



**FACULTAD DE INGENIERIA U.N.A.M.
DIVISION DE EDUCACION CONTINUA**

A LOS ASISTENTES A LOS CURSOS

Las autoridades de la Facultad de Ingeniería, por conducto del jefe de la División de Educación Continua, otorgan una constancia de asistencia a quienes cumplan con los requisitos establecidos para cada curso.

El control de asistencia se llevará a cabo a través de la persona que le entregó las notas. Las inasistencias serán computadas por las autoridades de la División, con el fin de entregarle constancia solamente a los alumnos que tengan un mínimo de 80% de asistencias.

Pedimos a los asistentes recoger su constancia el día de la clausura. Estas se retendrán por el periodo de un año, pasado este tiempo la DECFI no se hará responsable de este documento.

Se recomienda a los asistentes participar activamente con sus ideas y experiencias, pues los cursos que ofrece la División están planeados para que los profesores expongan una tesis, pero sobre todo, para que coordinen las opiniones de todos los interesados, constituyendo verdaderos seminarios.

Es muy importante que todos los asistentes llenen y entreguen su hoja de inscripción al inicio del curso, información que servirá para integrar un directorio de asistentes, que se entregará oportunamente.

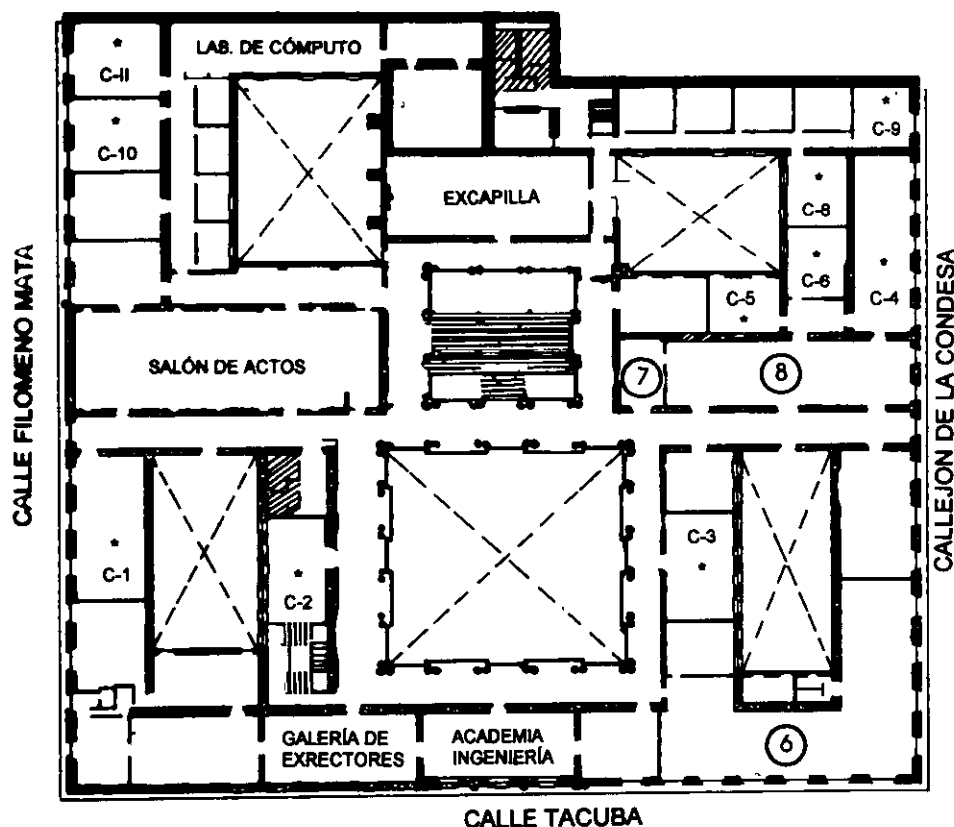
Con el objeto de mejorar los servicios que la División de Educación Continua ofrece, al final del curso deberán entregar la evaluación a través de un cuestionario diseñado para emitir juicios anónimos.

Se recomienda llenar dicha evaluación conforme los profesores impartan sus clases, a efecto de no llenar en la última sesión las evaluaciones y con esto sean más fehacientes sus apreciaciones.

Atentamente

División de Educación Continua.

PALACIO DE MINERÍA



1er. PISO

GUÍA DE LOCALIZACIÓN

1. ACCESO
2. BIBLIOTECA HISTÓRICA
3. LIBRERÍA UNAM
4. CENTRO DE INFORMACIÓN Y DOCUMENTACIÓN
"ING. BRUNO MASCANZONI"
5. PROGRAMA DE APOYO A LA TITULACIÓN
6. OFICINAS GENERALES
7. ENTREGA DE MATERIAL Y CONTROL DE ASISTENCIA
8. SALA DE DESCANSO

SANITARIOS

* AULAS

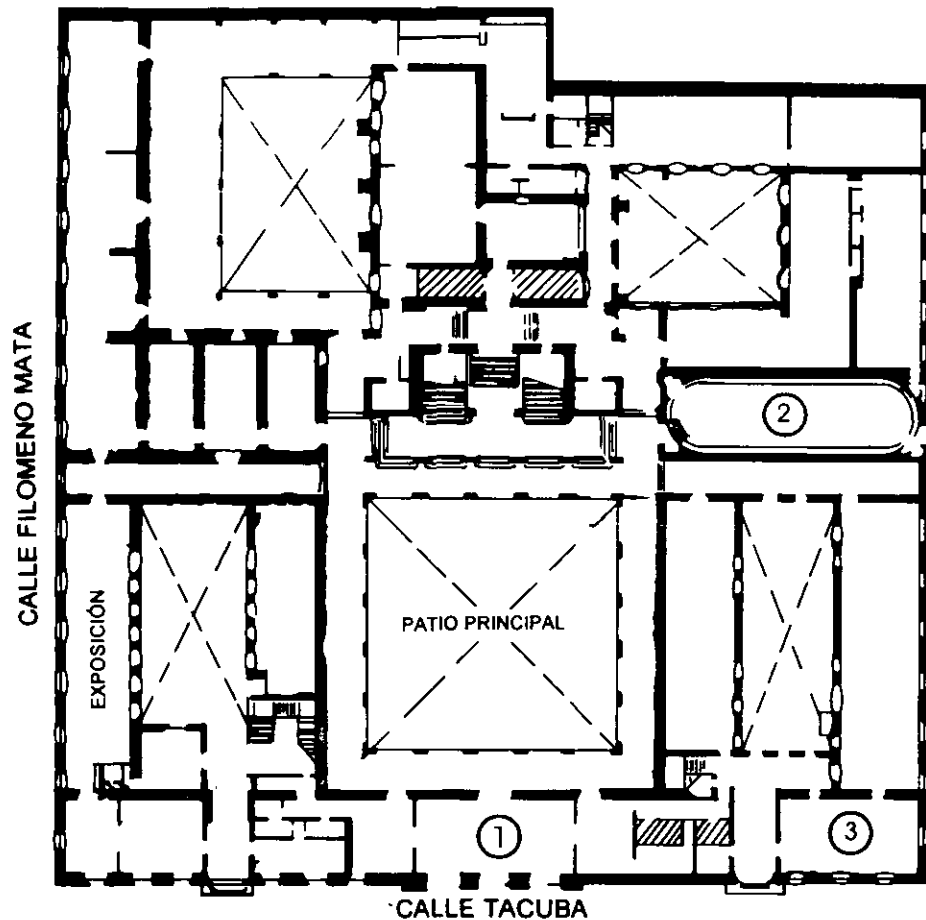


DIVISIÓN DE EDUCACIÓN CONTINUA
FACULTAD DE INGENIERÍA U.N.A.M.
CURSOS ABIERTOS

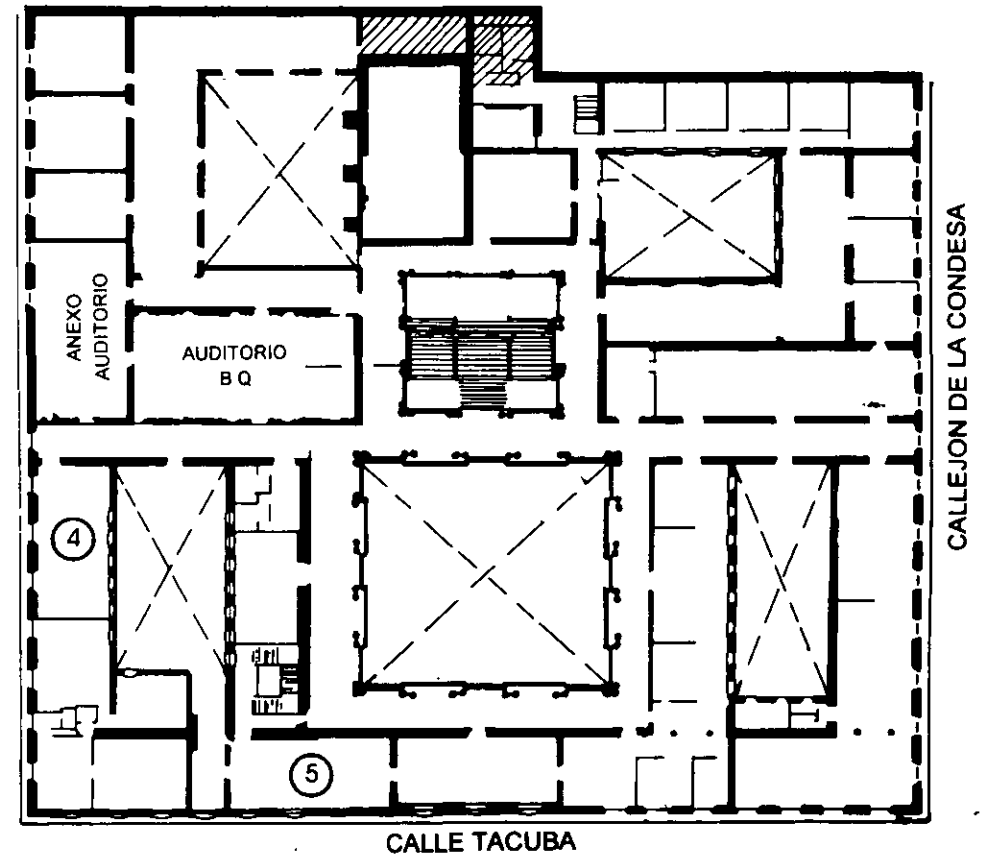
DIVISIÓN DE EDUCACIÓN CONTINUA



PALACIO DE MINERIA



PLANTA BAJA



MEZZANINNE



**FACULTAD DE INGENIERIA U.N.A.M.
DIVISION DE EDUCACION CONTINUA**

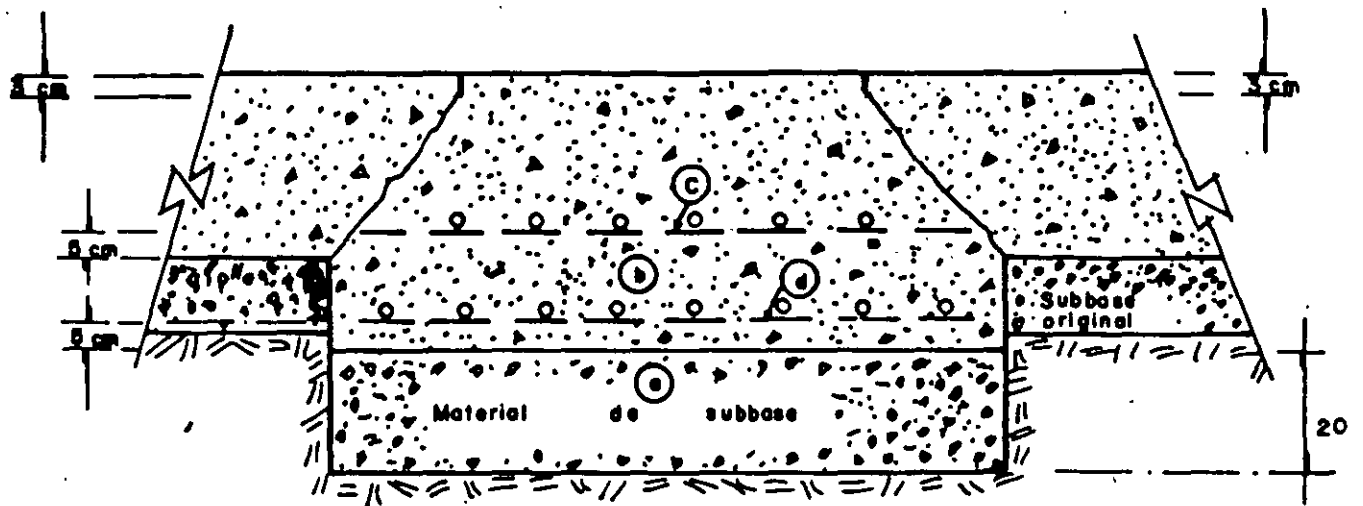
**CURSOS INSTITUCIONALES
XXVII CURSO INTERNACIONAL DE
INGENIERÍA DE AEROPUERTOS**

Del 30 de agosto al 29 de octubre.

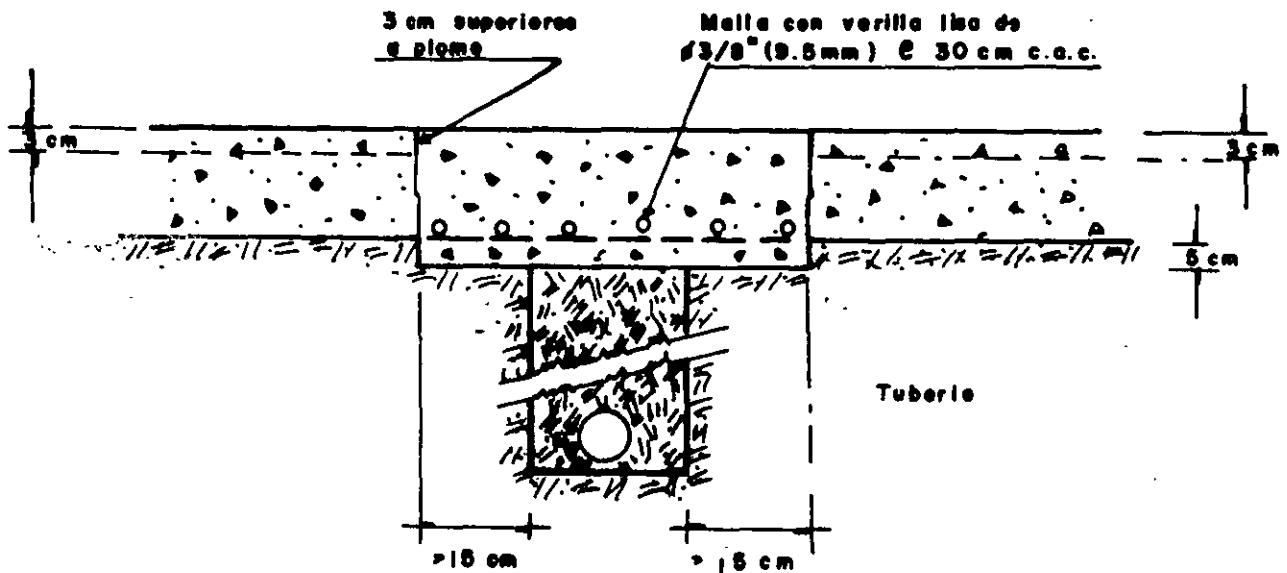
Módulo IV "Mantenimiento y Operación".
Del 15 al 29 de octubre.

Apuntes Generales. Pavimentos.

Ing. Pío Quinto Juárez González
Palacio de Minería
1999.

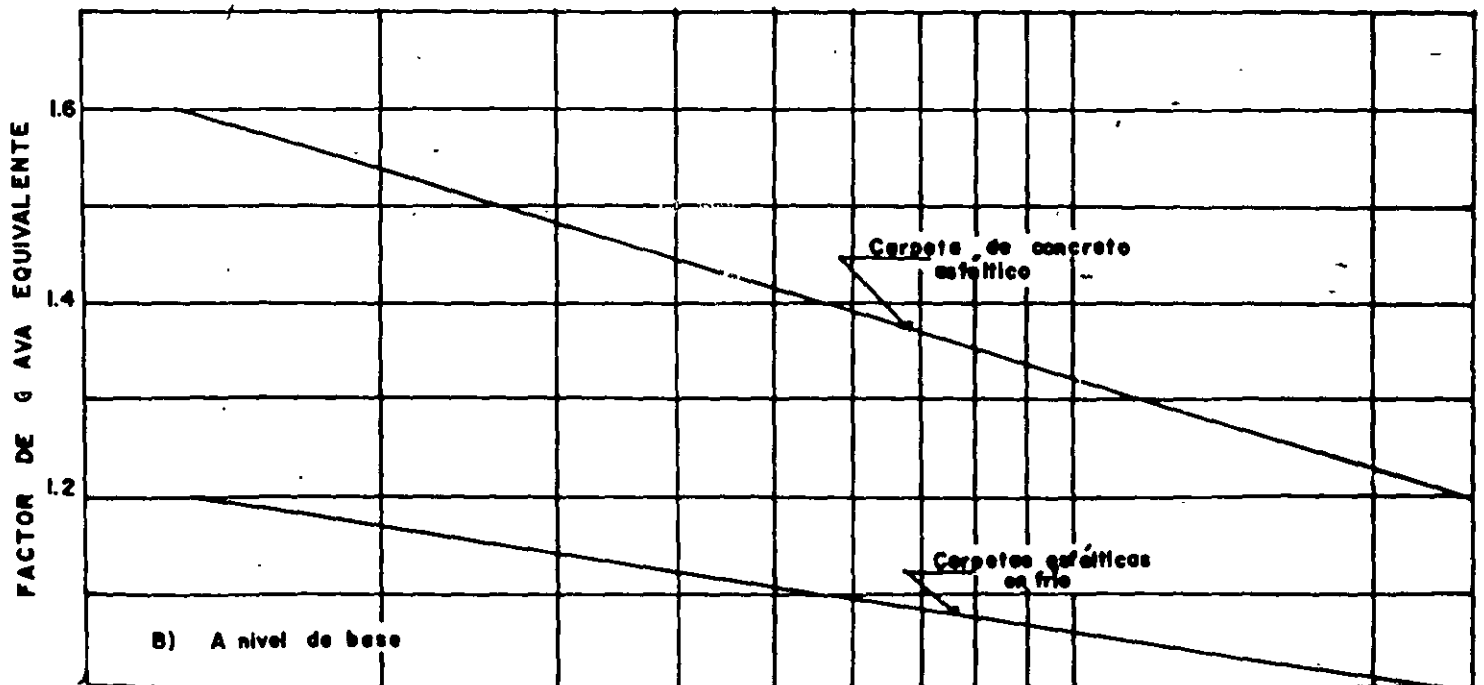
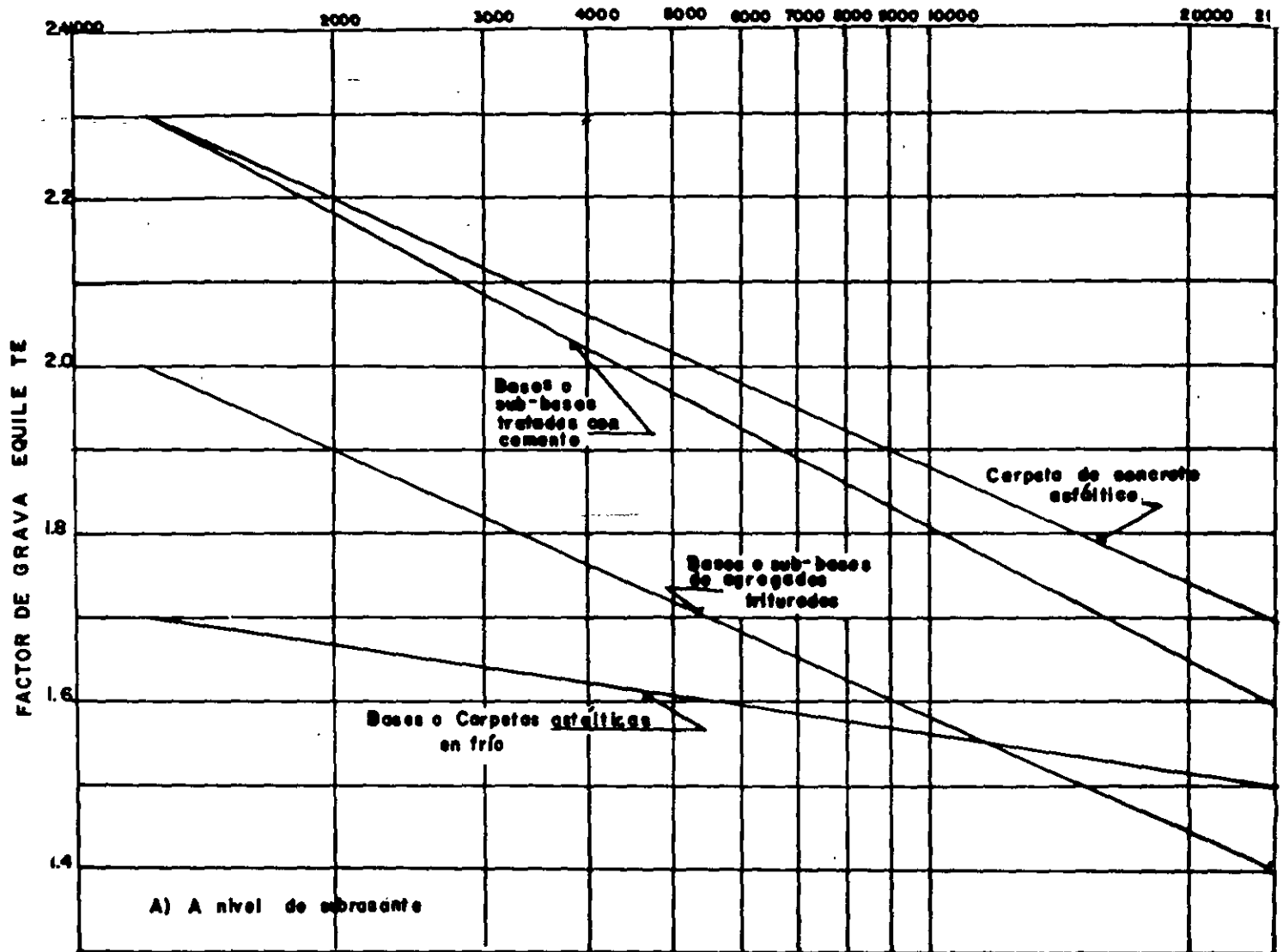


Reparación de fallas de pavimentos

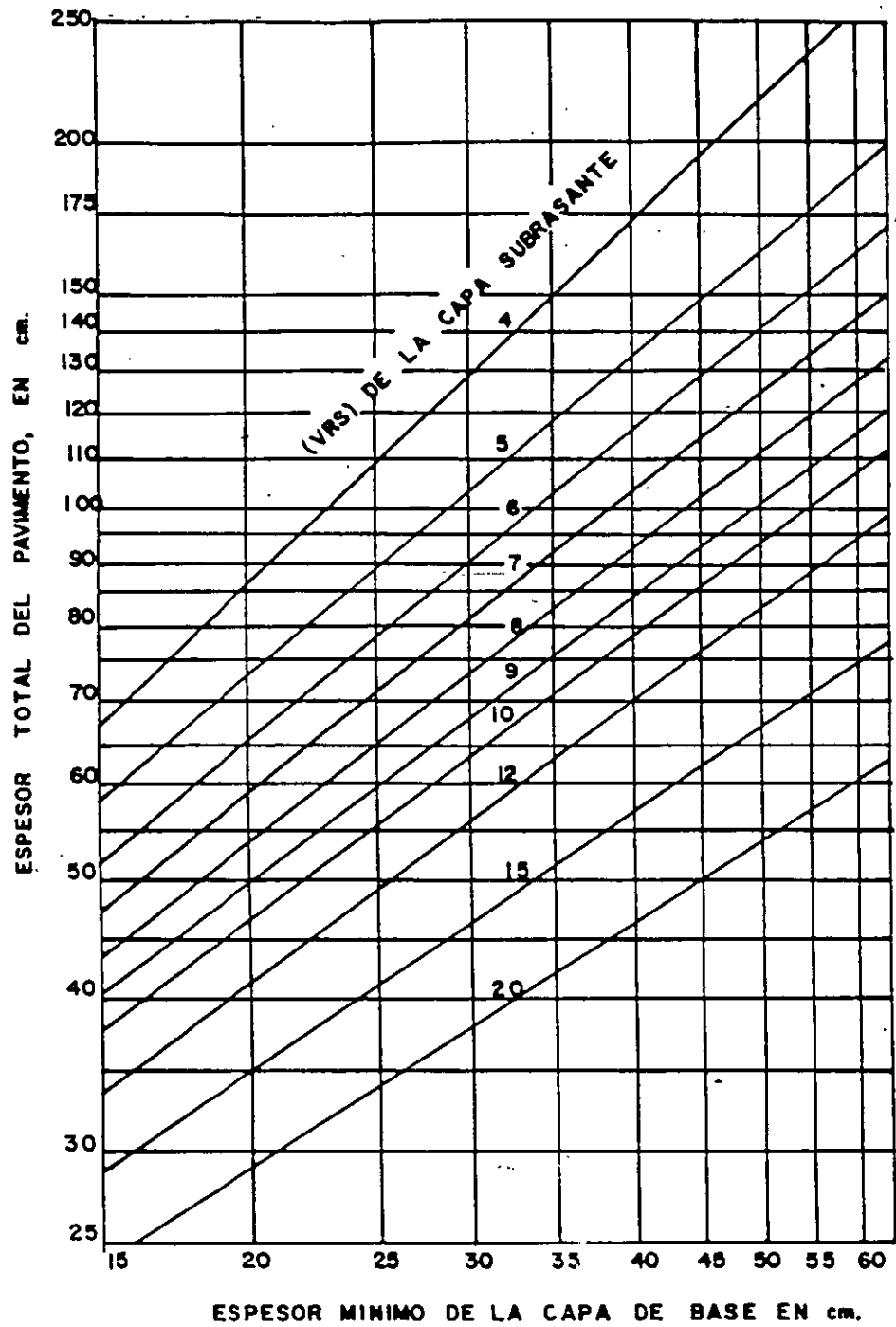


Cortes en el pavimento

— ALIDAS ANUALES EQUIVALENTES A LA AERONAVE DE DISEÑO



Factores de grava equivalente para aeropistas (O.A.C.I.)



