manera general los artículos de éste Convenio se refieren a las obligaciones y requisitos que deben de llenar los Estados contratantes, cuando una de sus aeronaves realicen un vuelo a otro Estado también contratante, pero estos requisitos y obligaciones repercuten de manera (algunas veces) directa o indirecta sobre los pilotos, pues si se establece que se debe hacer tal o cual cosa que los Estados deben acatar para ejecutar determinado vuelo, el piloto es en última instancia el que debe cumplir con esa obligación o llenar aquél requisito exigido por el Convenio.

Lo mismo se puede decir de los demás Convenios internacionales, así por ejemplo el " Convenio Sobre las Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves ", hecho en Tokio el 14 de septiembre de 1963.

(72)

" Convención Para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional ", hecho en Varsovia el 12 de octubre de 1929. Y por último el " Acuerdo Relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales "; también firmado el 7 de diciembre de 1944 en Chicago.



FACULTAD DE DERECHO
SEMINARIO
DE
DERECHO INTERNACIONAL

C O N C L U S I O N E S

PRIMERO: El problema que era objeto de debate en 1958, desde el punto de vista jurídico, era si los pilotos podían asociarse y formar un sindicato para que a través de éste pudieran defender sus intereses profesionales. La Secretaría del Trabajo niega el registro del sindicato de los pilotos, argumentando que estos eran representantes de las empresas, se sabe que los que ejercen funciones de dirección o administración son precisamente los representantes, y en este caso los pilotos era obvio que no ejercían tales funciones.

Por esos años los pilotos en todo el mundo estaban organizados, México era la excepción, pero más que por razones jurídicas era por motivos políticos. Solo dos eran las empresas que controlaban la totalidad de las líneas aéreas de la República: La compañía Mexicana de Aviación que era subsidiaria de la Pan American World Airways Company y Aeronaves de México que surgió por la fusión de diversas líneas aéreas. Y solo por no herir al capital norteamericano con esa actitud de servilismo que prevalecía en ocasiones dentro de nuestros medios oficiales y también para proteger turbios negocios de funcionarios públicos y de polí-

ticos de demasiada influencia, por esa razón se les privaba a los pilotos mexicanos del derecho Constitucional de asociarse y formar el sindicato para protección de sus intereses comunes.

Afortunadamente o mejor dicho acertadamente, las empresas citadas que eran negocios de políticos poderosos, pasan al poder del Estado o bien el Estado tiene participación en ellas y se les reconoce su sindicato a los pilotos.

SEGUNDO: No podía negárseles a los pilotos el -- asociarse y formar un sindicato pues diferentes preceptos legales (Constitución política de los Estados Unidos Mexicanos Artículo 123 y su Ley reglamentaria Ley Federal del Trabajo) apoyaban, reforzaban la petición de los aviadores mexicanos. Mencionaré dichos preceptos jurídicos para demostrar que les asistía la razón a los trabajadores del aire.

1.- La Constitución política de los Estados Unidos Mexicanos, en su artículo 123 fracción XVI dice categóricamente " Tanto los obreros como los empresarios tendrán derecho para coligarse en defensa de sus respectivos intereses, formando sindicatos, asociaciones profesionales etc."

2.- La Ley Federal del Trabajo en su Título Cuarto " DE LOS SINDICATOS " en su artículo 232 " Sindicato es la asociación de Trabajadores o patronos de una misma profesión, oficio, o especialidad o de profesiones, oficios o especialidades similares o conexos, constituidos para el--

estudio, mejoramiento y defensa de sus intereses comunes".

Artículo 234 " Se reconoce a los patronos y a los trabajadores el derecho de formar sindicatos, sin que haya necesidad de una autorización previa. A nadie se puede obligar a formar parte de un sindicato o a no formar parte de él ".

Artículo 238 " Los sindicatos deberán estar constituidos por los menos con 20 trabajadores, cuando se trate de sindicatos de trabajadores, y con 3 patronos de la misma rama industrial, si se trata de patronales ".

Cuando en una empresa no exista sindicato y se trate de constituirlo, a fin de determinar si reúne el mínimo de trabajadores antes señalados, también se tomarán en cuenta, para este solo efecto, a los trabajadores separados por el patrón en el periodo comprendido entre la fecha de presentación de la solicitud de registro ante la autoridad correspondiente y la de su otorgamiento ".

Artículo 242 " Para que se consideren legalmente constituidos los sindicatos, deberán registrarse ante la junta de Conciliación y Arbitraje que corresponda y en los casos de competencia Federal, ante la Secretaría del Trabajo y Previsión Social. Para este efecto deberán remitir por duplicado a dichas autoridades:

1.- El acta de la asamblea constitutiva o copia

de ella, autorizada por la Mesa Directiva de la misma agrupación:

2.- Los estatutos

3.- El acta de la sesión en que se haya elegido la Directiva o copia autorizada de la misma y

4.- El número de miembros de que se componga ".

Artículo 243 " Satisfechos los requisitos que se establecieron en el artículo anterior, ninguna de las autoridades correspondientes podrá negar el registro de un sindicato ".

De la lectura de estos preceptos legales, deducimos y afirmamos que a los pilotos les asistía toda la razón y por eso les fué aceptado el registro de su sindicato, y que si bien en cierto tiempo fuerzas mezquinas se unieron para negarles el registro, estas no podían aplastar y negar un derecho sagrado que la Constitución Mexicana consagra a toda la clase trabajadora del la República.

BIBLIOGRAFIA

C. COOPER J.

EL DERECHO DE VOLAR
EDITORIAL DEL PALMA
BUENOS AIRES

FRANCOZ RIGALT A.

PRINCIPIOS DE DERECHO
AEREO.
TALLERES GRAFICOS DEL
ESTADO. S.L.P.

AMBROSINI ANTONIO.

INSTITUCIONES DE DE-
RECHO DE LA AVIACION
EDITORIAL DEPALMA
BUENOS AIRES

MEYER ALEX.

COMPENDIO DE DERECHO
AEREONAUTICO.
EDITORIAL BIBLIOGRA-
FICA ARGENTINA

G. VERPLAETSE J.

DERECHO INTERNACIONAL
AEREO Y DEL ESPACIO
EDITORIAL ATLAS
MADRID

LEYES

CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

LEY FEDERAL DEL TRABAJO

LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION

REGLAMENTO DE LICENCIAS AL PERSONAL TECNICO AERONAUTICO

CODIGO DE COMERCIO

CODIGO CIVIL, PARA EL DISTRITO Y TERRITORIOS FEDERALES

REVISTAS CONSULTADAS

" HELICE "	Noviembre 1968
	Número 108
" HELICE "	Marzo de 1961
	Número 18
" SIEMPRE "	Febrero 18 de
	1959