Espesores mínimos de base granular en pavimentos asfálticos para aeropistas.

Fig. 2.10

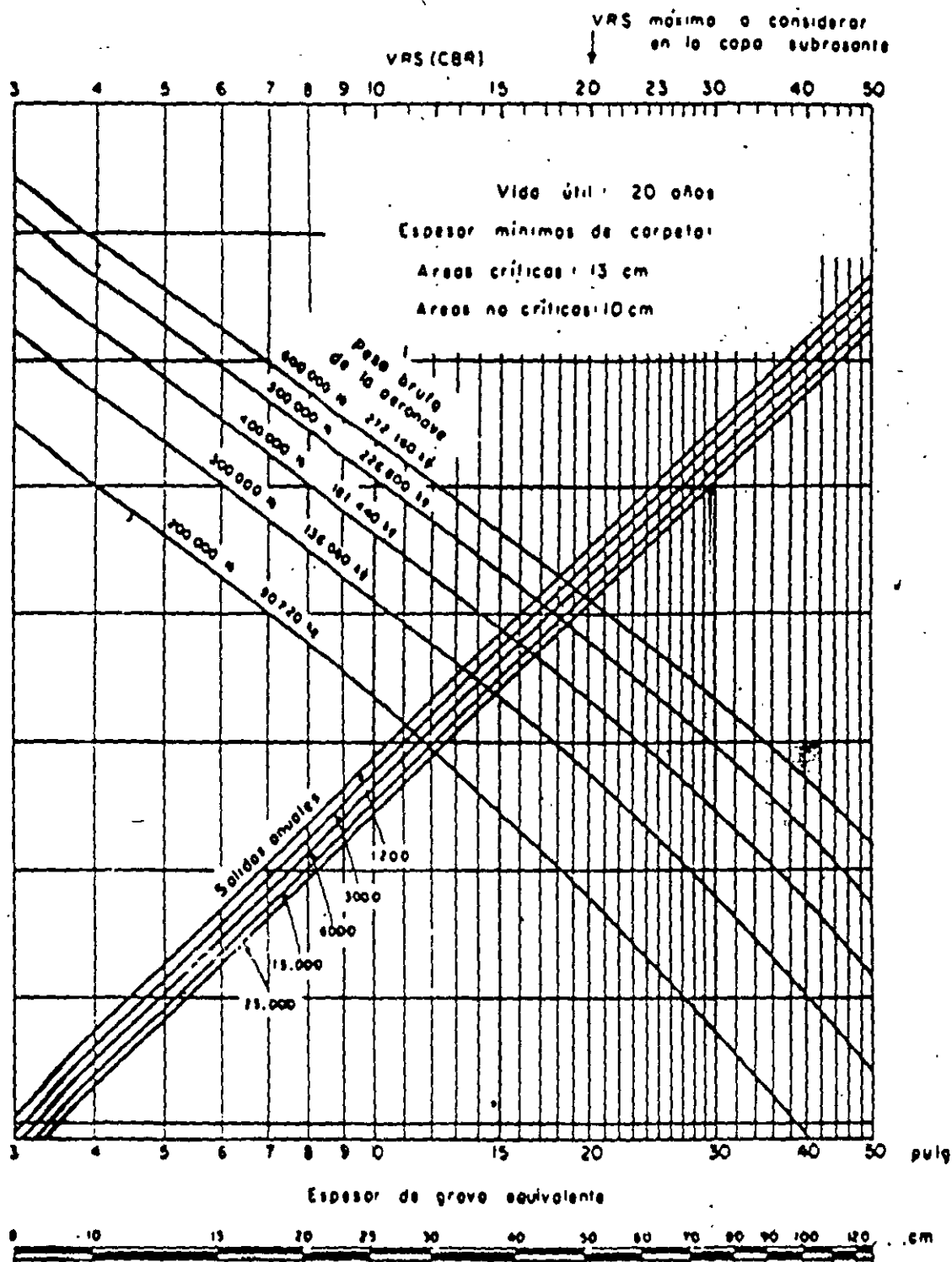
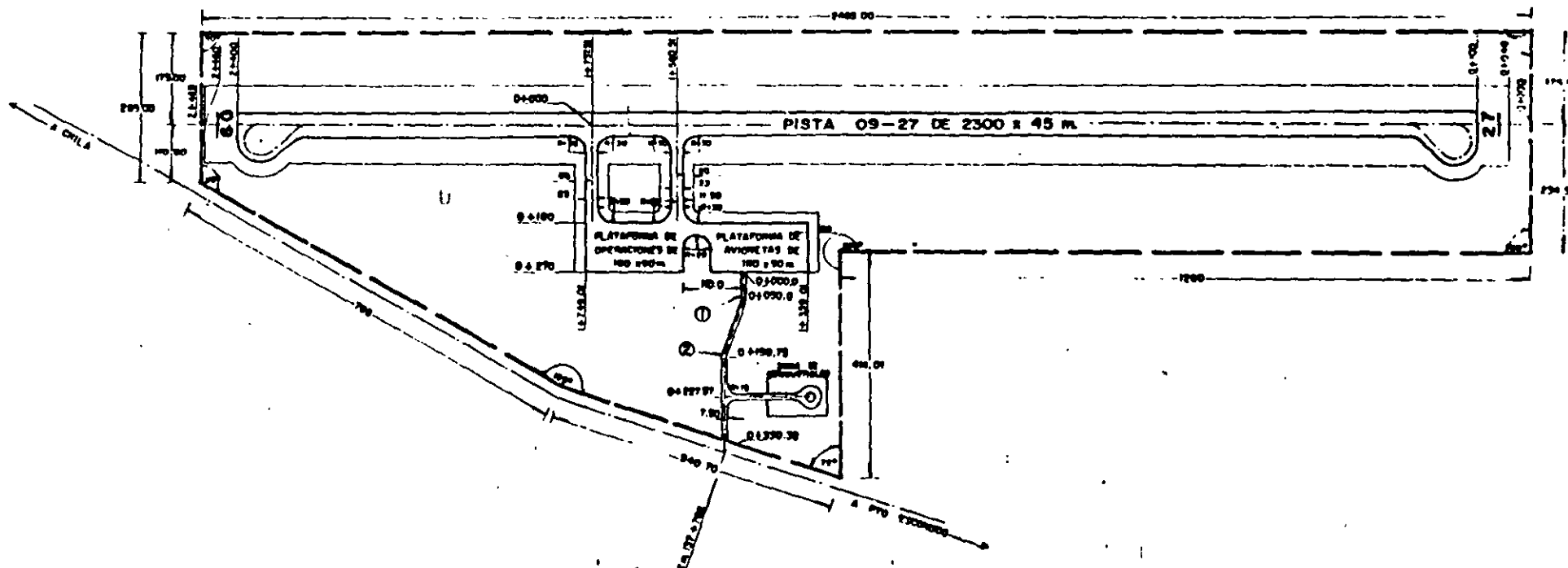


Fig. 1 Curvas de cálculo de pavimentos asfálticos para áreas críticas, DC 10-30, 30CF, 40, 40CF

AEROPUERTO DE PUERTO ESCONDIDO, OAX.



COMPARACION ENTRE LOS FACTORES DEL TRANSITO QUE AFECTAN EL DISEÑO DE PAVIMENTOS DE CARRETERAS Y AERODROMOS.

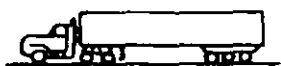
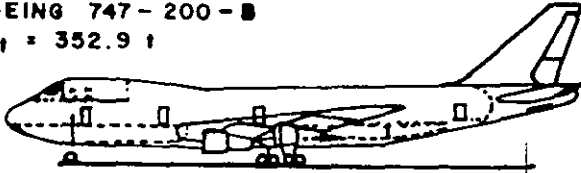
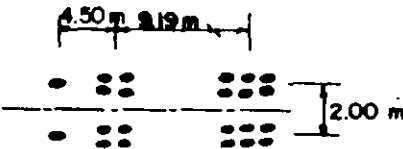
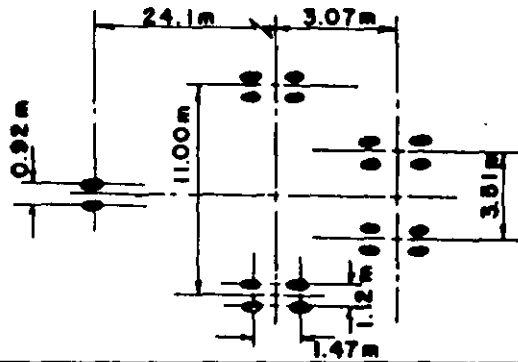
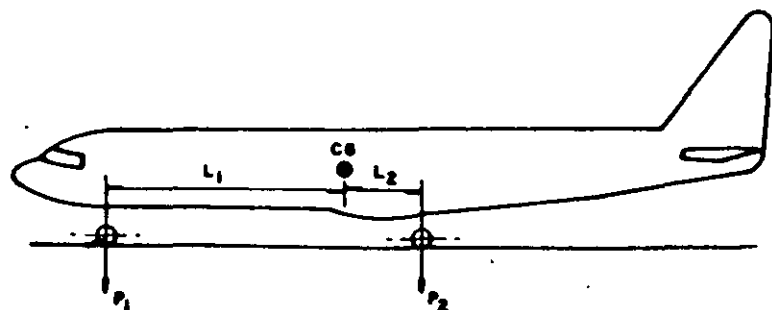
FACTORES		CARRETERAS	AERODROMOS
Magnitud de las cargas	por elemento en t por rueda en t	0.8 a 22.5 por eje 0.4 a 5.0, por rueda	0.24 a 95.42, por pierna 0.24 a 23.90, por llanta
presión de inflado máxima		5.8 kg/cm ²	15.16 kg/cm ²
vehículos tipo	más ligeros	As  Peso total $W_f = 2 \text{ t}$	Augusto 103  $W_f = 0.48 \text{ t}$
	más pesados	TS-35  $W_f = 46 \text{ t}$	BOEING 747-200-B $W_f = 352.9 \text{ t}$ 
Configuraciones y disposiciones mas críticas de las llantas			
Numero de elementos de descarga		de 2 a 6 ejes (4 a 12 ruedas)	de 3 a 5 piernas (3 a 18 llantas)
Elemento de diseño		Eje sencillo de 8.2 t $P_c = 5.8 \text{ kg/cm}^2$	Aeronave mas frecuente o con peso por llanta mayor.
Velocidad máxima de circulación		150 kph	300 kph
Efecto del impacto		Hasta 2 veces la carga estática	Intrascendente
Vida útil normal de proyecto		10 años (pavimento asfáltico) 30 años (pavimento de concreto)	20 años (pavimento asfáltico) 20 años (pavimento de concreto)
Geometria de rodamiento		2.75 m a 3.65 m, por carril	23 m, rodajes, 45 m, aeropistas, 80 m, plataformas.
Frecuencia de cargas	por capacidad acumuladas.	hasta 2000 automoviles por hora 10^2 a 10^8 ejes estandar de 8.2 t	de 45 a 99 operaciones por hora 2×10^2 a 5×10^2 salidas de la aeronave de diseño
Banda critica de rodamiento		de 20 a 70 cm de la orilla externa	en la franja central de 15 m de ancho de las pistas a 18 m

Fig. 1.2.1

1.3 CARACTERISTICAS DE LAS AERONAVES USUALES EN EL DISEÑO O EVALUACION DE PAVIMENTOS

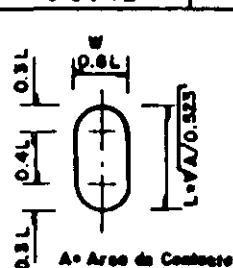
AERONAVE TIPO	PESO BRUTO (t)	PIERNAS DEL TREN DE ATERRIZAJE						
		DISPOSICION Y NUMERO DE RUEDAS	CARGA POR PIERNA (t)	PRESION DE NEUMATICOS (kg/cm ²)	AREA DE CONTACTO (cm ²)	SEPARACION DE RUEDAS (cm)		
						S	S ₁	S _d
DC-3	11.4	2, sencilla	5.35	3.2	1672			
DC-6 A/B	48.5	4, gemelas	21.35	7.4	1443	78		
DC-9-21	45.8	4, gemelas	21.62	10.0	1081	64		
DC-9-41	52.2	4, gemelas	24.33	11.2	1086	66		
DC-9-81	64.0	4, gemelas	30.57	12.0	1088	71		
B-727-100	77.1	4, gemelas	34.85	11.5	1515	86		
B-727-200 N	78.5	4, gemelas	36.25	11.7	1549	86		
B-727-200 P	95.3	4, gemelas	43.91	11.7	1877	86		
B-757-200	109.3	8, bogie	49.52	12.3	1007	86	114	143
B-767-200	141.5	8, bogie	63.37	12.9	1290	114	142	182
B-707-320B	148.8	8, bogie	68.44	12.7	1353	88	142	167
DC-8-63	162.4	8, bogie	77.30	13.7	1411	81	140	162
CONCORDE	185.1	8, bogie	88.80	12.9	1721	68	167	180
DC-10-10	196.4	8, bogie	98.61	13.0	1781	137	163	213
B-747-100B	334.7	16, bogie doble	77.33	15.9	1217	112	147	185
B-747-200B	352.9	16, bogie doble	83.28	13.9	1497	112	147	185
DC-10-30	253.1	8, bogie	95.42	11.9	1988	137	163	213



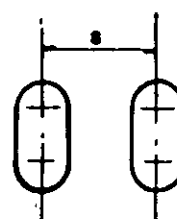
$$W = P_1 + P_2$$

$$P_1 L_1 = P_2 L_2$$

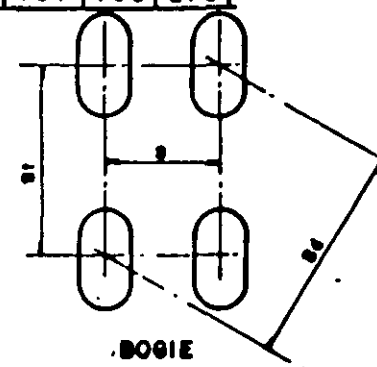
$$\therefore P_2 = P_1 \frac{L_1}{L_2}$$



UNICA



GEMELAS



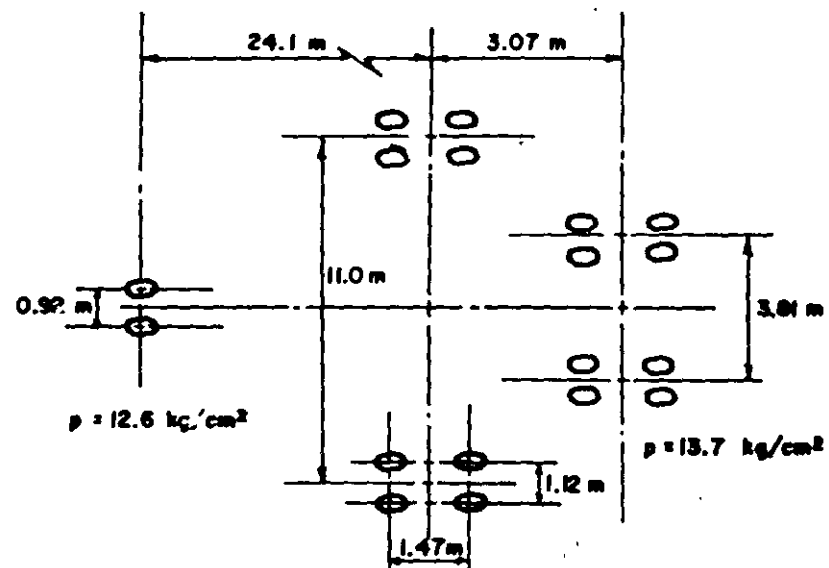
BOGIE

S = Distancia entre centros de figura de las huellas de los neumáticos de ruedas gemelas.

S₁ = Distancia entre ejes del bogie.

S_d = Distancia entre centros de figura de las huellas de ruedas diagonales donde viene dado por $\sqrt{S_1^2 + S^2}$

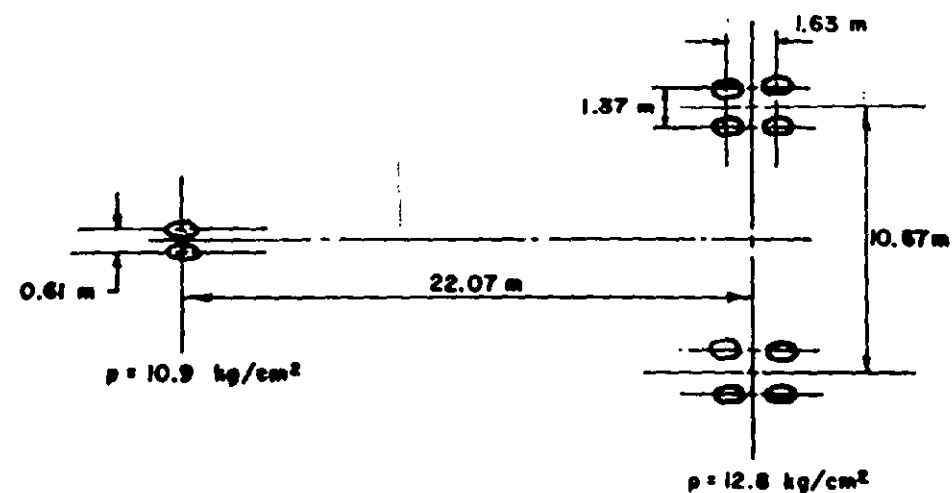
Diagram of a Boeing 747-200B aircraft. The aircraft is shown in profile, facing left. The text "BOEING 747-200 B" is written above the aircraft. The weight "19 790 kg" is written below the nose, and "83 280 kg" is written below the main fuselage.



DC 10-10

11 100 kg

92 610 kg



Características de los trenes de aterrizaje de dos aeronaves de fuselaje ancho.

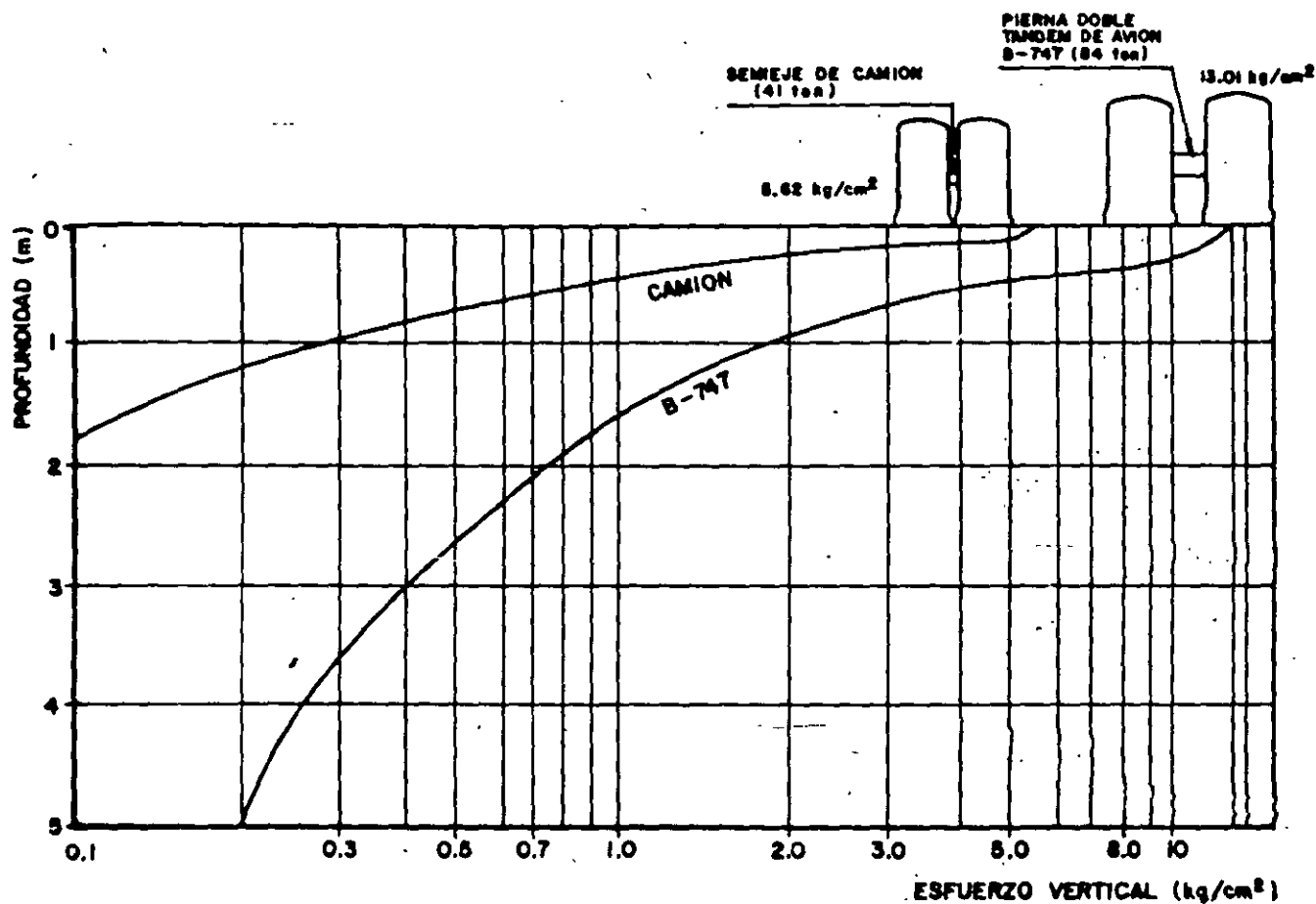


FIG. 1.2.- DISTRIBUCION DE ESFUERZOS VERTICALES EN UN MEDIO HOMOGENEO.

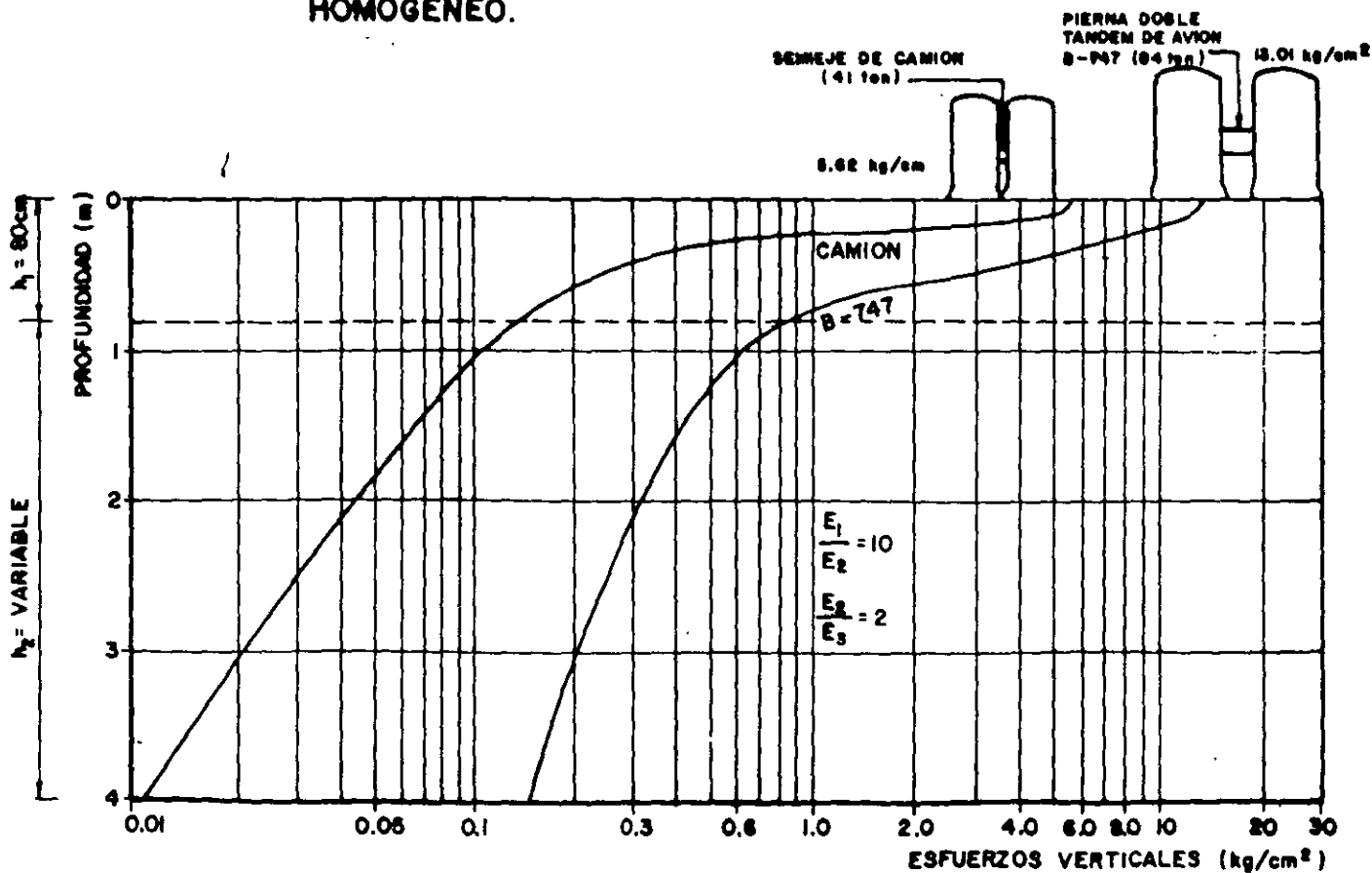
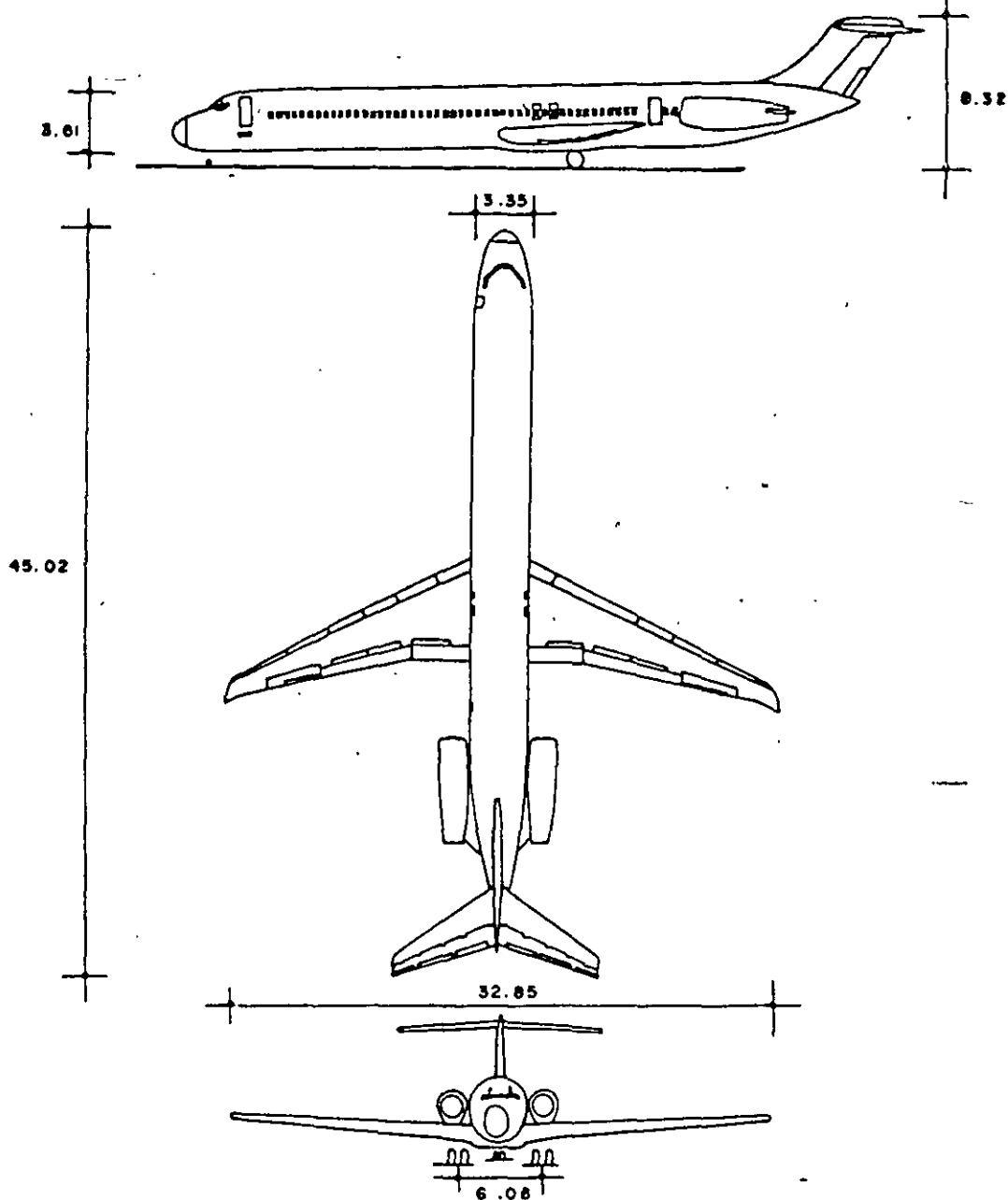


FIG. 1.3.- EJEMPLO DE DISTRIBUCION DE ESFUERZOS VERTICALES EN UN SISTEMA DE TRES CAPAS.



AERONAVE

marca	modelo	denominacion comercial	Nº de plazas
Mc. Donnell Douglas	DC-9-80		155

MOTORES

LIMITES DE VELOCIDAD

marca	modelo	potencia H.P.	manobra (Km/hr)	crucero (Km/hr)
Pratt & Whitney	JT8D-209			

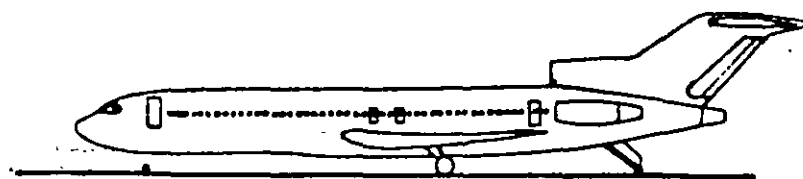
PE S O S M A X I M O S K G S.

C A P A C I D A D E S

despegue	aterrizaje	carga o equipaje kgs	combustible lts.	techo de servicio mts.	alcance Km.
63 400	58 000	18 233	21 876		4800

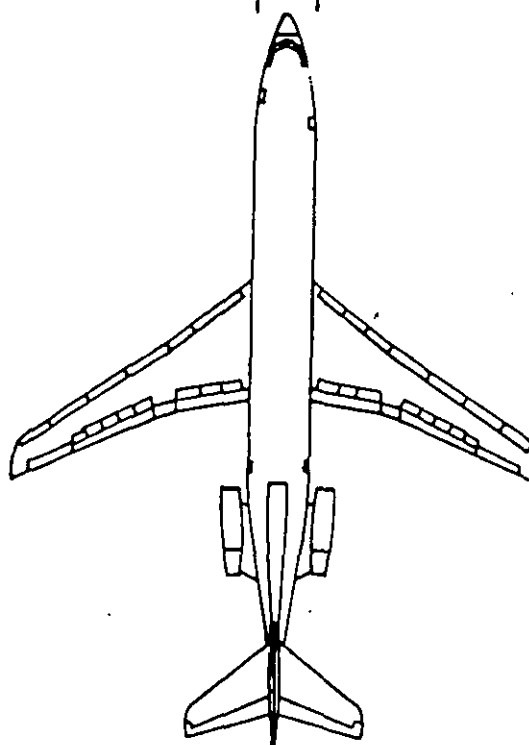
4.27

10.36

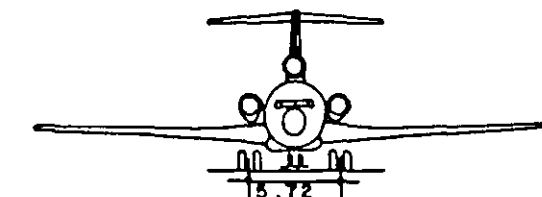


3.76

46.68



32.92



15.72

AERONAVE

marca	modelo	denominacion comercial	Nº de plazas
Boeing	727-200		189

MOTORES

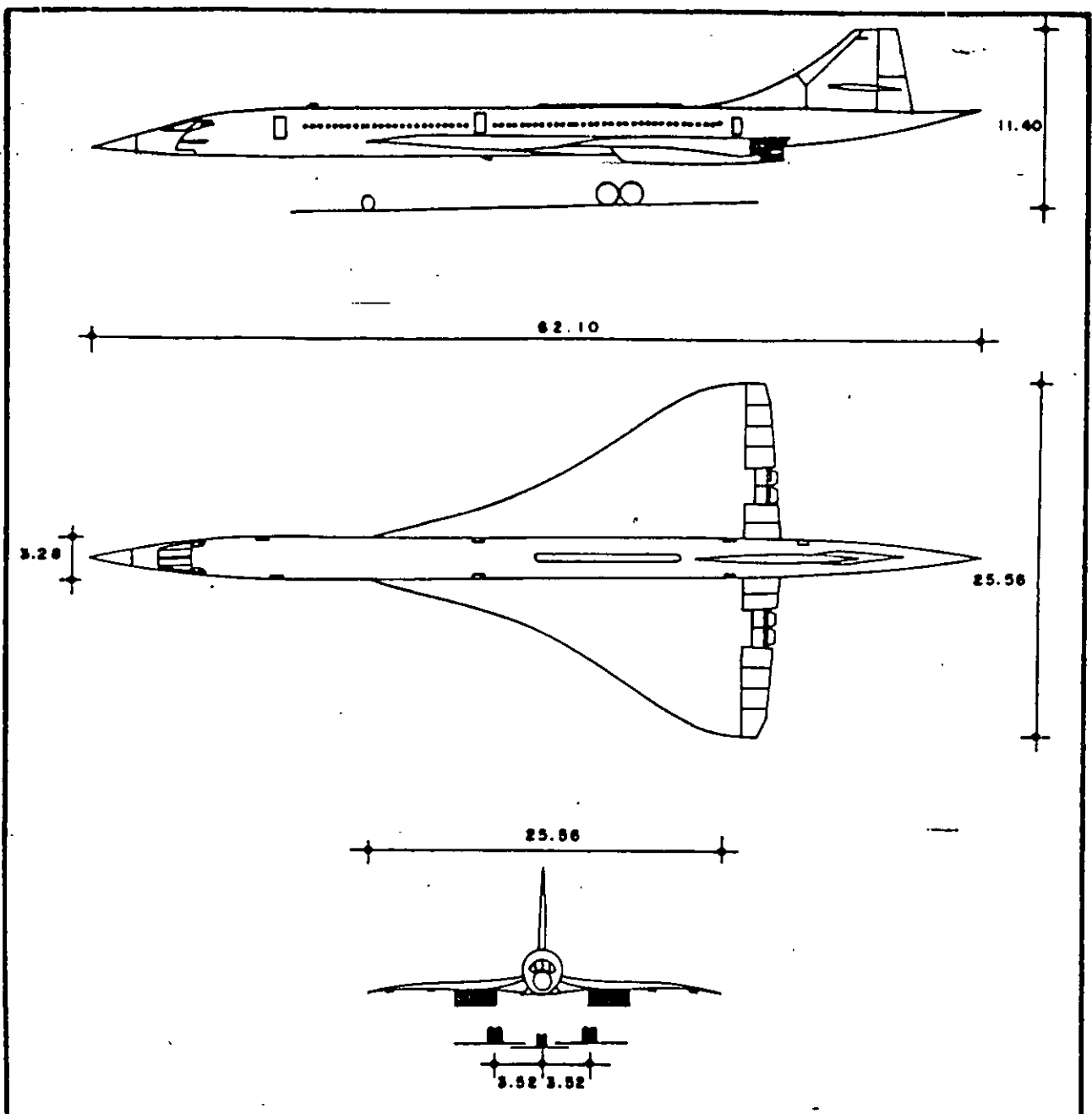
LIMITES DE VELOCIDAD

marca	modelo	potencia H.P.	maniobra (Km/hr)	crucero (Km/hr)
Pratt & Whitney	JT8D-15			964

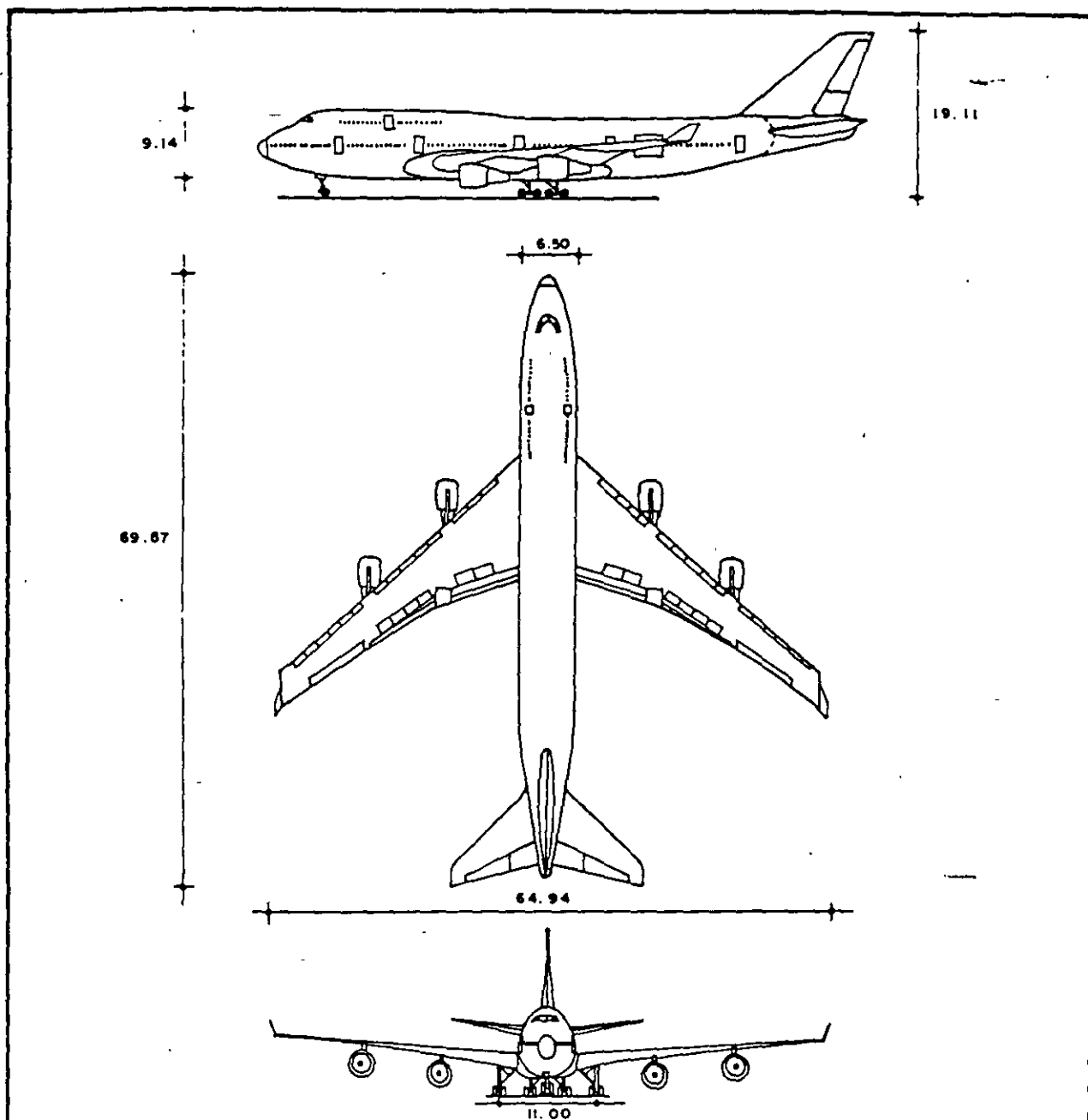
PESOS MAXIMOS KGS.

CAPACIDADES

despegue	aterrizaje	carga o equipaje kgs.	combustible lbs.	techo de servicio mts.	alcance Km.
94 200	72 600	19 320	30 980		2970



A E R O N A V E					
m a r c a		modelo	denominacion comercial		Nº de plazas
BAE - Aerospetiale			Concorde		144
M O T O R E S			LIMITES DE VELOCIDAD		
marca	modelo	potencia H.P.	maniobra (Km/hr)	cruceiro (Km/hr)	
Rolls Royce Sncma	MK 810			2179	
PESOS MAXIMOS KGS.		C A P A C I D A D E S			
despegue	aterrizaje	carga o equipaje kgs.	combustible lts.	techo de servicio mts.	alcance Km.
165 065	111 150	11 360		18 290	6580



AERONAVE

marca	modelo	denominación comercial	Nº de plazas
Boeing	747 - 400		400

MOTORES

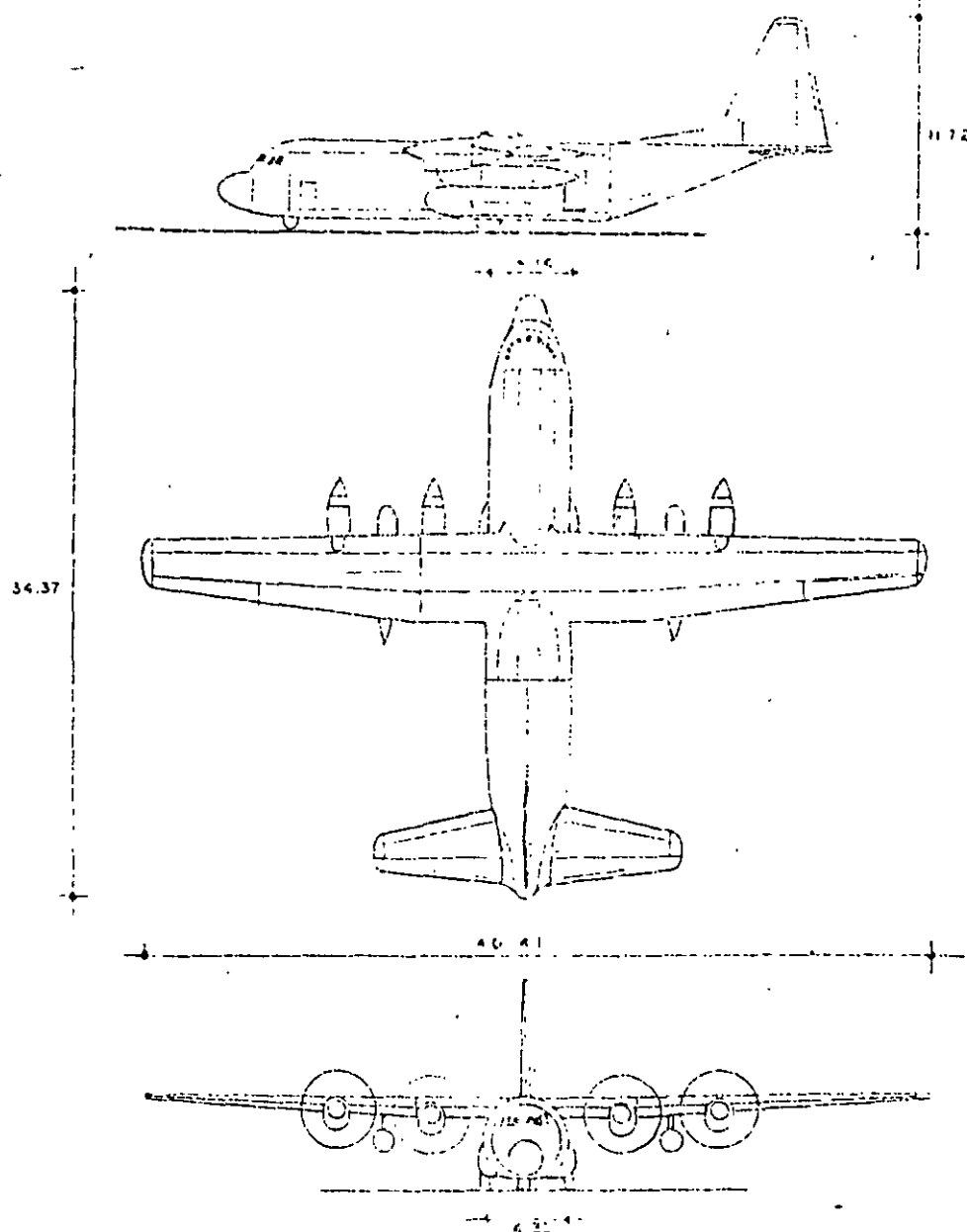
LIMITES DE VELOCIDAD

marca	modelo	potencia H.P.	manobra (Km./hr)	crucero (Km./hr)
General Electric	CF6 - 80C2		907	939

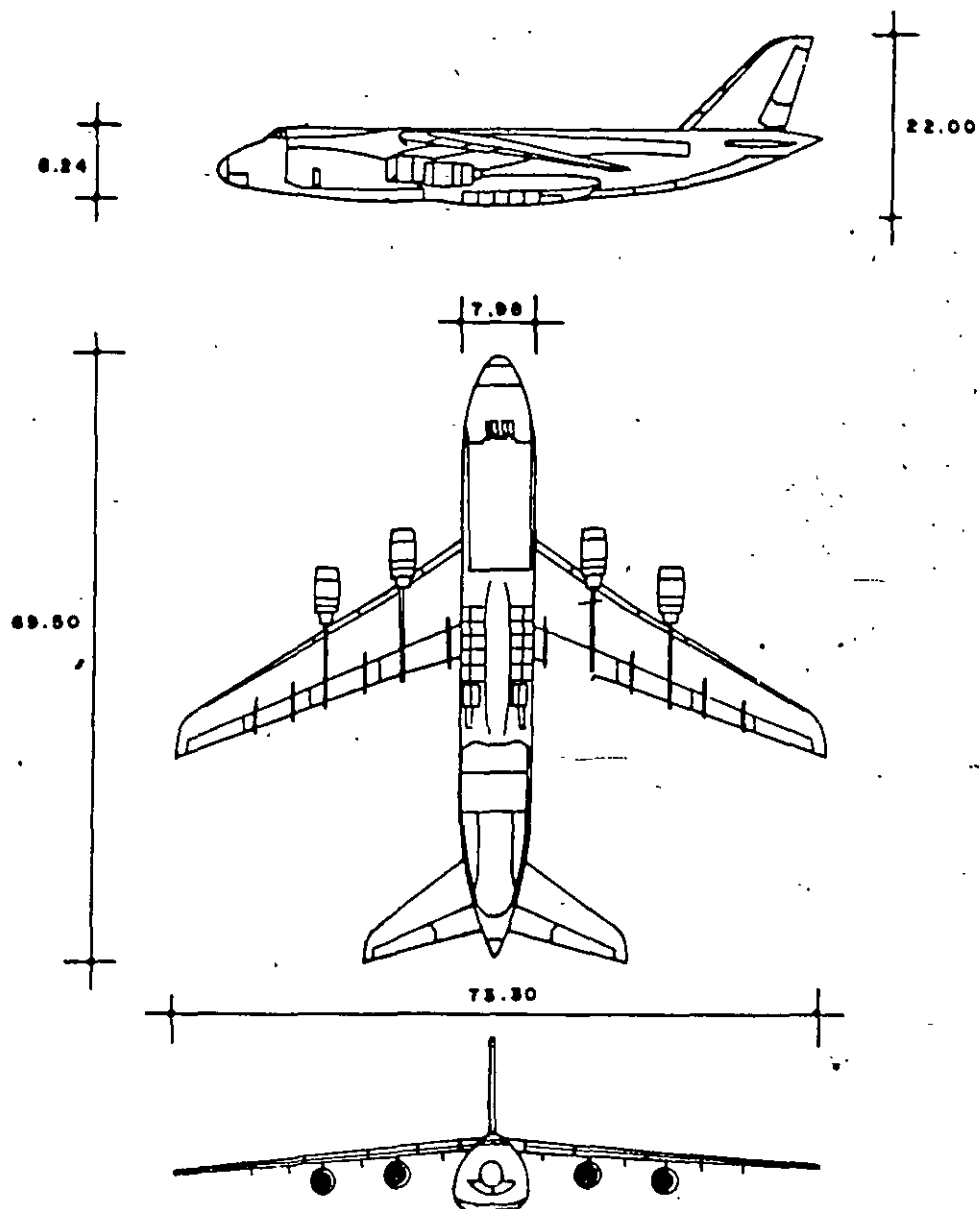
PESOS MAXIMOS KGS.

CAPACIDADES

despegue	aterrizaje	carga o equipaje kgs.	combustible lts.	techo de servicio mts.	alcance Km.
394 . 625	285.762	62.722	215.991		10.463



AERONAVE					
mar ca	modelo	denominación comercial		Nº de plazas	
LOCKHEED - GEORGIA	L-100 - 30	HERCULES		105	
M O T O R E S			LÍMITES DE VELOCIDAD		
mar ca	modelo -	potencia H.P.	maniobra (Km/hr)	crucero (Km/hr)	
ALLISON	501 - D22A	4508		581	
PESOS MAXIMOS KGS.		CAPACIDADES			
despegue	aterrizaje	carga o equipaje kgs	combus - tible lts.	techo de servicio mts.	alcance Km.
70 308	61 236	23 137			5363



AERONAVE

marca	modelo	denominacion comercial	Nº de plazas
Antonov	AN-124		88

MOTORES

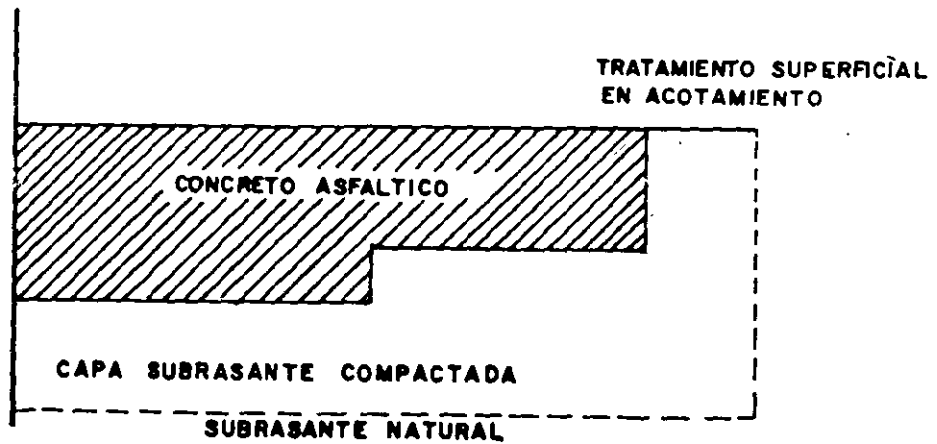
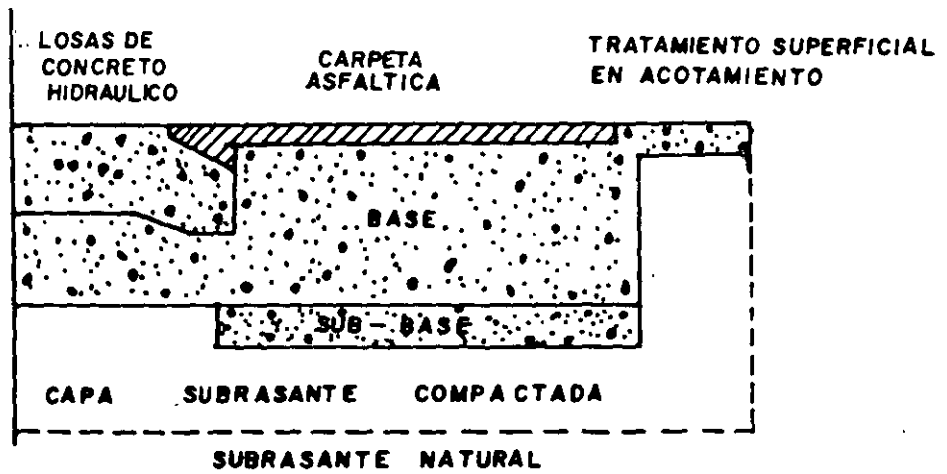
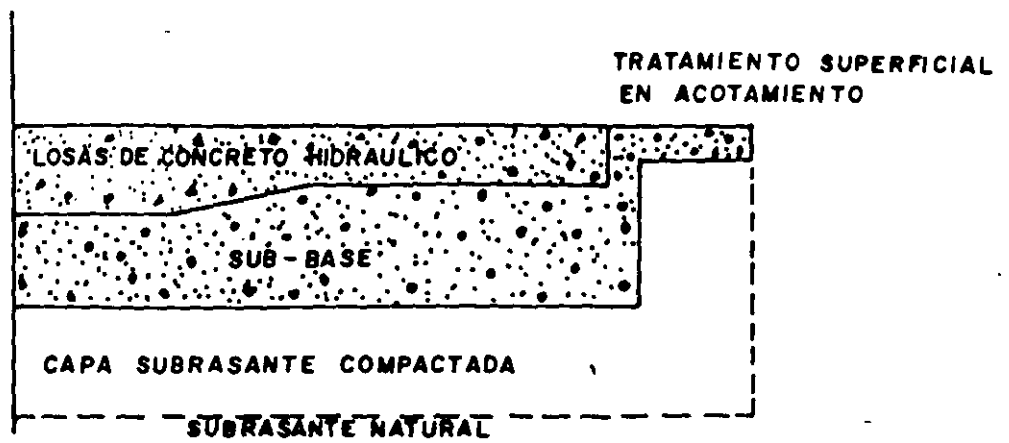
LIMITES DE VELOCIDAD

marca	modelo	potencia H.P.	manobra (Km / hr)	crucero (Km / hr)
Lotarev	D-18 T			865

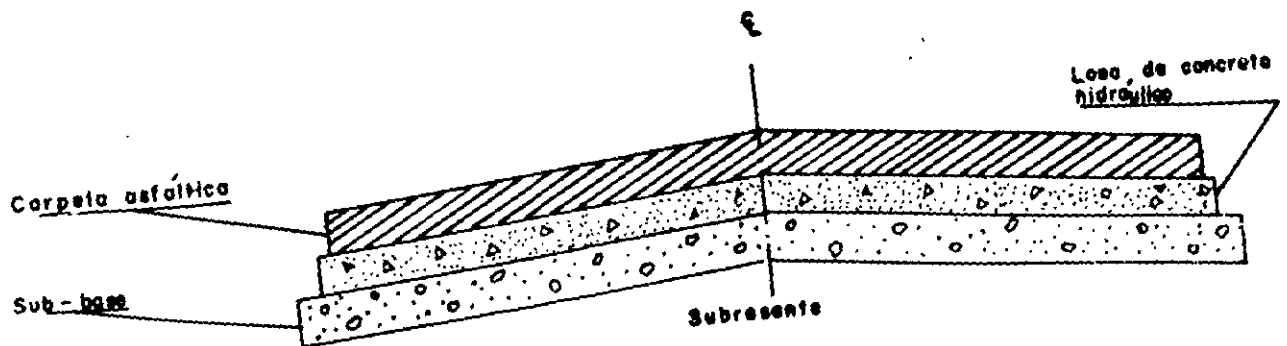
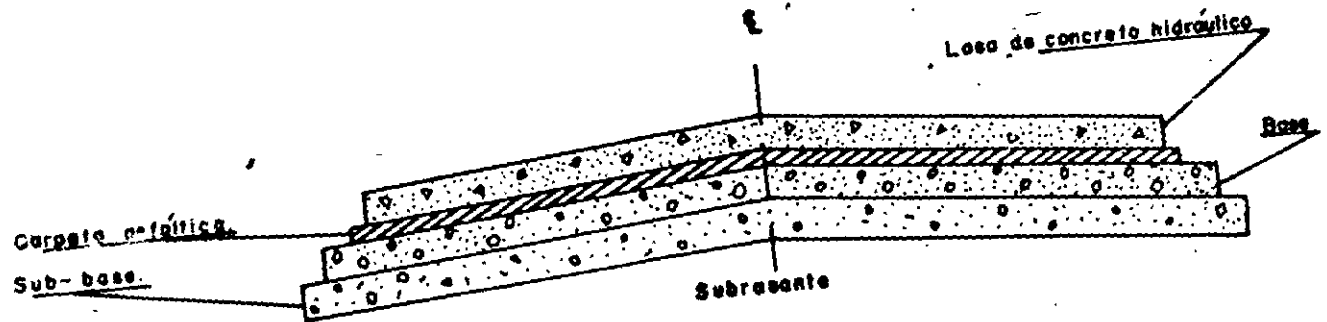
PESOS MAXIMOSKGS.

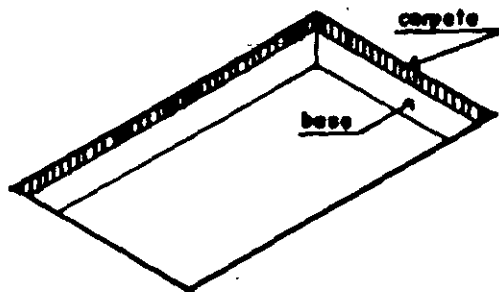
CAPACIDADES

despegue	aterrizaje	carga o equipaje kgs.	combustible lts.	techo de servicio mts.	alcance Km.
405 000		150 000			16 500

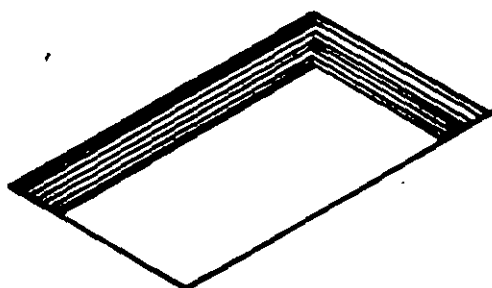


Ejemplos de pavimentos combinados verticalmente.

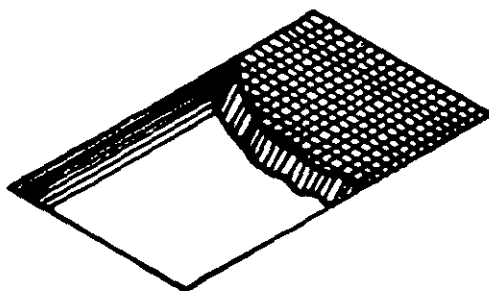




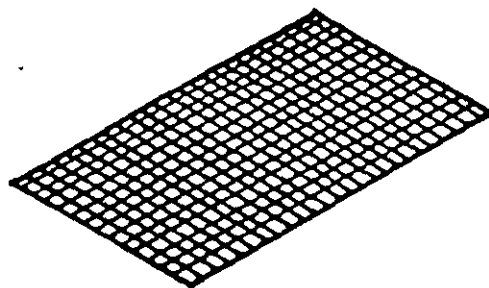
1: Remueva la carpeta y la base hasta la profundidad necesaria para obtener soporte firme. Haga cortes rectangulares o cuadrados con sus paredes verticales.



2: Aplique un riego de impregnación a las paredes.



3: Rellene con mezcla asfáltica.



4: Compacte adecuadamente con rodillo o con placa vibratoria. Compacte en capas, si la excavación tiene más de 15 cm de profundidad.

Reparación de agrietamientos tipo piel de cocodrilo

CORRECTO



INCORRECTO



Cuando se requieran varias capas de carpeta asfáltica para nivelar hundimientos o depresiones, se deben colocar con su superficie paralela a la rasante de proyecto para asegurar la uniformidad de la superficie de rodamiento.

Renivelación a base de carpetas asfálticas

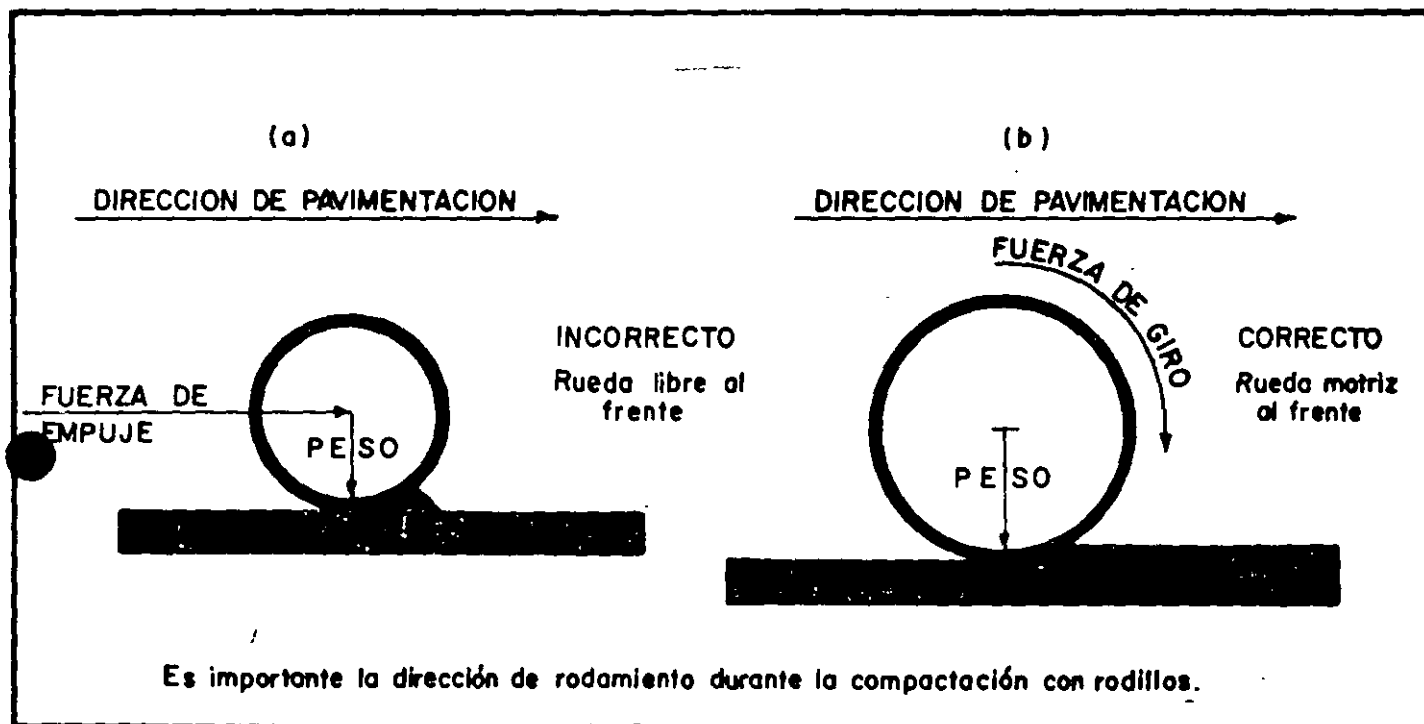
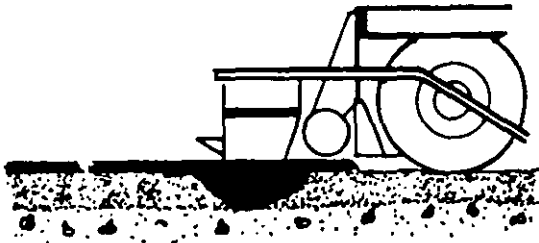


Fig. 4.3.2. - Compactación con rodillos

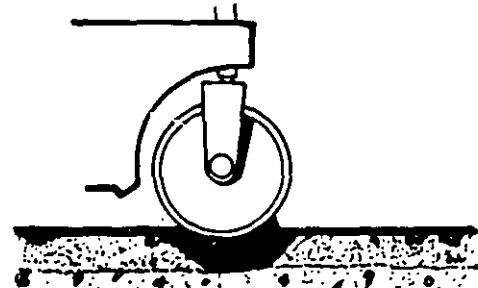
(a) incorrecto



①



②

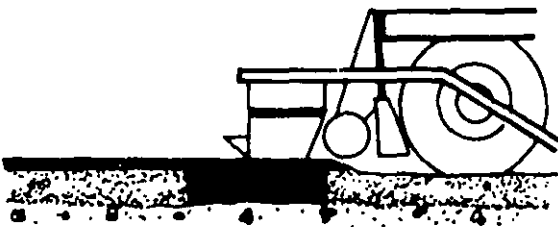


③

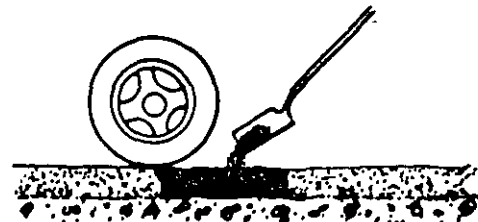
(b) correcto



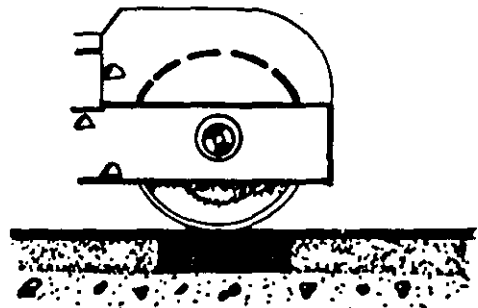
①



③



②



④

Fig. 4.3.1.— Los baches deben ser rellenados convenientemente antes del tendido de la sobrecarpeta.



Hundimiento



Se abre una caja perimetral
de 5x5 cm aproximadamente



Se pica la superficie



Se aplica un riego de liga

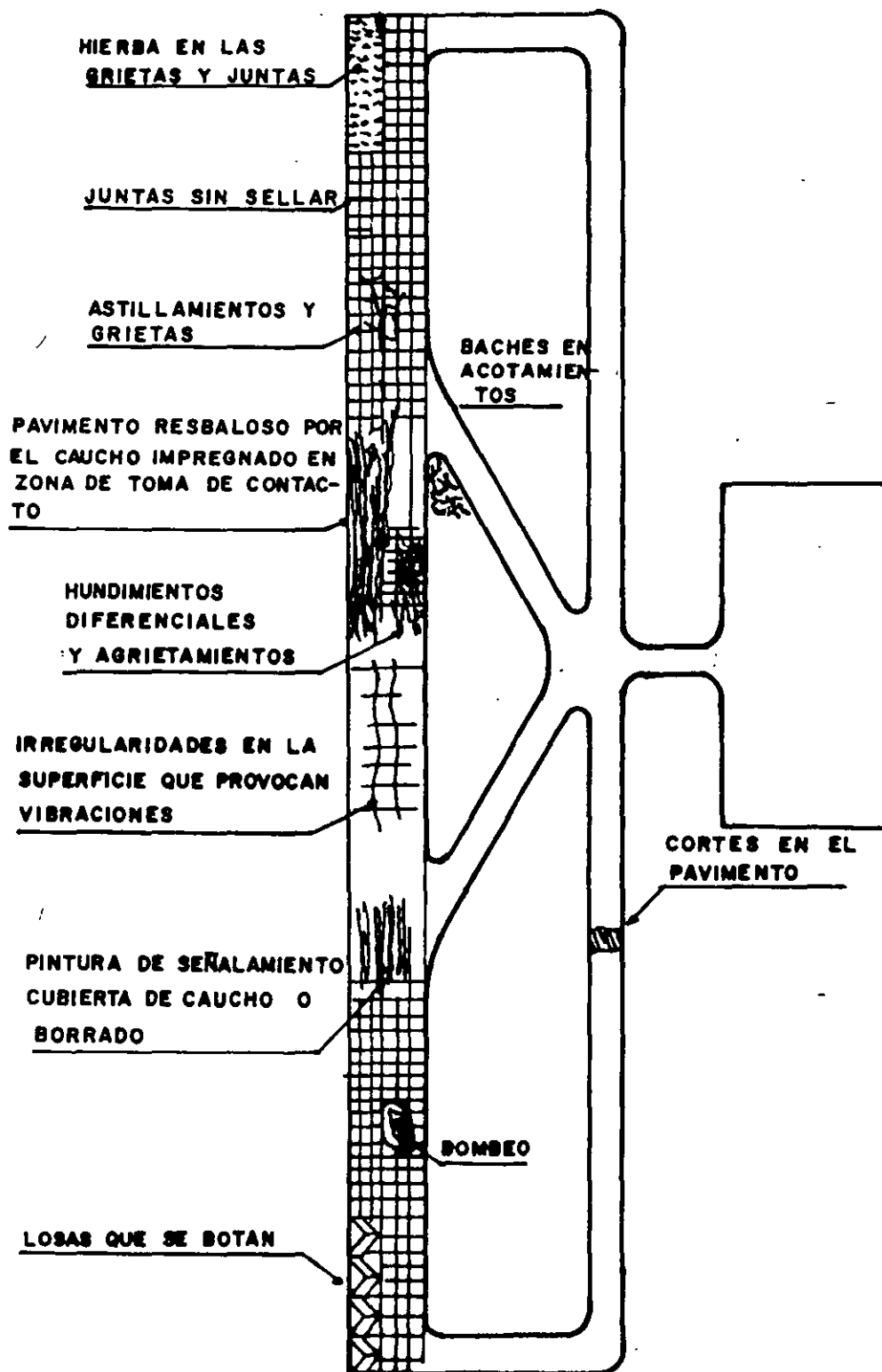


Se coloca la mezcla asfáltica

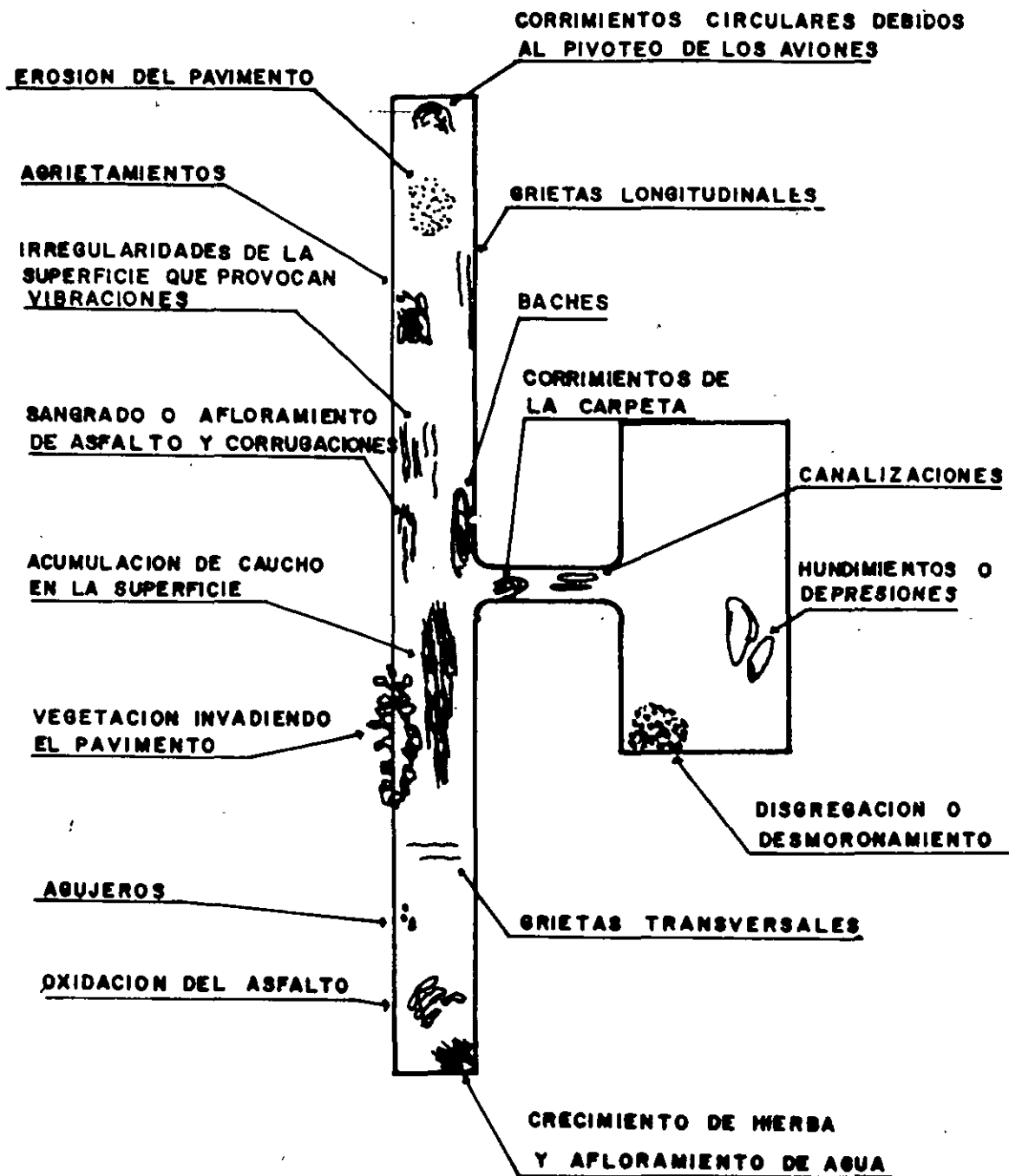


Se compacta desde las orillas
hacia el centro

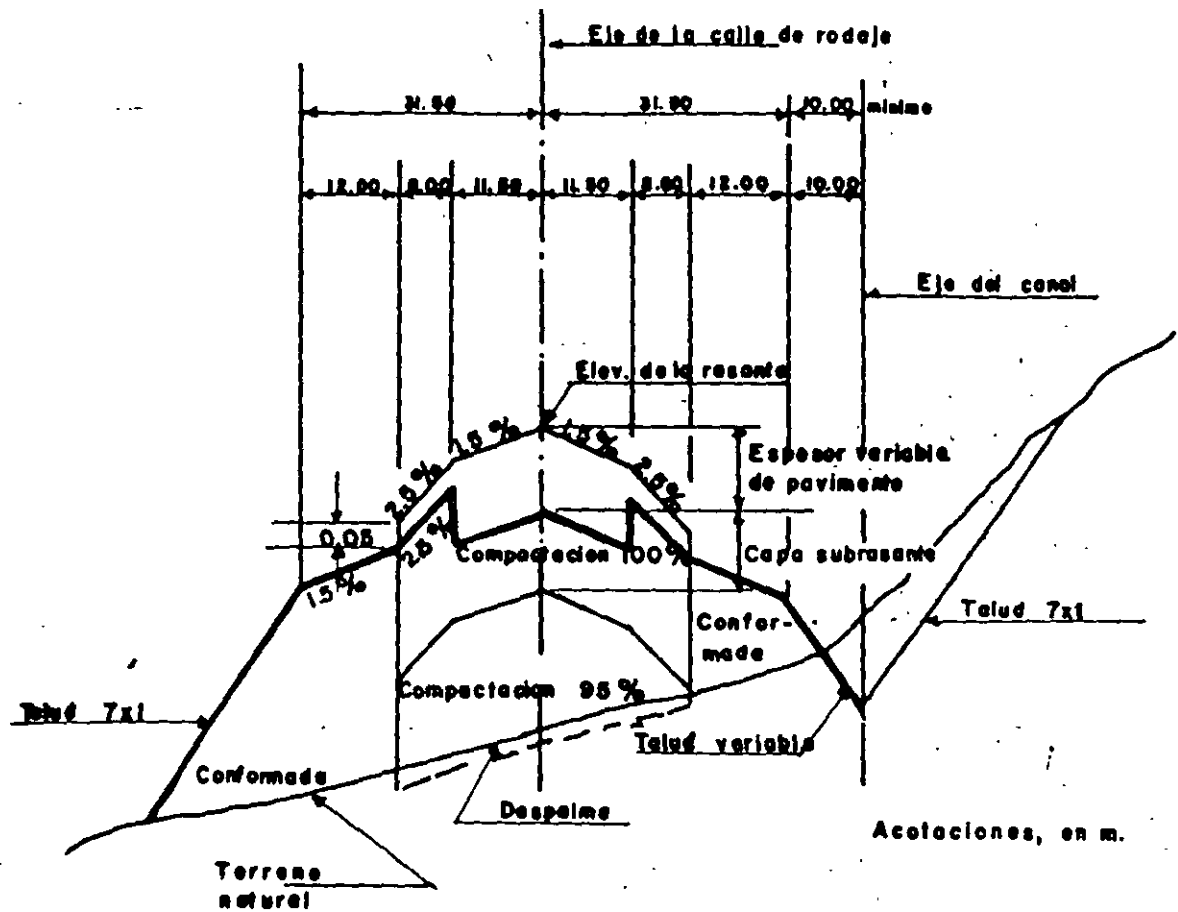
Renivelación de hundimientos



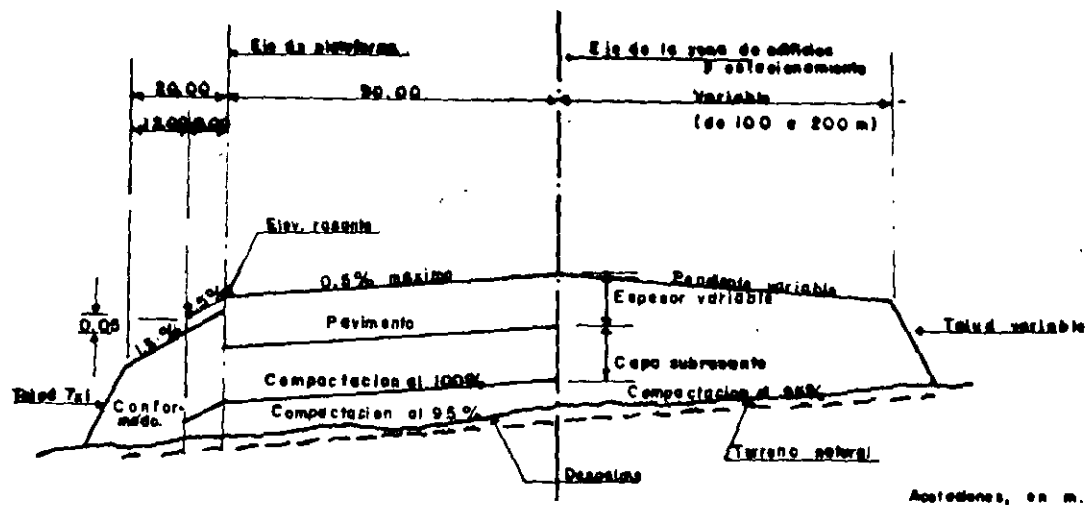
DETALLES A OBSERVAR EN PAVIMENTOS RIGIDOS



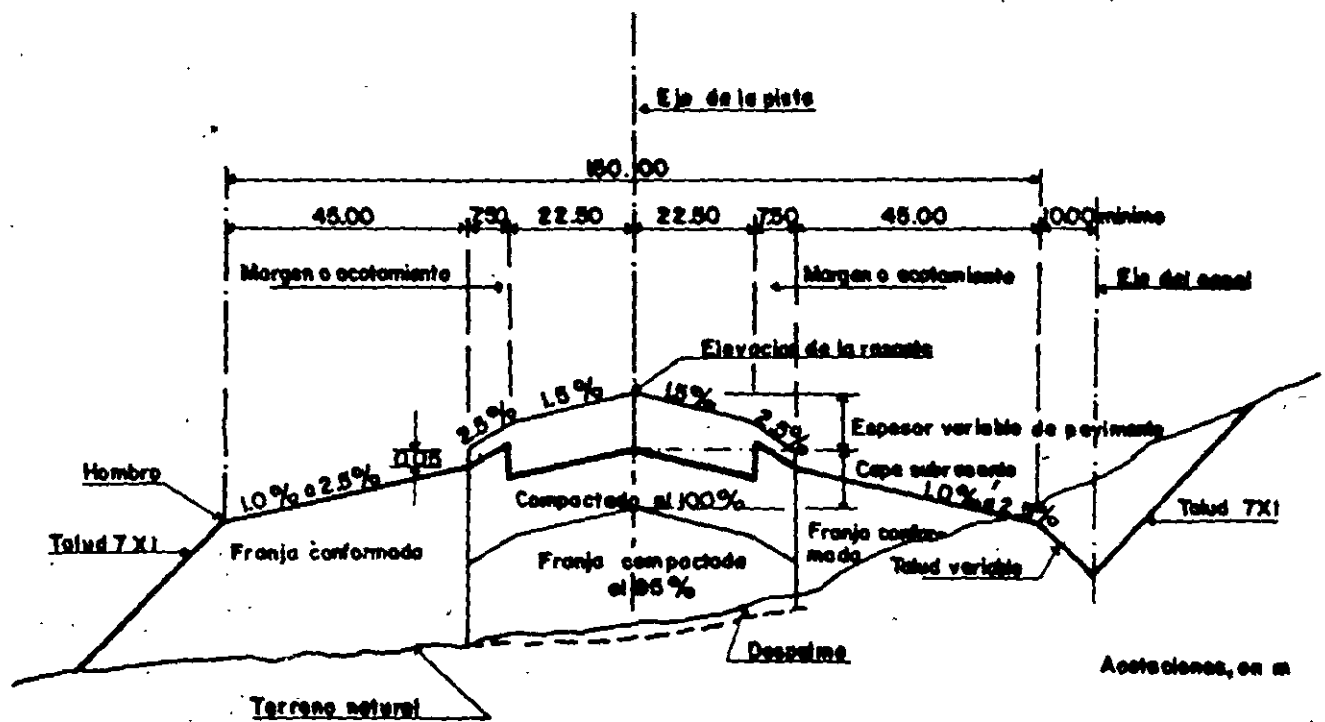
CONSERVACION Y DETALLES A OBSERVAR EN PAVIMENTOS FLEXIBLES



Seccion transversal de la calle de rodaje de 63.00 m. de ancho.



Seccion transversal de la plataforma de operaciones de 90.00 m. de ancho



Sección transversal de una pista de 150.00m de ancho.

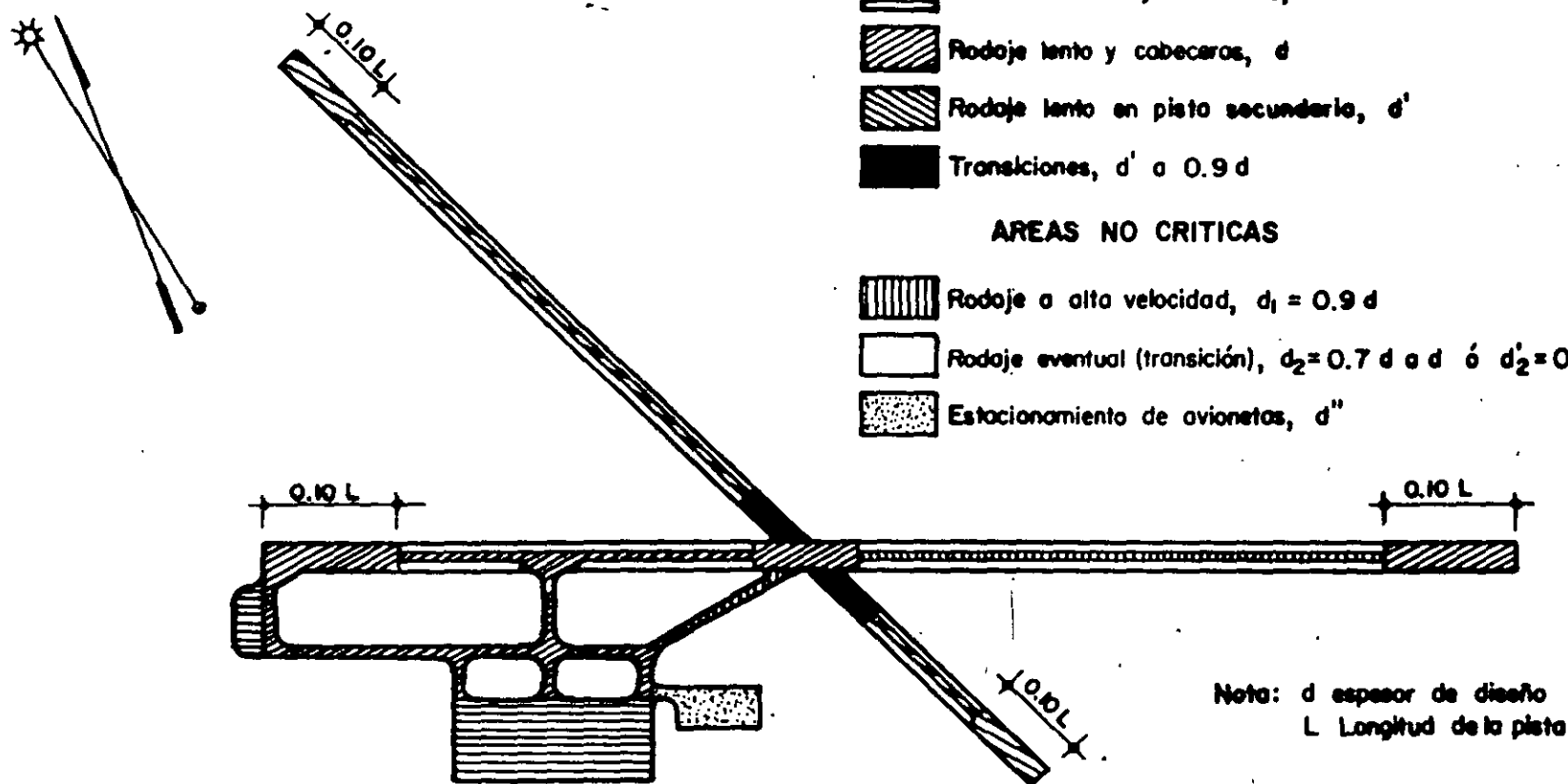
SIMBOLOGIA

AREAS CRITICAS

-  Estacionamiento y maniobras, d
-  Rodaje lento y cabeceros, d
-  Rodaje lento en pista secundaria, d'
-  Transiciones, d' a $0.9 d$

AREAS NO CRITICAS

-  Rodaje a alta velocidad, $d_1 = 0.9 d$
-  Rodaje eventual (transición), $d_2 = 0.7 d$ a d ó $d'_2 = 0.7 d'$ a d'
-  Estacionamiento de avionetas, d''



Nota: d espesor de diseño
 L Longitud de la pista

Areas de rodamiento en aeroplantas.

PROPUESTA DE MODIFICACION A LAS NORMAS SCT, POR PARTE DEL
INSTITUTO MEXICANO DEL TRANSPORTE

VALORES DE CALIDAD PARA MATERIALES DE BASE

CARACTERISTICA	C A L I D A D	
	DESEABLE	ADECUADA
Granulometria Zona Granulométrica	1 - 2	1 - 3
Tamaño Máximo (mm)	38	51
% Finos (Mat. < 0.074 mm)	10 máx	15 máx
Límite Líquido (LL) (%)	25 máx	30 máx
Índice Plástico (IP) (%)	6 máx	6 máx
Equivalente de Arena (%)	50 mín	40 mín
Compactación (%) (AASHTO Mod.)	100 mín	100 mín
V.R.S. (%) (Compactación dinámica)	100 mín	80 mín
Desgaste Los Angeles (%)	40 máx	40 máx

TABLA 3

PROPUESTA DE MODIFICACION A LAS NORMAS SCT, POR PARTE DEL
INSTITUTO MEXICANO DEL TRANSPORTE

VALORES DE CALIDAD PARA MATERIALES DE SUB-BASE Y REVESTIMIENTO

CARACTERISTICA	C A L I D A D		
	DESEABLE	ADECUADA	TOLERABLE
Granulometría Zona Granulométrica	1 - 2	1 - 3	1 - 3
Tamaño Máximo (mm)	51	51	76
% Finos (Mat. < 0.074 mm)	15 máx	25 máx	10 mín 20 máx
Límite Líquido (LL) (%)	25 máx	30 máx	40 máx
Índice Plástico (IP) (%)	6 máx	10 máx	15 máx
Compactación (%) (AASHTO Mod.)	100 mín	100 mín	95 mín (AASHTO Est.)
Equivalente de Arena (%)	40 mín	30 mín	- - -
V.R.S. (%) (Compactación dinámica)	40 mín	30 mín	30 mín
Desgaste Los Angeles (%)	40 máx	- - -	- - -

TABLA 4

PROPUESTA DE MODIFICACION A LAS NORMAS SCT, POR PARTE DEL
INSTITUTO MEXICANO DEL TRANSPORTE

VALORES DE CALIDAD PARA
MATERIALES PETREOS DE CARPETA ASFALTICA

CARACTERISTICA	C A L I D A D	
	DESEABLE	ADECUADA
Granulometria Zona Granulométrica	Area entre las curvas	
Tamaño Máximo (mm)	38	38
X Finos (Mat. < 0.074 mm)	0 - 4 máx	0 - 8 máx
Humedad Natural (W %)	0	1 máx
Indice Plástico (IP %)	0	5 máx
Equivalente de Arena (%)	60 min	55 min
Desgaste Los Angeles (%)	30 máx	40 máx
Partículas alargadas (%)	25 máx	50 máx

TABLA 6

PROPUESTA DE MODIFICACION A LAS NORMAS SCT, POR PARTE DEL
 INSTITUTO MEXICANO DEL TRANSPORTE

VALORES DE CALIDAD PARA MATERIALES DE LA CAPA SUBRASANTE

CARACTERISTICA	C A L I D A D		
	DESEABLE	ADECUADA	TOLERABLE
Granulometria Tamaño Máximo (mm)	75	75	75
% Finos (Mat. < 0.075 mm)	25 máx	35 máx	40 máx
Límite Líquido (LL) (%)	30 máx	40 máx	50 máx
Índice Plástico (IP) (%)	10 máx	20 máx	25 máx
Compactación (%) (AASHTO Est.)	100 mín	100 ± 2	100 ± 2
V.B.S. (%) (Compactación dinámica)	30 mín	20 mín	15 mín

TABLA 3

PROPUESTA DE MODIFICACION A LAS NORMAS SCT, POR PARTE DEL
INSTITUTO MEXICANO DEL TRANSPORTE

VALORES DE CALIDAD PARA MATERIALES DE TERRAPLEN

CARACTERISTICA	C A L I D A D		
	DESEABLE	ADECUADA	TOLERABLE
Granulometría (mm)	80% mín < 76 y 95% mín < 200	80% mín < 750	
Tamaño Máximo (mm)	- - -	1000 ó 1/2 es-- pesor del cuer- po.	1500 ó 1/2 es-- pesor del cuer- po.
% Finos (Mat. < 0.074 mm)	30. máx	40 máx	40 máx
Límite Líquido (LL) (%)	40 máx	50 máx	60 máx
Índice Plástico (IP) (%)	15 máx	20 máx	25 máx
Compactación (%) (AASHTO Est.)	95 mín	95 ± 2	95 ± 2
V.R.S. (%) (Compactación dinámica)	10 mín	10 mín	5 mín
Expansión (%)	3 máx	3 máx	3 máx

TABLA 2

PROPUESTA DE MODIFICACION A LAS NORMAS SCT, POR PARTE DEL

INSTITUTO MEXICANO DEL TRANSPORTE

GUIA DE ALGUNAS SECCIONES ESTRUCTURALES
RECOMENDABLES PARA CARRETERAS

SUBRASANTE		SUB-BASE		BASE		CARPETA ASFALTICA	
ESPESOR	CALIDAD	ESPESOR	CALIDAD	ESPESOR	CALIDAD	ESPESOR	CALIDAD

OBRAS VIALES ESPECIALES
QUEDAN FUERA DE ESPECIFICACIONES GENERALES

40	cm	Deseable	15	OBRA VIAL TIPO I			
				cm	Deseable	20 cm	Deseable 7-10 cm Deseable
40	cm	Adecuada	15	OBRA VIAL TIPO II			
				cm	Deseable	20 cm	Deseable 5 cm Adecuada
40	cm	Tolerable	15	OBRA VIAL TIPO III			
				cm	Tolerable	20 cm	Tolerable Tratamiento con riegos.
30	cm	Tolerable		OBRA VIAL TIPO IV			
				-	-	-	Revestimiento 15 cm

TABLA 7

TRABAJABILIDAD DEFICIENTE

C A U S A S

E F E C T O S

PARTICULAS MUY GRANDES

DIFICULTAD PARA TENDER,
SUPERFICIE ASPERA

EXCESIVO CONTENIDO DE AGREGADOS
GRUESOS

DIFICULTAD PARA COMPACTAR

BAJA TEMPERATURA DE LA MEZCLA

DEFICIENTE CUBRIMIENTO DE AGREGADO
SUPERFICIE ASPERA, DIFICULTAD PARA
COMPACTAR, VIDA CORTA

EXCESO DE ARENA

LA MEZCLA SE DESPLAZA BAJO EL RODI
LLO Y NO ADQUIERE RESISTENCIA

CARENCIA DE FINOS (FILLER)

ALTA PERMEABILIDAD, MEZCLA POCO RE
SISTENTE

EXCESO DE FINOS (FILLER)

MEZCLA RESECA O PEGAJOSA, DIFICIL
MANEJAR, POCO DURABLE

BAJA RESISTENCIA A LA FATIGA

C A U S A S

E F E C T O S

BAJO CONTENIDO DE ASFALTO

AGRIETAMIENTO POR FATIGA

ALTO CONTENIDO DE VACIOS

ENVEJECIMIENTO PREMATURO SEGUIDO
DE AGRIETAMIENTO POR FATIGA

COMPACTACION DEFICIENTE

ENVEJECIMIENTO PREMATURO SEGUIDO
DE AGRIETAMIENTO POR FATIGA.

ESPESOR INSUFICIENTE DEL
PAVIMENTO

FLEXION EXCESIVA SEGUIDA DEL AGRI
TAMIENTO POR FATIGA

ALTA PERMEABILIDAD

C A U S A S

E F E C T O S

BAJO CONTENIDO DE ASFALTO

PELICULA DELGADA DE ASFALTO PUEDE
PROVOCAR ENVEJECIMIENTO PREMATURO
Y DESPRENDIMIENTO

ALTO CONTENIDO DE VACIOS

OXIDACION Y DESINTEGRACION

COMPACTACION DEFICIENTE

INFILTRACION DE AGUA Y BAJA RESI-
TENCIA

BAJA RESISTENCIA AL DERRAPAMIENTO

C A U S A S

E F E C T O S

EXCESO DE ASFALTO

BAJA RESISTENCIA AL DERRAPAMIENTO,
LLORADO DE ASFALTO

DEFICIENCIAS EN LA TEXTURA
O GRANULOMETRIA DE LOS ---
AGREGADOS

SUPERFICIE DE RODAMIENTO LISA, TEN
DENCIA AL ACUAPLANEO

AGREGADOS POCO RESISTENTES
A LA ABRASION

BAJA RESISTENCIA AL DERRAPAMIENTO

POCA DURABILIDAD

C A U S A S

E F E C T O S

BAJO CONTENIDO DE ASFALTO

RESEQUEDAD Y DESGRANAMIENTO

ALTO CONTENIDO DE VACIOS POR
DISEÑO O DEFICIENTE COMPACTA
CION

ENDURECIMIENTO PREMATURO DEL AS
FALTO SEGUIDO DE AGRIETAMIENTOS
Y DESGRANAMIENTO

AGREGADOS HIDROFILICOS EN LA
MEZCLA

DESPRENDIMIENTO DEL ASFALTO EN
LOS AGREGADOS, DESGRANAMIENTO O
INESTABILIDAD

BAJA ESTABILIDAD

C A U S A S

E F E C T O S

EXCESO DE ASFALTO

CORRUGACIONES, RODERAS Y LLORADO
DE ASFALTO

EXCESO DE ARENA

POCA RESISTENCIA DURANTE LA COMPAC-
TACION Y DESPUES DE LA CONSTRUC-----
CION, DIFICULTAD PARA COMPACTARSE

AGREGADOS REDONDEADOS Y LISOS,
POCO O NINGUN EFECTO DE TRITU-
RACION

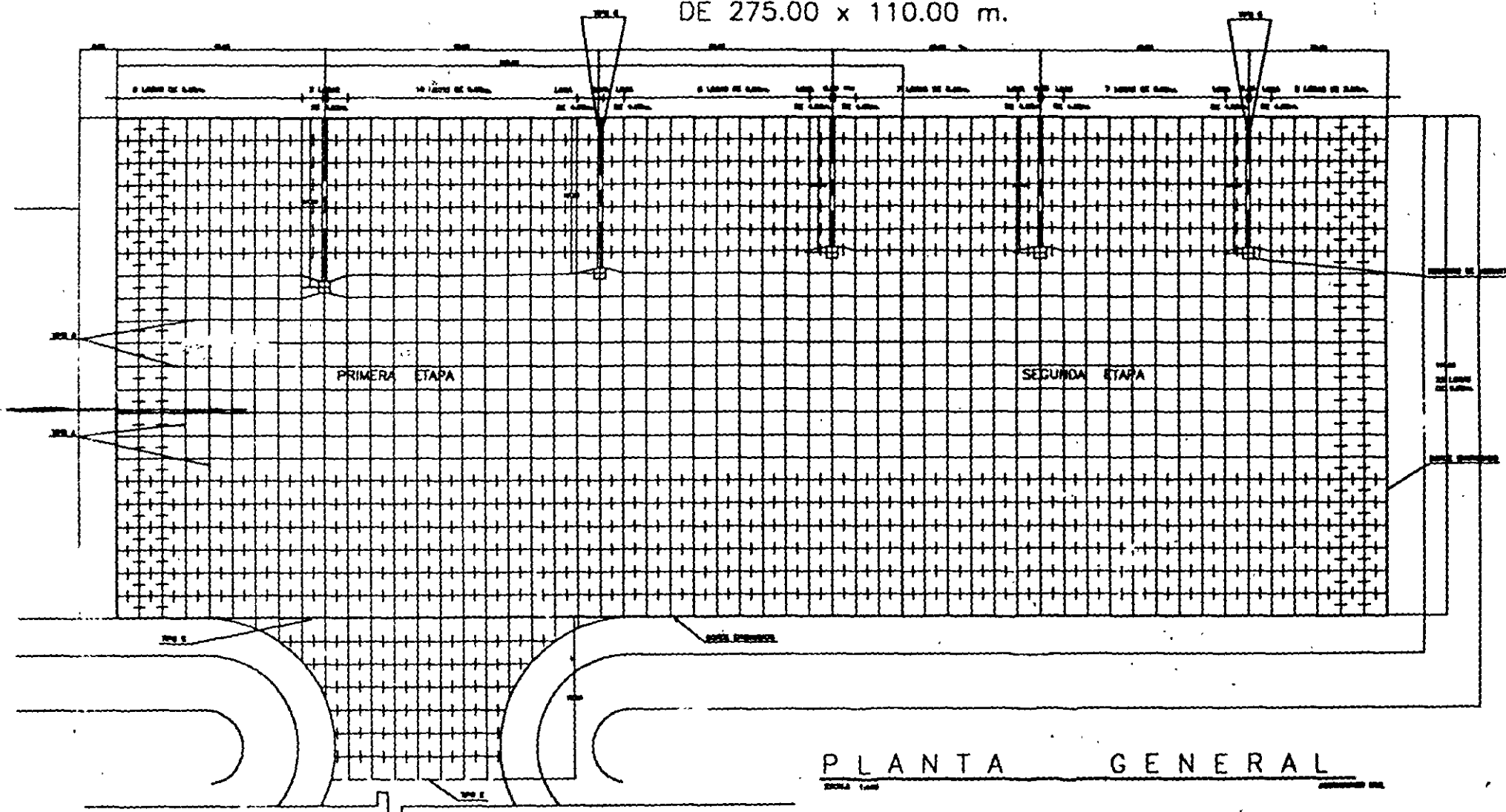
RODERAS Y CANALIZACIONES

PROPIEDADES DESEABLES DE LAS MEZCLAS ASFALTICAS

- 1.- ESTABILIDAD
- 2.- DURABILIDAD
- 3.- FLEXIBILIDAD
- 4.- RESISTENCIA A LA FATIGA
- 5.- RESISTENCIA AL DERRAPAMIENTO
- 6.- IMPERMEABILIDAD
- 7.- TRABAJABILIDAD.

PLATAFORMA PARA VUELOS CHARTER

DE 275.00 x 110.00 m.



PLANTA GENERAL

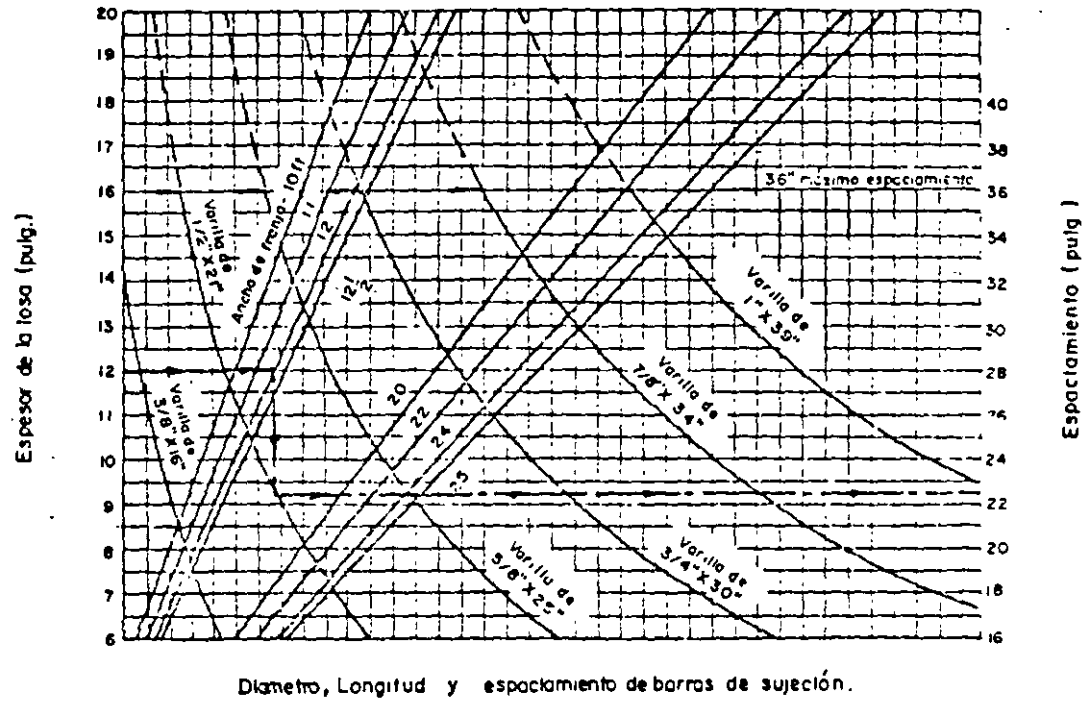
Escala 1:1000

Proyecto No. 100

TAMAÑO Y ESPACIAMIENTO DE BARRAS LISAS PCA

ESPESOR DE LOSA (PULG)	DIAMETRO DE BARRA (PULG)	LONGITUD DE BARRA * (PULG)	ESPACIAMIENTO DE BARRAS C. A. C. (PULG)
5 - 6	$\frac{3}{4}$	16	12
7 - 8	1	18	12
9 - 11	$1 \frac{1}{4}$	18	12
12 - 16	$1 \frac{1}{2}$	20	15
17 - 20	$1 \frac{3}{4}$	22	18
21 - 25	2	24	18

* ASIGNACIÓN HECHA PARA JUNTAS ABIERTAS Y ERRORES MENORES EN EL COLOCADO DE LAS BARRAS.



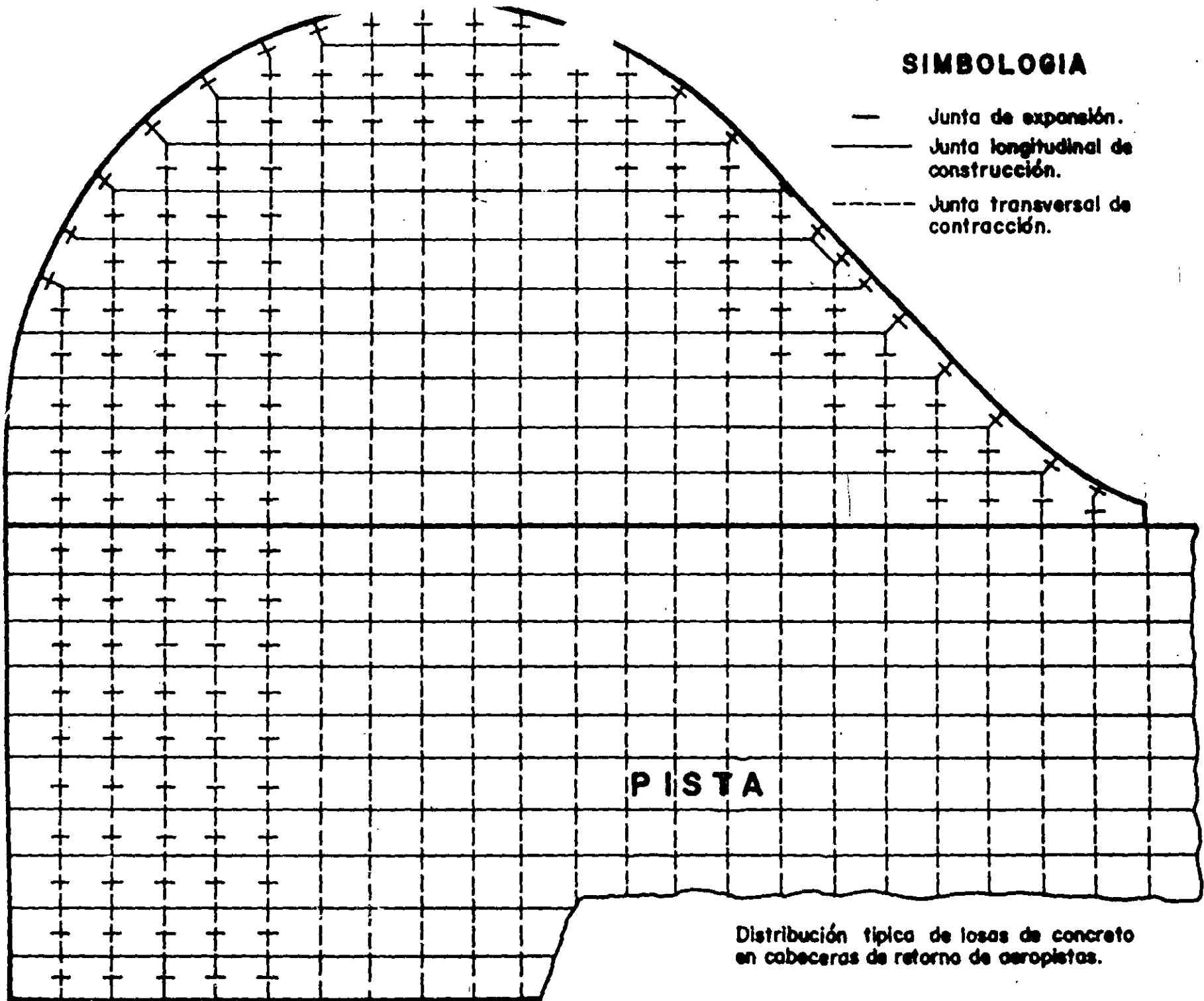
20.48 cm

Carta de diseño para barras de sujeción (varilla corrugada)

Fig. 5-110 (PCA. 1973)

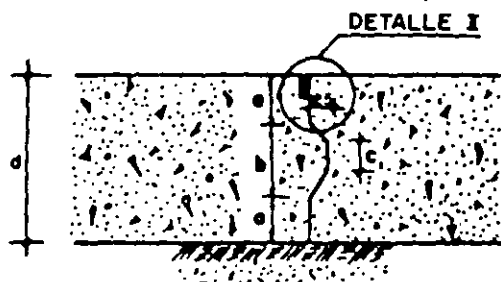
SIMBOLOGIA

- Junta de expansión.
- Junta longitudinal de construcción.
- - - Junta transversal de contracción.

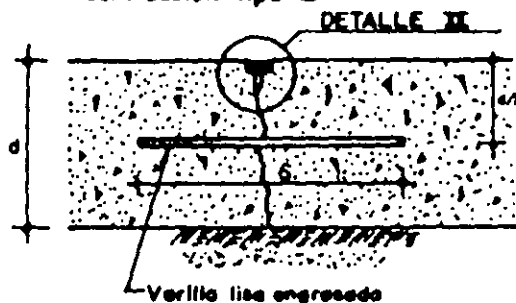


Distribución típica de losas de concreto
en cabeceras de retorno de aeropistas.

Juntas longitudinales tipo A



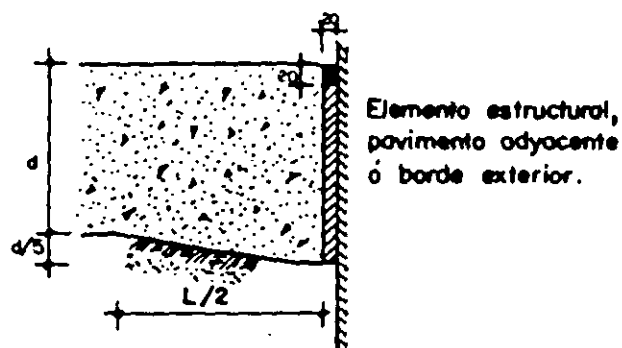
Junta transversales de contracción tipo B



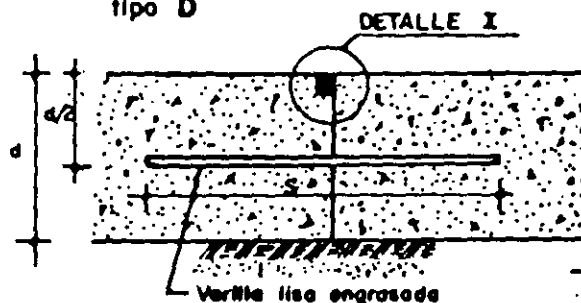
Simbología de juntas para la planta de distribución de losas.

	Con pasajunto	Sin pasajunto
Tipo A	—+—+—+—	—
Tipo B	—+---+---+---	-----
Tipo C	—+—+—+—	=====
Tipo E	=====	=====

Junta de expansión tipo C



Junta transversales de construcción tipo D



$$a = d/3$$

$$b = d - 2a$$

$$c = (b - 20) > 40$$

$$e = d/4 - 20$$

NOTAS:

- Todas las dimensiones están acotadas en milímetros excepto las que se especifican en otras unidades.

- Los dibujos están fuera de escala.

- Las juntas tipo D se construyen cuando el colado de las losas se suspenda durante un lapso mayor de 30 minutos.

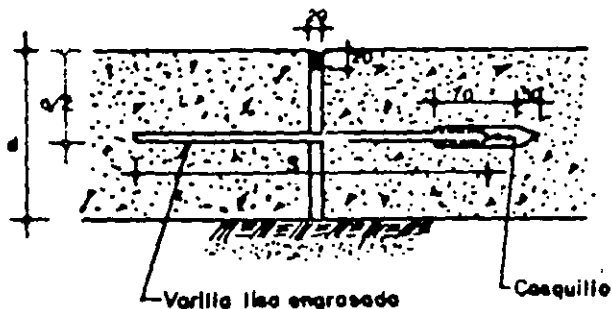
- El ancho de la ranura de las juntas deberá ser de 13 mm, construidas por aserrado.

- Todas las losas perimetrales tendrán el borde exterior engrasado con las dimensiones y forma de la junta tipo C.

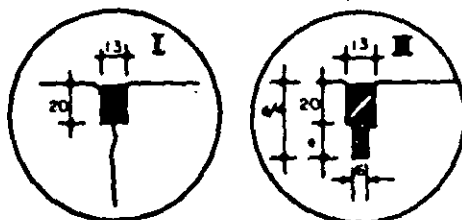
- Las juntas tipo B podrán diseñarse con o sin pasajuntas, según se requiera.

L - Longitud mínima de la losa.

Junta de expansión con pasajunto tipo C

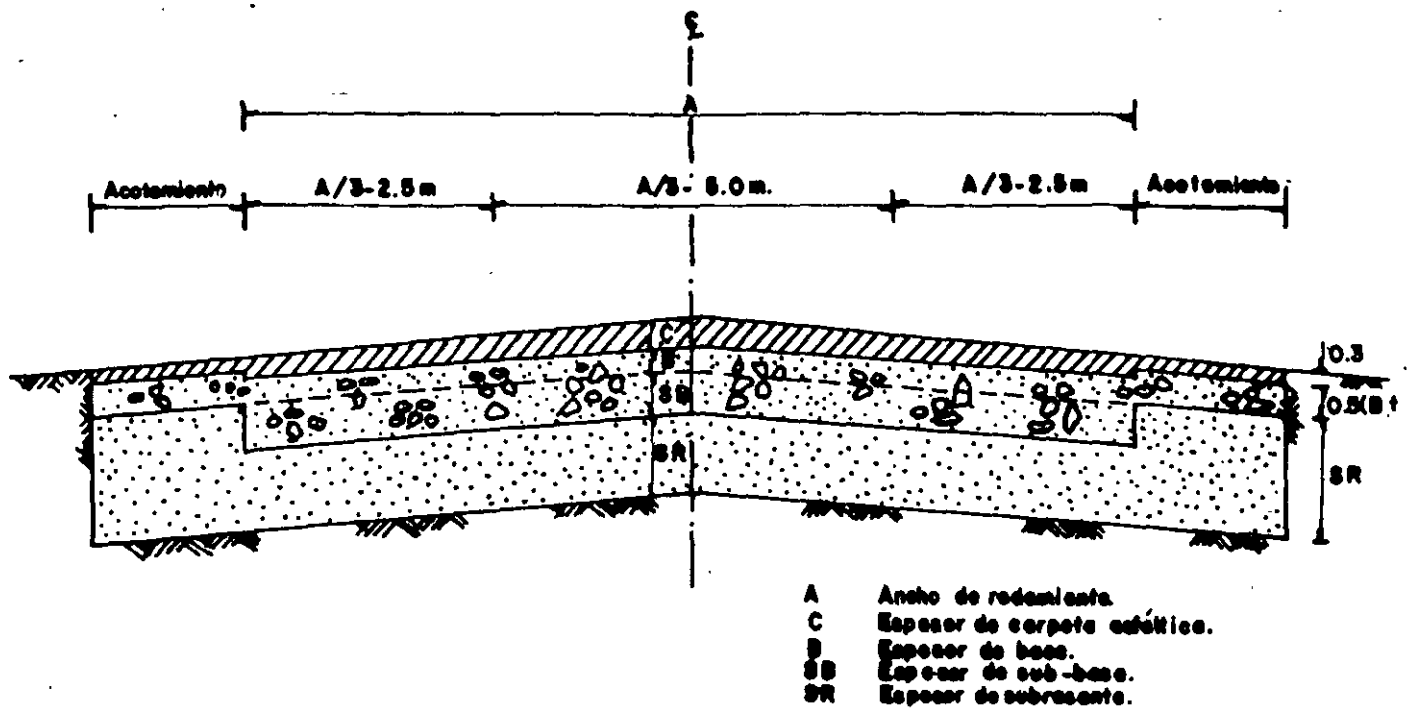


Detalles de sellado de juntas

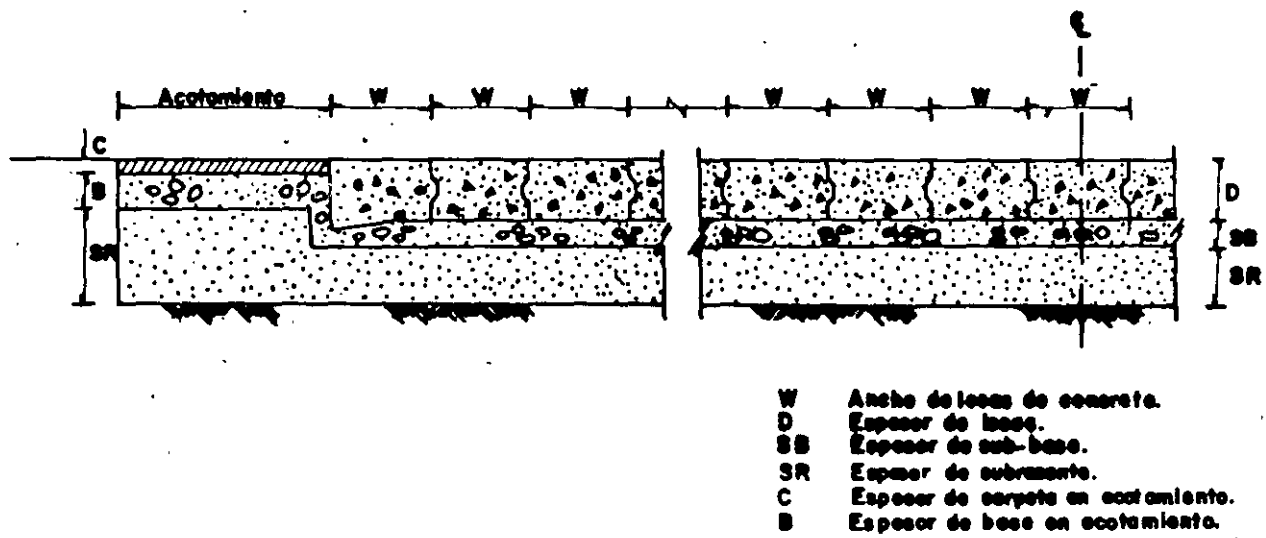


I - Sello de material elástico tipo Sikka - Igea o cemento asfáltico No. 6

II - Sello de material elástico tipo Sikka - Igea o cemento asfáltico No. 6. Fibra impregnada de asfalto, celotex o similar.



COMPONENTES DE UN PAVIMENTO ASFALTICO



SECCION ESTRUCTURAL DE UN PAVIMENTO DE CONCRETO.

EFFECTOS AMBIVALENTES QUE PRODUCEN ALGUNOS ADITIVOS EN EL CONCRETO

<i>CLASES DE ADITIVOS</i>	EFFECTOS PREVISIBLES EN EL CONCRETO	
	<i>PRINCIPALES</i> (utiles)	<i>SECUNDARIOS</i> (indeseables)
• INHIBIDORES DE LA CORROSIÓN DEL ACERO DE REFUERZO	REDUCCIÓN DE LA PERMEABILIDAD DEL CONCRETO DE RECUBRIMIENTO Y AUMENTO DE SU PODER DE PROTECCIÓN CONTRA LA PENETRACIÓN DE SALES QUE PROPICIAN LA CORROSIÓN, MEDIANTE: 1) DISMINUCIÓN DE LA RELACIÓN A/C CON EL USO DE UN REDUCTOR DE AGUA EN ALTO GRADO ⁽⁷⁹⁾ 2) DISMINUCIÓN DE LA POROSIDAD DEL CONCRETO CON EL USO DE MICROSÍLICE ⁽⁸⁰⁾ 3) USO PROPUESTO DE ALGUNAS SUBSTANCIAS QUÍMICAS CON EL MISMO FIN.	1) EFFECTOS SECUNDARIOS QUE SE ATRIBUYEN A LOS REDUCTORES DE AGUA EN ALTO GRADO (CLASE 5). 2) LA MICROSÍLICE, POR SU EXTRAORDINARIA FINURA, INCREMENTA LA DEMANDA DE AGUA DE MEZCLADO EN EL CONCRETO; PARA CONTRARRESTARLO, SE ACOSTUMBRA A EMPLEAR JUNTO CON UN REDUCTOR DE AGUA EN ALTO GRADO (CLASE 5) CUYOS EFFECTOS SECUNDARIOS SE HAN CITADO. 3) NO HAY EXPERIENCIA CON EL USO DE ESTAS SUBSTANCIAS Y NO SE RECOMIENDA SU EMPLEO POR EL RIESGO QUE IMPLICAN ^(7,2).

EFFECTOS AMBIVALENTES QUE PRODUCEN ALGUNOS ADITIVOS EN EL CONCRETO

<i>CLASES DE ADITIVOS</i>	EFFECTOS PREVISIBLES EN EL CONCRETO	
	<i>PRINCIPALES</i> (utiles)	<i>SECUNDARIOS</i> (indeseables)
AUXILIARES DE BOMBEO	INCREMENTO DE LA COHESIVIDAD Y LA VISCOSIDAD DE LAS MEZCLAS DE CONCRETO PARA FACILITAR SU BOMBEO, MEDIANTE LA INCORPORACIÓN DE NUMEROSAS SUSTANCIAS PROPUESTAS.	EFFECTOS SECUNDARIOS VARIABLES, SEGÚN LA NATURALEZA DE LA SUSTANCIA ADICIONADA AL CONCRETO. (SON TANTOS LOS POSIBLES EFFECTOS ADVERSOS, QUE NO SE RECOMIENDA EN PRINCIPIO EL USO DE ESTOS ADITIVOS).
REPELENTES DE HUMEDAD	REDUCCIÓN EN LA VELOCIDAD DE PENETRACIÓN DEL AGUA POR ABSORCIÓN CAPILAR, EN CONCRETO NO EXPUESTO A PRESIÓN HIDROSTÁTICA.	ALGUNOS PRODUCTOS INCLUYEN AIRE Y REDUCEN LA RESISTENCIA. ADEMÁS, NO SIEMPRE PRODUCEN EL EFFECTO PRINCIPAL QUE MOTIVA SU EMPLEO EN EL CONCRETO.
REDUCTORES DE PERMEABILIDAD	REDUCCIÓN DE LA PERMEABILIDAD DEL CONCRETO ENDURECIDO, MEDIANTE DISMINUCIÓN DE LA RELACIÓN A/C CON EL USO DE UN REDUCTOR DE AGUA, O POR AUMENTO DE LOS PRODUCTOS DE HIDRATACIÓN CON EL USO DE MICROSÍLICE U OTRA PUZOLANA.	EFFECTOS SECUNDARIOS QUE SE ATRIBUYEN A LOS REDUCTORES DE AGUA (CLASE 3) Y A LAS PUZOLANAS (CLASE 4).
INHIBIDORES DE LA REACCIÓN ÁLCALI-AGREGADO	REDUCCIÓN A MAGNITUDES NO DAÑINAS, DE LA EXPANSIÓN GENERADA POR LA REACCIÓN ÁLCALI-AGREGADO EN EL CONCRETO ENDURECIDO, MEDIANTE EL USO DE CIERTAS PUZOLANAS.	EFFECTOS SECUNDARIOS QUE SE ATRIBUYEN A LAS PUZOLANAS (CLASE 4).
	USO PROPUESTO DE SALES DE LITIO Y BARIO CON EL MISMO FIN.	SE DESCONOCEN EFFECTOS SECUNDARIOS DE ESTAS SALES POR SU FALTA DE APLICACIÓN.

EFFECTOS AMBIVALENTES QUE PRODUCEN ALGUNOS ADITIVOS EN EL CONCRETO

<i>CLASES DE ADITIVOS</i>	EFFECTOS PREVISIBLES EN EL CONCRETO	
	<i>PRINCIPALES</i> (útiles)	<i>SECUNDARIOS</i> (indeseables)
6. <u>ADITIVOS MISCELANEOS</u> - EXPANSORES POR FORMACIÓN DE GAS - PARA MEZCLAS DE INYECCIÓN - PRODUCTORES DE EXPANSIÓN REGULADA - ADHESIVOS INTEGRALES	EXPANSIÓN POR GENERACIÓN Y DESPRENDIMIENTO DE UN GAS EN EL SENO DE LAS MEZCLAS, PARA PRODUCIR CONCRETO CELULAR O PARA RELLENOS EN CONDICIONES DE CONFINAMIENTO. EFFECTOS PRINCIPALES DIVERSOS, SEGÚN EL USO DESTINADO A LA MEZCLA. FRECUENTEMENTE SE REQUIEREN MEZCLAS FLUIDAS, SIN ASENTAMIENTO NI CONTRACCIÓN, UTILIZANDO CONJUNTAMENTE UN REDUCTOR DE AGUA Y UN AGENTE EXPANSOR POR FORMACIÓN DE GAS. EXPANSIÓN CONTROLADA DE LENTA EVOLUCIÓN, POR REACCIONES QUÍMICAS DURANTE LA HIDRATACIÓN DEL CEMENTO O POR OXIDACIÓN DE FIERRO GRANULADO, PARA RELLENOS DE CONTRACCIÓN COMPENSADA, CON O SIN CONFINAMIENTO. AUMENTO DE LA ADHESIVIDAD EN EL MORTERO O CONCRETO FRESCOS, AL SER APLICADOS SOBRE CONCRETO ENDURECIDO.	EXPANSIÓN EXCESIVA Y PÉRDIDA RADICAL DE RESISTENCIA POR SOBREDOSIFICACIÓN Y/O POR FALTA DE CONFINAMIENTO. EFFECTOS SECUNDARIOS SEGÚN LA CLASE DE ADITIVOS UTILIZADOS. POR EJEMPLO, LOS QUE SE ATRIBUYEN A UN REDUCTOR DE AGUA (CLASE 3) Y A UN FORMADOR DE GAS (CLASE 6) EXPANSIÓN MAYOR DE LA REQUERIDA POR SOBREDOSIFICACIÓN °, Y/O POR EXPOSICIÓN CONTINUA A LA HUMEDAD, Y/O EN CONDICIONES DE EXPANSIÓN LIBRE. INCORPORACIÓN DE AIRE ATRAPADO EN LA MEZCLA, Y PÉRDIDA DE RESISTENCIA AL ENDURECER. PÉRDIDA DE ADHERENCIA DE ALGUNOS PRODUCTOS, AL ENTRAR EN CONTACTO CON AGUA.

EFFECTOS AMBIVALENTES QUE PRODUCEN ALGUNOS ADITIVOS EN EL CONCRETO

<i>CLASES DE ADITIVOS</i>	EFFECTOS PREVISIBLES EN EL CONCRETO	
	<i>PRINCIPALES</i> (utiles)	<i>SECUNDARIOS</i> (indeseables)
4. <u>MINERALES FINAMENTE DIVIDIDOS</u> PUZOLANAS	AUMENTO EN LA PROTECCIÓN DEL CONCRETO ENDURECIDO CONTRA EL ATAQUE DE LOS SULFATOS Y LA LIXIVIACIÓN; PREVENCIÓN DE LA REACCIÓN ÁLCALI-AGREGADO; REDUCCIÓN DE LA PERMEABILIDAD; DISMINUCIÓN DEL CALOR DE HIDRATACIÓN. MEJORÍA EN LA MANEJABILIDAD Y DISMINUCIÓN DEL SANGRADO EN MEZCLAS DE CONCRETO CON DEFICIENCIAS EN ESTOS ASPECTOS.	DISMINUCIÓN EN LAS RESISTENCIAS DEL CONCRETO A CORTO Y MEDIANO PLAZO. AUMENTO EN LA DEMANDA DE AGUA DE MEZCLADO, Y/O INCREMENTO EN LA PÉRDIDA DE REVENIMIENTO Y/O EN LA CONTRACCIÓN POR SECADO, CON ALGUNAS PUZOLANAS NATURALES.
5. <u>ADITIVOS PARA PRODUCIR CONCRETO FLIDO</u> - PLASTIFICANTES SIMPLES, O REDUCTORES DE AGUA EN ALTO GRADO - PLASTIFICANTES Y RETARDADORES, O REDUCTORES DE AGUA EN ALTO GRADO Y RETARDADORES	IGUAL QUE LOS REDUCTORES DE AGUA SIMPLES, PERO CON MAYOR EFECTO EN LA REDUCCIÓN DEL CONTENIDO DE AGUA, DIRIGIDO A INCREMENTAR LA FLUIDEZ DE LAS MEZCLAS DE CONCRETO IGUAL QUE LOS RETARDADORES Y REDUCTORES DE AGUA (CLASE 3) PERO CON MAYOR EFECTO EN LA REDUCCIÓN DEL CONTENIDO DE AGUA, DIRIGIDO A INCREMENTAR LA FLUIDEZ DE LAS MEZCLAS DE CONCRETO.	IGUAL QUE LOS REDUCTORES DE AGUA SIMPLES, (CLASE 3) PERO CON EFECTOS MÁS PRONUNCIADOS EN LA PÉRDIDA PREMATURA DE REVENIMIENTO ^(b) IGUAL QUE LOS RETARDADORES Y REDUCTORES DE AGUA (CLASE 3) PERO CON EFECTOS MÁS PRONUNCIADOS EN LA PÉRDIDA PREMATURA DE REVENIMIENTO ^(b).

EFFECTOS AMBIVALENTES QUE PRODUCEN ALGUNOS ADITIVOS EN EL CONCRETO

<i>CLASES DE ADITIVOS</i>	<i>EFFECTOS PREVISIBLES EN EL CONCRETO</i>	
	<i>PRINCIPALES</i> (utiles)	<i>SECUNDARIOS</i> (indeseables)
3. <u>REDUCTORES DE AGUA Y REGULADORES DE FRAGUADO</u> • REDUCTORES DE AGUA, SIMPLES • RETARDADORES SIMPLES • RETARDADORES Y REDUCTORES DE AGUA • ACCELERANTES SIMPLES • ACCELERANTES Y REDUCTORES DE AGUA	REDUCCIÓN DEL CONTENIDO DE AGUA DEL CONCRETO, SIN MODIFICAR EXCESIVAMENTE EL TIEMPO DE FRAGUADO. RETRASO CONTROLADO DEL TIEMPO DE FRAGUADO, SIN AFECTAR SUSTANCIALMENTE LA ADQUISICIÓN DE RESISTENCIA CONSECUTIVA. RETRASO CONTROLADO DEL TIEMPO DE FRAGUADO, CON REDUCCIÓN ADICIONAL EN EL CONTENIDO DE AGUA DEL CONCRETO. EFFECTOS PRINCIPALES SIMILARES A LOS ACCELERANTES DE RESISTENCIA (CLASE 1) IGUAL QUE EN EL CASO ANTERIOR, PERO CON REDUCCIÓN ADICIONAL EN EL CONTENIDO DE AGUA.	ALGUNOS PRODUCTOS INCLUYEN AIRE, Y/O RETRASAN DEMASIADO EL TIEMPO DE FRAGUADO, Y/O INCREMENTAN LA PÉRDIDA DE REVENIMIENTO ^(b) Y/O LA CONTRACCIÓN POR SECADO. ALGUNOS PRODUCTOS INCLUYEN AIRE, Y/O INCREMENTAN LA PÉRDIDA DE REVENIMIENTO ^(b) Y/O LA CONTRACCIÓN POR SECADO, Y/O PROLONGAN EXCESIVAMENTE EL FRAGUADO POR SOBREDOSIFICACIÓN. EFFECTOS SECUNDARIOS SIMILARES A LOS DEL CASO ANTERIOR. EFFECTOS SECUNDARIOS SIMILARES A LOS ACCELERANTES DE RESISTENCIA. (CLASE 1). IGUAL QUE EN EL CASO ANTERIOR.



**FACULTAD DE INGENIERIA U.N.A.M.
DIVISION DE EDUCACION CONTINUA**

**CURSOS INSTITUCIONALES
XXVII CURSO INTERNACIONAL DE
INGENIERÍA DE AEROPUERTOS**

Del 30 de agosto al 29 de octubre.

Módulo IV “Mantenimiento y Operación”.

Del 15 al 29 de octubre.

Ley de Aviación Civil.

Ing. Gilberto Vázquez Alanís.
Palacio de Minería
1999.

SECRETARIA
DE COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES



LEY DE AVIACION CIVIL

Exposición de Motivos

1. El
2. El
3. El
4. El
5. El

1. El
2. El
3. El
4. El

1. El
2. El
3. El

1. El
2. El
3. El

1. El
2. El
3. El

CIUDADANOS SECRETARIOS DE LA CAMARA DE DIPUTADOS
DEL HONORABLE CONGRESO DE LA UNION
PRESENTES

Nuestro país tiene frente a sí la oportunidad de avanzar hacia la dirección que nos conduzca a mejores niveles de desarrollo y crecimiento. Las circunstancias adversas que hoy enfrentamos requieren del trabajo y empeño de sociedad y gobierno, en la búsqueda por alcanzar condiciones más favorables de bienestar para la población y de competitividad para la economía.

Actualizar el marco jurídico, acorde con las nuevas circunstancias económicas y políticas que vive nuestro país, constituye un importante instrumento para enfrentar con éxito los retos que actualmente se presentan y para sentar las bases que nos permitan aspirar a un futuro promisorio.

La legislación que regula a la industria aérea en México debe estar acorde con ese ánimo de cambio, competitividad y modernización tecnológica, para así poder ofrecer un cauce certero y claro que permita el fortalecimiento de este sector.

La actividad aeronáutica requiere mejorar los niveles de operación de la infraestructura aeroportuaria del país y consolidar la regulación para promover una competencia equitativa entre quienes prestan los servicios aéreos. Por tanto, el proyecto de ley que mediante esta iniciativa se somete a la consideración de esa soberanía, atiende a la necesidad de actualizar y proyectar esta actividad, dentro de un marco que propicie la prestación de servicios en forma eficiente, competitiva y, sobre todo, segura.

El actual ordenamiento jurídico que regula la operación de la aviación civil, data de 1940 y está comprendido dentro de la Ley de Vías Generales de Comunicación. Bajo este marco legal, el modelo de desarrollo del transporte aéreo que se aplicó hasta finales de los ochenta, resultó congruente con un esquema económico basado en la sobrerregulación y la protección a la industria nacional. De esta forma, se generó en el sector una actitud poco competitiva que, entre otros efectos, limitó las posibilidades de mejorar la calidad e incrementar la oferta del servicio hacia grupos más amplios de la población.

A partir de 1991, se estableció una política de desregulación que trajo como consecuencia un ambiente más competitivo al permitir la existencia de un mayor número de oferentes del servicio de transporte aéreo en todas sus modalidades, nuevas rutas aéreas y tarifas más accesibles para un grupo más numeroso de usuarios.

Si bien estas acciones hicieron posible un crecimiento sin precedente dentro del sector y propiciaron, en general, mayores beneficios a los demandantes del servicio, también generaron efectos colaterales adversos que se manifestaron en una sobreoferta en los mercados y en prácticas desleales de competencia. Esto, a su vez, afectó la situación financiera de los prestadores del servicio y redujo los niveles de seguridad y calidad en su operación.

Derivado de lo anterior, la aviación civil en nuestro país enfrenta hoy importantes retos que, a fin de ser superados, requieren de una adecuación estructural y legal, para así alentar una participación más amplia y equitativa en beneficio del público usuario.

Parte de la problemática existente en el sector tiene su origen tanto en condiciones internacionales adversas, como en la falta de un adecuado marco regulatorio que otorgue certidumbre, orden y transparencia a todos los agentes participantes.

Para los próximos años, de conformidad con las estimaciones más recientes, el tráfico aéreo se desarrollará a un ritmo superior al del crecimiento del producto interno bruto, de tal manera que, para el año 2000, se espera un movimiento cercano a los 50 millones de pasajeros transportados. En este renglón, autoridades y trabajadores habrán de sumar esfuerzos para configurar una aviación que pueda movilizar el

tráfico aéreo que demanda el proceso de desarrollo, con seguridad, calidad y eficiencia.

La apertura de nuestro país a los servicios aéreos con el exterior ha favorecido el incremento de los movimientos turísticos y de negocios. Por ello, el mejoramiento en su prestación y la mayor oferta en cuanto a rutas, itinerarios y participantes será un elemento clave en la generación de divisas y en los flujos de pasajeros dentro del territorio nacional.

Con estas consideraciones, la presente iniciativa de Ley de Aviación Civil persigue alcanzar los siguientes objetivos fundamentales:

Primero: Actualizar el marco jurídico aplicable a la aviación civil, manteniendo la soberanía nacional sobre el espacio aéreo;

Segundo: Promover el desarrollo de sistemas de transporte aéreo, en condiciones de seguridad y permanencia;

Tercero: Fortalecer las atribuciones de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes como autoridad aeronáutica;

Cuarto: Consolidar la regulación del uso y aprovechamiento del espacio aéreo situado sobre el territorio nacional, bajo condiciones de competencia equitativa y de protección al ambiente;

Quinto: Precisar el régimen de otorgamiento de concesiones y permisos para la explotación de rutas aéreas, en atención a la importancia que representa cada una de las modalidades en la prestación de los servicios aéreos;

Sexto: Ordenar y regular la operación de las diferentes modalidades del transporte aéreo, y definir los esquemas tarifarios y de competencia para cada una de ellas; y,

Séptimo: Apoyar el sano desarrollo y la modernización de líneas aéreas nacionales en el nuevo marco de competencia internacional.

Es importante reconocer que esta iniciativa es el resultado de un fructífero intercambio de ideas y propuestas con miembros de las

comisiones de Comunicaciones y Transportes de ambas cámaras legislativas. Fue así que, en un ambiente de pleno respeto a la división de poderes, se pudo avanzar en formas de trabajo que permiten consolidar una nueva relación entre los poderes de la Unión. De igual manera, la iniciativa recoge importantes aportaciones que vertieron los diversos agentes que intervienen en las actividades del sector aeronáutico.

En virtud de que este nuevo marco jurídico tiene por objeto la explotación, el uso o aprovechamiento del espacio aéreo sobre el territorio nacional, mediante iniciativa por separado habrá de proponer, ante ese Poder Legislativo, otro ordenamiento legal que se refiera a la infraestructura aeroportuaria y sus correspondientes servicios auxiliares.

Esta separación de materias permitirá generar, por un lado, el marco jurídico que fortalezca la función regulatoria y de promoción en materia de aviación y, por el otro, alentar la participación de la iniciativa privada en la edificación de infraestructura aeroportuaria.

Esta iniciativa establece que la Ley de Aviación Civil es de orden público y que la explotación, uso o aprovechamiento del espacio aéreo situado sobre el territorio nacional es de jurisdicción federal, toda vez que se trata de una vía general de comunicación sujeta al dominio del Estado. Con estas características, se define con precisión el ámbito de aplicación de las disposiciones de la ley que se propone.

A fin de homologar el tratamiento que la legislación común otorga a los nacimientos y defunciones que tengan lugar a bordo de buques con bandera mexicana, la presente iniciativa plantea como aplicables las disposiciones del Código Civil para el Distrito Federal en esas materias, cuando se trate de acontecimientos que se verifiquen a bordo de aeronaves.

La presente iniciativa reconoce los tres tipos de contrato de transporte aéreo que, internacionalmente, han sido recogidos en las convenciones y tratados sobre la materia. En efecto, se incluyen como tal el transporte de pasajeros, el de carga y el de correo. Asimismo, se establece una clara diferencia entre los tipos de aeronave, según se trate de civiles o de Estado.

En relación con el fortalecimiento de las funciones de autoridad de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, el proyecto establece que

la autoridad aeronáutica en todos los aeropuertos, aeródromos y helipuertos en general, se ejercerá a través del comandante de aeropuerto.

Otra figura que se trata en la presente iniciativa es la del comité de horarios, órgano colegiado destinado a permitir la asignación transparente de los horarios de aterrizaje y despegue de aeronaves, así como el incremento de frecuencias, sobre bases equitativas y no discriminatorias, en el que participan las líneas aéreas y el propio comandante de aeropuerto.

En este ordenamiento se plantea el régimen de concesión para la prestación del servicio público de transporte aéreo nacional regular, el cual se otorgará a personas morales mexicanas, las cuales adicionalmente, podrán prestar el servicio de transporte aéreo internacional regular. Por la importancia del servicio y por la regularidad en la explotación del espacio aéreo mexicano, esta iniciativa retoma la figura administrativa de la concesión. Se plantea que las concesiones se otorguen hasta por un plazo de 30 años.

Por su parte, se sujeta al régimen de permiso la prestación del servicio público del transporte aéreo nacional no regular, por personas morales mexicanas; el transporte aéreo internacional regular, cuando se preste por sociedades extranjeras; el transporte aéreo internacional no regular cuando se preste por personas morales mexicanas o sociedades extranjeras; así como el transporte aéreo privado comercial, y el establecimiento de talleres aeronáuticos y centros de capacitación y adiestramiento. Es importante mencionar que los permisos referidos serán por tiempo indefinido. El dar tratamiento de permiso para estas actividades obedece a que, si bien tienen trascendencia para el desarrollo del sector, no constituyen un servicio público que originariamente hubiese correspondido ser prestado por el Estado, ni tampoco la explotación exclusiva o frecuente del espacio aéreo, como bien del dominio de la Federación.

La iniciativa considera la posibilidad de permitir la inversión extranjera en el capital de las sociedades concesionarias y permissionarias del servicio de transporte aéreo en los términos, porcentajes y condiciones de la Ley de Inversión Extranjera. Sin embargo, como se apuntó anteriormente, queda reservada para mexicanos la prestación del servicio público de transporte aéreo nacional regular. Asimismo, se establece que las sociedades extranjeras que operen vuelos hacia el territorio nacional, lo

deberán hacer con base en los tratados de los que México sea parte y previo permiso de la autoridad.

A lo largo de la ley cuya iniciativa se presenta, se da especial énfasis a los aspectos vinculados con la seguridad de los pasajeros y sus bienes, mediante la adopción de medidas que conduzcan a garantizar las máximas condiciones de seguridad en la operación de las aeronaves.

La capacitación y el adiestramiento del personal técnico aeronáutico es un tema que plantea la presente iniciativa como condición esencial para fortalecer los aspectos propios de la seguridad y eficiencia de los servicios aéreos, en adición a su favorable repercusión respecto de la fuerza laboral en el sector.

Como un avance en el proceso de actualización del marco normativo de la aviación civil, se presentan las características que deberá seguir la operación de los servicios de transporte aéreo no regular; específicamente los servicios de fletamento, mismos que deberán tener el carácter de complementarios al servicio regular de pasajeros y carga, y que únicamente podrán comercializar transportes aéreos como parte de otros servicios en paquete. Una sana regulación de este tipo de servicios resulta fundamental para propiciar una competencia equitativa en el sector.

Otro punto más relacionado con la seguridad en la operación aérea, es el que se refiere a la obligación de los concesionarios y permisionarios de contar con certificado de aeronavegabilidad vigente para la operación de todas y cada una de las respectivas aeronaves. Igualmente importante es la obligación de mantener vigente un seguro que ampare los daños que pudieren ocasionarse por la operación misma de las aeronaves a pasajeros, terceros o bienes.

De especial relevancia para la seguridad de la operación aérea es la disposición que establece como indispensable para la navegación en el espacio, la utilización de los servicios de tránsito aéreo, radioayudas, meteorología, telecomunicaciones e información aeronáuticas, así como de despacho e información de vuelos que preste la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Asimismo, será obligatorio hacer uso del sistema de aerovías establecido por la propia Secretaría, a fin de que el tránsito aéreo se realice en forma ordenada y segura.

En cuanto a las atribuciones y obligaciones que tendrá el personal técnico aeronáutico, específicamente se señala la figura del comandante de la aeronave como la autoridad máxima a bordo y responsable de la operación técnica y dirección de la aeronave. Con esta atribución expresa en ley, en favor de la más alta autoridad para la aeronave, se define con precisión el alcance de las funciones del comandante.

Con el propósito de obtener los beneficios de un mercado no regulado, esta iniciativa propone que las tarifas al público puedan fijarse libremente por los concesionarios y permisionarios, basados en criterios de calidad, competitividad y permanencia en el servicio. En este marco de libertad, si se llegase a considerar que no existe competencia efectiva entre los distintos concesionarios o permisionarios, se solicitará la opinión de la Comisión Federal de Competencia para que, en su caso, sean establecidas las bases tarifarias requeridas. Esa regulación específica se mantendrá sólo en tanto subsistan las condiciones que la hubiesen motivado.

Con objeto de proteger los intereses del público usuario, la iniciativa propone que en las tarifas se describan clara y explícitamente las restricciones a que estén sujetas, y que permanezcan vigentes por el tiempo y en las condiciones ofrecidas. Asimismo, se plantea el que las restricciones se hagan del conocimiento del usuario al momento de la contratación del servicio.

Igualmente importante para el público usuario de los servicios aéreos es la prevención contenida en esta iniciativa, en el sentido de obligar a los prestadores del servicio a responder a los pasajeros en caso de sobreventa de boletos o de cancelación imputable al concesionario o permisionario de que se trate, mediante una fórmula que permita al afectado elegir entre el reembolso del precio del boleto, o la ocupación en un transporte sustituto en el primer vuelo disponible, o bien la transportación en fecha posterior a un destino igual.

De acuerdo con prácticas internacionalmente aceptadas, la iniciativa prevé la obligatoriedad para que todas las aeronaves civiles porten marcas distintivas de su nacionalidad y matrícula. Esto, además, contribuye a fortalecer la rectoría del Estado sobre el espacio aéreo nacional y a salvaguardar la seguridad y soberanía del país.

Finalmente, se atribuyen a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes las facultades suficientes a efecto de verificar el cumplimiento de las disposiciones de esta ley, de imponer sanciones y de interpretar, para efectos administrativos, los preceptos de la misma. Con el propósito de dar mayor seguridad jurídica a los infractores, la iniciativa establece, para cada supuesto normativo, fases previas a la revocación de concesiones o permisos, dependiendo de la importancia o gravedad de la infracción.

Señores Legisladores:

La modernización del sistema aeronáutico mexicano, a través de cambios estructurales y de adecuaciones legales, contribuye a que la prestación de servicios aéreos se lleve a cabo con eficiencia, competencia, certidumbre y sobre bases no discriminatorias, en beneficio del público usuario.

De manera relevante, este nuevo esquema de competencia en el sector debe venir aparejado de medidas claras y precisas en favor de la seguridad en el servicio para los pasajeros y sus bienes, así como para la carga y el correo.

El logro de los objetivos que plantea la presente iniciativa de ley se traducirá, además, en nuevos instrumentos que coadyuven a alcanzar las metas económicas que perseguimos, para así compartir, gobierno y sociedad, la responsabilidad que en el desarrollo del país, a cada parte corresponde.

Por lo anteriormente expuesto y con fundamento en lo dispuesto en la fracción I del artículo 71 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, por el digno conducto de ustedes, señores secretarios, someto a la consideración del Honorable Congreso de la Unión la siguiente iniciativa de

Ley de Aviación Civil

(D.O. 12-V-1995)

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Presidencia de la República.

ERNESTO ZEDILLO PONCE DE LEON, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes sabed:

Que el H. Congreso de la Unión, se ha servido dirigirme el siguiente

DECRETO

"EL CONGRESO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS; DECRETA:

LEY DE AVIACION CIVIL

CAPITULO I

Disposiciones Generales

ARTICULO 1. La presente Ley es de orden público y tiene por objeto regular la explotación, el uso o aprovechamiento del espacio aéreo situado sobre el territorio nacional, respecto de la prestación y desarrollo de los servicios de transporte aéreo civil y de Estado.

El espacio aéreo situado sobre el territorio nacional es una vía general de comunicación sujeta al dominio de la Nación.

ARTICULO 2. Para los efectos de esta Ley, se entenderá por:

I. **Aeronave:** cualquier vehículo capaz de transitar con autonomía en el espacio aéreo con personas, carga o correo;

II. **Aeródromo civil:** área definida de tierra o de agua adecuada para el despegue, aterrizaje, acuatizaje o movimiento de aeronaves, con instalaciones o servicios mínimos para garantizar la seguridad de su operación;

III. **Aeropuerto:** aeródromo civil de servicio público, que cuenta con las instalaciones y servicios adecuados para la recepción y despacho de aeronaves;

IV. **Aerovía:** ruta aérea dotada de radioayudas a la navegación.

V. **Certificado de aeronavegabilidad:** documento oficial que acredita que la aeronave está en condiciones técnicas satisfactorias para realizar operaciones de vuelo;

VI. **Certificado de matrícula:** documento que identifica y determina la nacionalidad de la aeronave;

VII. **Helipuerto:** aeródromo civil para el uso exclusivo de helicópteros;

VIII. **Ruta:** espacio aéreo establecido por la Secretaría para canalizar el tráfico aéreo.

IX. **Secretaría:** la Secretaría de Comunicaciones y Transportes;

X. **Servicio al público de transporte aéreo:** el que se ofrece de manera general y que, en términos de la presente Ley, incluye el servicio público sujeto a concesión, así como otros servicios sujetos a permiso.

XI. **Servicio de transporte aéreo regular:** el que está sujeto a itinerarios, frecuencias de vuelos y horarios;

XII. **Servicio de transporte aéreo nacional:** el que se presta entre dos o más puntos dentro del territorio nacional, y

XIII. **Tratados:** los definidos como tales en la fracción I del artículo 2 de la Ley sobre la Celebración de Tratados.

ARTICULO 3. La explotación, uso o aprovechamiento del espacio aéreo situado sobre el territorio nacional, es de jurisdicción federal.

Corresponderá a los tribunales federales conocer de las controversias que se susciten con motivo de la aplicación de esta Ley, sin perjuicio de que las controversias que surjan entre particulares se sometan a arbitraje, de conformidad con las disposiciones aplicables.

Los hechos ocurridos y los actos realizados a bordo de una aeronave civil con matrícula mexicana, se sujetarán a las leyes y autoridades mexicanas; y los que ocurran o se realicen a bordo de una aeronave civil extranjera durante el vuelo de la misma sobre territorio nacional, se regirán por las leyes y autoridades del Estado de matrícula de la aeronave, sin perjuicio de lo establecido en los tratados. En el caso de comisión de delitos en aeronaves, se estará a lo dispuesto por el Código Penal para el Distrito Federal en Materia de Fuero Común y para toda la República en Materia de Fuero Federal.

Son aplicables a la navegación aérea civil las disposiciones que, sobre nacimientos y defunciones a bordo de un buque con bandera mexicana, establece el Código Civil para el Distrito Federal en Materia Común y para toda la República en Materia Federal.

ARTICULO 4. La navegación civil en el espacio aéreo sobre territorio nacional se rige por lo previsto en esta Ley, por los tratados y, a falta de disposición expresa, se aplicará:

I. La Ley de Vías Generales de Comunicación;

II. La Ley General de Bienes Nacionales;

III. La Ley Federal de Procedimiento Administrativo, y

IV. Los códigos de Comercio; Civil para el Distrito Federal en Materia Común y para toda la República en Materia Federal; y Federal de Procedimientos Civiles.

ARTICULO 5. Las aeronaves mexicanas se clasifican en:

I. Civiles, que podrán ser:

a) De servicio al público: las empleadas para la prestación al público de un servicio de transporte aéreo regular o no regular, nacional o internacional, y

b) Privadas: las utilizadas para usos comerciales diferentes al servicio al público o para el transporte particular sin fines de lucro, y

II. De Estado, que podrán ser:

-
- a) Las de propiedad o uso de la Federación distintas de las militares; las de los gobiernos estatales y municipales, y las de las entidades paraestatales, y
 - b) Las militares, que son las destinadas o en posesión del Ejército, Armada y Fuerza Aérea Nacionales.

CAPITULO II

De la autoridad aeronáutica

ARTICULO 6. La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones en materia de aviación civil, sin perjuicio de las otorgadas a otras dependencias de la administración pública federal:

- I. Planear, formular y conducir las políticas y programas para la regulación y el desarrollo de los servicios de transporte aéreo;
- II. Otorgar concesiones y permisos, verificar su cumplimiento y resolver, en su caso, su modificación o terminación;
- III. Expedir las normas oficiales mexicanas y demás disposiciones administrativas;
- IV. Prestar y controlar los servicios a la navegación aérea y establecer las condiciones de operación a que deben sujetarse;
- V. Expedir y aplicar las medidas y normas de seguridad e higiene que deben observarse en los servicios de transporte aéreo, así como verificar su cumplimiento;
- VI. Expedir certificados de matrícula y de aeronavegabilidad, así como llevar el Registro Aeronáutico Mexicano;
- VII. Establecer y verificar el sistema de aerovías dentro del espacio aéreo nacional;
- VIII. Participar en los organismos internacionales y en las negociaciones de tratados;

IX. Promover la formación, capacitación y adiestramiento del personal técnico aeronáutico;

X. Expedir y, en su caso, revalidar o cancelar las licencias del personal técnico aeronáutico;

XI. Interpretar la presente Ley y sus reglamentos para efectos administrativos, y

XII. Las demás que señalen esta Ley y demás ordenamientos aplicables.

ARTICULO 7. La Secretaría ejercerá la autoridad aeronáutica en los aeropuertos, helipuertos y aeródromos en general, a través del comandante de aeropuerto quien tendrá las atribuciones que a continuación se mencionan, las cuales ejercerá en las demarcaciones geográficas que expresamente le sean determinadas por la propia Secretaría:

- I. Autorizar o suspender la operación de las aeronaves, conforme a lo dispuesto por esta Ley;
- II. Verificar que los servicios de control de tránsito aéreo, de radioayudas a la navegación y de ayudas visuales se ajusten a las disposiciones aplicables;
- III. Verificar la vigencia de las licencias y capacidades del personal técnico aeronáutico, de los certificados de matrícula y de aeronavegabilidad de las aeronaves;
- IV. Verificar el cumplimiento de las condiciones de seguridad e higiene en los servicios de transporte aéreo;
- V. Disponer el cierre parcial o total de aeropuertos, helipuertos o aeródromos en general, cuando no reúnan las condiciones de seguridad para las operaciones aéreas;
- VI. Prohibir a cualquier piloto o miembro de la tripulación la realización de operaciones, cuando no cumplan con las disposiciones aplicables;
- VII. Levantar actas administrativas por violaciones a lo previsto en esta Ley, sus reglamentos y normas oficiales mexicanas; actuar como auxiliar

del ministerio público; cumplimentar las resoluciones judiciales; y coordinar sus actividades con las demás autoridades que ejerzan funciones en los aeropuertos, y

VIII. Las demás que señalen esta Ley y demás ordenamientos aplicables.

Para estos efectos, el comandante dispondrá del apoyo de un cuerpo de verificadores aeronáuticos subordinados a él.

ARTICULO 8. En los aeropuertos deberá integrarse un comité de horarios que determinará, de manera coordinada, la asignación a los distintos concesionarios o permisionarios de los horarios de aterrizaje y despegue de aeronaves, sobre bases equitativas y no discriminatorias, de conformidad con las frecuencias de vuelo previstas para la operación de las rutas.

Dicho comité será presidido por el comandante de aeropuerto, con la participación de la administración del aeropuerto y de los concesionarios o permisionarios interesados. Su funcionamiento se determinará en el reglamento respectivo.

CAPITULO III

De las concesiones y de los permisos

Sección Primera De las concesiones

ARTICULO 9. Se requiere de concesión que otorgue la Secretaría para prestar el servicio público de transporte aéreo nacional regular. Tal concesión sólo se otorgará a personas morales mexicanas.

Los interesados en la obtención de concesiones deberán acreditar:

I. La capacidad técnica, financiera, jurídica y administrativa para prestar el servicio en condiciones de calidad, seguridad, oportunidad, permanencia y precio;

II. La disponibilidad de aeronaves y demás equipo aéreo que cumplan con los requisitos técnicos de seguridad, las condiciones de aeronavegabilidad requeridas y las disposiciones en materia ambiental, y

III. La disponibilidad de hangares, talleres, de la infraestructura necesaria para sus operaciones, así como del personal técnico aeronáutico y administrativo capacitado para el ejercicio de la concesión solicitada.

Los concesionarios a que se refiere este artículo podrán prestar el servicio de transporte aéreo regular internacional siempre que cuenten con la autorización de las rutas correspondientes por parte de la Secretaría.

ARTICULO 10. Las concesiones se otorgarán hasta por un plazo de treinta años y podrán ser prorrogadas en una o varias ocasiones, siempre que cada una de dichas prórrogas no exceda el plazo a que se refiere este artículo, y el concesionario:

I. Hubiere cumplido con las obligaciones señaladas en la concesión que se pretenda prorrogar;

II. Lo solicite a más tardar un año antes de su conclusión;

III. Hubiere realizado un mejoramiento en la calidad de los servicios prestados durante la vigencia de la concesión, de acuerdo con las verificaciones sistemáticas practicadas conforme a los indicadores de eficiencia y seguridad que se determinen en los reglamentos respectivos y demás disposiciones aplicables, y

IV. Acepte las nuevas condiciones que establezca la Secretaría, con base en esta Ley.

Sección Segunda De los permisos

ARTICULO 11. Los servicios de transporte aéreo sujetos a permiso serán:

I. Nacional no regular;

II. Internacional regular;

III. Internacional no regular, y

IV. Privado comercial.

Los permisos se otorgarán: a personas morales mexicanas en el caso de la fracción I; a sociedades extranjeras en el supuesto de la fracción II; a personas morales mexicanas o sociedades extranjeras en el caso de la fracción III; y a personas físicas o morales mexicanas o extranjeras en el de la fracción IV.

Para la prestación del servicio de transporte aéreo internacional regular por personas morales mexicanas, se estará a lo dispuesto en el artículo 9 de esta Ley.

Asimismo, requerirá de permiso el establecimiento de talleres aeronáuticos y centros de capacitación y adiestramiento, que podrá otorgarse a personas físicas o morales mexicanas o extranjeras.

Los permisos se otorgarán por plazo indefinido.

En el reglamento correspondiente se precisarán los requisitos para la obtención de los permisos a que se refiere este artículo.

Sección Tercera Disposiciones comunes

ARTICULO 12. Las concesiones y los permisos se otorgarán a las personas que cumplan con los requisitos establecidos en esta Ley y sus reglamentos.

La resolución correspondiente deberá emitirse en un plazo que no exceda de noventa días naturales, contados a partir de aquél en que se hubiere presentado la solicitud debidamente integrada.

La participación de la inversión extranjera en el capital de las personas morales mexicanas, se sujetará a lo dispuesto por la ley de la materia.

ARTICULO 13. El título de concesión o el permiso deberá incluir, cuando menos, lo siguiente:

I. El nombre y domicilio del concesionario o permisionario;

II. El objeto de la concesión o el permiso;

III. En su caso, las rutas o vuelos autorizados;

IV. Los programas de desarrollo y, en su caso, los programas de mantenimiento del servicio;

V. Los derechos y obligaciones de los concesionarios o permisionarios, y

VI. El periodo de vigencia.

ARTICULO 14. Las concesiones o los permisos terminan por:

I. Vencimiento del plazo establecido en la concesión o de la prórroga que, en su caso, se hubiere otorgado;

II. Renuncia del titular;

III. Revocación;

IV. Desaparición del objeto de la concesión o el permiso, y

V. Liquidación o quiebra del titular.

La terminación de la concesión o del permiso no extingue las obligaciones contraídas por el titular durante su vigencia.

ARTICULO 15. Las concesiones o los permisos se podrán revocar por:

I. No ejercer los derechos conferidos durante un periodo mayor de ciento ochenta días naturales, contado a partir de la fecha de su otorgamiento;

II. No mantener vigentes los seguros a que se refiere esta Ley;

III. El cambio de nacionalidad del concesionario o permisionario;

IV. Ceder, hipotecar, gravar, transferir o enajenar las concesiones, los permisos, o los derechos en ellos conferidos, a algún gobierno o Estado extranjero;

V. Ceder, hipotecar, gravar, transferir o enajenar las concesiones, los permisos, o los derechos en ellos conferidos a otros particulares, nacionales o extranjeros sin autorización de la Secretaría;

VI. Aplicar tarifas diferentes a las registradas, o en su caso, aprobadas;

VII. Alterar o falsificar documentos oficiales relacionados con esta Ley;

VIII. Suspender, en forma total, la prestación de los servicios sin autorización de la Secretaría, salvo en caso fortuito o de fuerza mayor;

IX. Prestar servicios distintos a los señalados en la concesión o permiso respectivo;

X. Infringir las condiciones de seguridad en materia de aeronavegabilidad;

XI. Incumplir con las obligaciones de pago de las indemnizaciones por daños que se originen en la prestación de los servicios;

XII. Ejecutar u omitir actos que impidan la prestación de los servicios concesionados o permitidos entre quienes tengan derecho a ello, y

XIII. En general, incumplir cualquiera de las obligaciones o condiciones establecidas en esta Ley, en sus reglamentos y en el título de concesión o permiso respectivos, siempre que por el incumplimiento se haya impuesto una sanción y ésta haya quedado firme en términos de ley.

La Secretaría revocará las concesiones o permisos de manera inmediata únicamente en los supuestos de las fracciones I a V y VII anteriores.

En los casos de las fracciones VIII a XI, la Secretaría sólo revocará la concesión o permiso cuando previamente hubiese sancionado al respectivo concesionario o permisionario, por lo menos en tres ocasiones por las causas previstas en la misma fracción. Para los supuestos de las fracciones VI, XII y XIII, se requerirá que la sanción se haya impuesto por lo menos en cinco ocasiones por las causas previstas en la misma fracción.

El titular de una concesión o permiso que hubiere sido revocado no podrá obtener, directa o indirectamente, otra concesión o permiso de los

contemplados en la presente Ley dentro de un plazo de cinco años, contado a partir de la fecha en que hubiere quedado firme la resolución respectiva.

ARTICULO 16. La Secretaría autorizará la cesión total o parcial de los derechos y obligaciones establecidos en las concesiones o permisos, dentro de un plazo de noventa días naturales contado a partir de la presentación de la solicitud, siempre que el cesionario se comprometa a realizar las obligaciones que se encuentren pendientes; y asuma las condiciones que, al efecto, establezca la Secretaría.

Los concesionarios o permisionarios en ningún caso podrán ceder, ni en forma alguna gravar, transferir o enajenar la concesión o el permiso o los derechos en ellos conferidos, a ningún gobierno o Estado extranjero.

CAPITULO IV

Del servicio de transporte aéreo

Sección Primera Generalidades

ARTICULO 17. En la prestación de los servicios de transporte aéreo se deberán adoptar las medidas necesarias para garantizar las condiciones máximas de seguridad de la aeronave y de su operación, a fin de proteger la integridad física de los usuarios y de sus bienes, así como la de terceros.

Los servicios deberán prestarse de manera permanente y uniforme, en condiciones equitativas y no discriminatorias en cuanto a calidad, oportunidad y precio.

Sección Segunda Del servicio al público de transporte aéreo

ARTICULO 18. El servicio al público de transporte aéreo podrá ser: nacional o internacional; regular o no regular, y de pasajeros, carga o correo.

El transporte aéreo entre dos o más puntos en territorio nacional, se realizará exclusivamente por personas morales mexicanas.

ARTICULO 19. La prestación del servicio de transporte aéreo nacional regular estará sujeto a lo siguiente:

I. Las concesiones contendrán las rutas específicas con las que se iniciará la prestación del servicio y las condiciones del mismo;

II. Para operar rutas adicionales a las contenidas en la concesión, deberá solicitarse a la Secretaría la autorización correspondiente, misma que formará parte de la propia concesión, y

III. La ruta adicional únicamente podrá comercializarse hasta que haya sido autorizada, y deberá iniciarse la operación de la ruta correspondiente en un plazo máximo de noventa días, contado a partir de la fecha en que se haya expedido la autorización. De no operarse la ruta en dicho plazo, ésta quedará cancelada sin necesidad de declaratoria al respecto por parte de la Secretaría.

ARTICULO 20. La prestación de servicios de transporte aéreo internacional regular por personas morales mexicanas estará sujeta a lo siguiente:

I. Para la operación de las rutas correspondientes se requerirá de autorización que otorgue la Secretaría;

II. Las autorizaciones respectivas únicamente se otorgarán a las personas que cuenten con concesión para prestar el servicio de transporte aéreo regular nacional;

III. Las autorizaciones se ajustarán a lo convenido con el Estado hacia el cual se opere la ruta;

IV. Las autorizaciones se referirán a rutas específicas;

V. Las rutas específicas únicamente podrán comercializarse hasta que hayan sido autorizadas, y deberá iniciarse la operación de la ruta correspondiente en un plazo máximo de ciento ochenta días, contado a partir de la fecha en que se haya expedido la autorización. De no operarse

la ruta en dicho plazo, ésta quedará cancelada sin necesidad de declaratoria al respecto por parte de la Secretaría, y

VI. En los casos en que más de un concesionario solicite la operación de una misma ruta asignable por la Secretaría, ésta otorgará la autorización correspondiente a aquél que ofrezca las mejores condiciones para la prestación del servicio.

Para determinar la oportunidad y conveniencia de iniciar las negociaciones de los tratados a que alude este artículo, la Secretaría tomará en cuenta condiciones de reciprocidad, así como los criterios a que se refiere el artículo 25 siguiente.

ARTICULO 21. Las sociedades extranjeras requerirán de permiso de la Secretaría para prestar el servicio de transporte aéreo internacional regular hacia y desde territorio mexicano. Al efecto, la Secretaría otorgará tales permisos conforme a los tratados celebrados con los Estados respectivos.

ARTICULO 22. Los concesionarios o permisionarios que cuenten con autorización para explotar rutas aéreas en términos de esta Ley, deberán informar a la Secretaría de aquellas rutas que dejarán de operar, con un mínimo de treinta días de anticipación a que ello ocurra, o de noventa días, si son las únicas prestadoras del servicio.

ARTICULO 23. Los servicios de transporte aéreo nacional no regular incluyen, entre otros, los de fletamento y de taxis aéreos.

En el caso de los servicios de fletamento, los permisionarios deberán observar lo siguiente:

I. Los vuelos o paquetes de vuelos que deseen operar estarán sujetos a autorización previa de la Secretaría;

II. Los servicios que presten en ningún caso podrán traducirse o de hecho ser equivalentes a los del transporte aéreo regular;

III. Los servicios serán complementarios a los del transporte aéreo regular, y

IV. En los contratos de fletamento de aeronaves que celebren con prestadores de servicios turísticos, deberá pactarse que los servicios de transporte aéreo se comercializarán, en todo caso, como parte de otros servicios en paquete; y conforme con lo que establezca el reglamento respectivo.

La prestación de los servicios de taxi aéreo se sujetarán a las condiciones que se especifiquen en los permisos que, para tal efecto, se otorguen por la Secretaría con base en esta Ley, considerando criterios que atiendan, entre otros elementos, a las especificaciones de los equipos aéreos, las características de las operaciones y la forma de comercialización de los servicios.

ARTICULO 24. La prestación de servicios de transporte aéreo no regular internacional por parte de permisionarios mexicanos o por sociedades extranjeras, se sujetará a lo establecido en los tratados; a falta de éstos, la Secretaría resolverá en lo particular cada solicitud.

ARTICULO 25. La Secretaría, al resolver las solicitudes a que se refieren los artículos 19 a 21 y 24 anteriores, tomará en cuenta, según sea el caso, criterios que fomenten la competencia efectiva, la permanencia, calidad y eficiencia del servicio, así como el desarrollo de los servicios de transporte aéreo.

ARTICULO 26. Los concesionarios o permisionarios mexicanos deberán enviar a la Secretaría, para su conocimiento, los acuerdos comerciales y de cooperación que celebren entre sí o con aerolíneas extranjeras, dentro de un plazo de treinta días contado a partir de la celebración de los mismos.

Sección Tercera

Del servicio de transporte aéreo privado comercial

ARTICULO 27. Se considera transporte aéreo privado comercial aquel que se destina al servicio de una o más personas físicas o morales, distintas del propietario o poseedor de la misma aeronave, con fines de lucro.

Dentro del transporte aéreo privado comercial se encuentran los servicios aéreos especializados que, a su vez, comprenden los de aerofotografía,

aerotopografía, publicidad comercial, fumigación aérea, provocación artificial de lluvias y capacitación y adiestramiento, entre otros. En el caso de aeronaves extranjeras que presten servicios de transporte aéreo privado comercial, se estará a lo dispuesto en los tratados y en las leyes aplicables.

Sección Cuarta

Del transporte aéreo privado no comercial

ARTICULO 28. Se considera transporte aéreo privado no comercial aquel que se destina a uso particular sin fines de lucro.

La operación de las aeronaves de transporte aéreo privado no comercial no requerirá de permiso; pero deberá contar con los certificados de matrícula y de aeronavegabilidad, y con póliza de seguro.

Las personas que operen las aeronaves a que se refiere este artículo, en ningún caso podrán prestar servicios comerciales a terceros.

ARTICULO 29. Las aeronaves extranjeras de servicio privado no comercial, podrán sobrevolar el espacio aéreo nacional y aterrizar y despegar en territorio mexicano, siempre que obtengan, en cada caso, autorización de la Secretaría. El primer aterrizaje deberán hacerlo en un aeropuerto internacional.

Los propietarios o la tripulación de aeronaves extranjeras de servicio privado no comercial, deberán acreditar a la Secretaría, cuando ésta se los solicite, que aquélla y la aeronave cumplen con los requisitos técnicos sobre aeronavegabilidad y licencias establecidos en el Estado de su matrícula.

ARTICULO 30. Los aerostatos, aeronaves ultraligeras u otras análogas, con o sin motor, que no presten servicio al público, requerirán registrarse ante la Secretaría, y sujetarse a lo establecido en las disposiciones generales y normas oficiales mexicanas respectivas.

Los clubes aéreos y de aeromodelismo quedarán sujetos a los reglamentos derivados de esta Ley y a las normas oficiales mexicanas que, en su caso, expida la Secretaría.

Sección Quinta
De las aeronaves de Estado

ARTICULO 31. La operación de las aeronaves de Estado no requerirá permiso; se ajustará a la obtención de los certificados de matrícula y de aeronavegabilidad correspondientes, y deberá contar con póliza de seguro.

Las aeronaves militares se regirán para su operación por las disposiciones aplicables en específico a las mismas, sin perjuicio de lo dispuesto por el artículo 37 de esta Ley.

CAPITULO V

De las operaciones

ARTICULO 32. Toda aeronave, para realizar vuelos, deberá contar con póliza de seguro y certificados de matrícula y de aeronavegabilidad vigentes.

La obtención del certificado de aeronavegabilidad se sujetará a las pruebas, al control técnico y a los requisitos de mantenimiento que establezcan los reglamentos.

En todos los casos, las aeronaves tendrán que llevar a bordo los documentos y equipo que señalen los tratados, esta Ley y demás disposiciones aplicables.

ARTICULO 33. En las aeronaves civiles no podrán abordar personas armadas, en estado de ebriedad o bajo el influjo de estupefacientes, psicotrópicos o enervantes; y sólo con las autorizaciones correspondientes podrán transportarse cadáveres o personas que, por la naturaleza de su enfermedad, presenten riesgo para los demás pasajeros.

Los menores de edad podrán viajar solos, bajo responsiva de sus padres o tutores.

Los concesionarios y permisionarios deberán adoptar las medidas necesarias que permitan atender de manera adecuada a las personas con discapacidad, así como a las de edad avanzada.

ARTICULO 34. La Secretaría regulará el transporte aéreo de materiales, sustancias y objetos peligrosos, así como de armas, municiones y explosivos, sin perjuicio de las atribuciones conferidas a otras dependencias de la administración pública federal y de lo dispuesto por los tratados.

CAPITULO VI

Del tránsito aéreo

ARTICULO 35. Para la navegación en el espacio aéreo será obligatorio utilizar los servicios de tránsito aéreo, radioayudas, meteorología, telecomunicaciones e información aeronáuticas, así como de despacho e información de vuelos, que preste la Secretaría o, en su caso, las personas facultadas por ésta.

Asimismo, será obligatorio hacer uso del sistema de aerovías establecido por la Secretaría en el espacio aéreo controlado.

ARTICULO 36. El Ejecutivo Federal, por razones de emergencia, seguridad pública o defensa nacional, podrá establecer zonas prohibidas, restringidas o peligrosas a la navegación aérea civil. Queda prohibido a las aeronaves civiles realizar vuelos acrobáticos, de demostración y, en general, evoluciones de carácter peligroso sobre las ciudades y núcleos de población.

La Secretaría podrá autorizar la realización de festivales aéreos, para lo cual señalará las áreas en donde éstos se llevarán a cabo.

ARTICULO 37. Las operaciones de aeronaves militares en cualquier parte del espacio aéreo situado sobre el territorio nacional, a excepción de las áreas restringidas para su operación exclusiva, se sujetarán a las disposiciones de tránsito aéreo de esta Ley. En el caso de infracciones, se informará a las Secretarías de la Defensa y de Marina, según corresponda, para los efectos que procedan.

Por razones de seguridad nacional o de orden público, la Secretaría ejercerá sus atribuciones relativas a la navegación en el espacio aéreo en coordinación con las autoridades civiles o militares que correspondan.

CAPITULO VII

Del personal técnico aeronáutico

Sección Primera *Disposiciones comunes*

ARTICULO 38. El personal técnico aeronáutico está constituido por el personal de vuelo que interviene directamente en la operación de la aeronave y por el personal de tierra, cuyas funciones se especifiquen en el reglamento correspondiente. Dicho personal deberá contar con las licencias respectivas, previa comprobación de los requisitos de capacidad, aptitud física, exámenes, experiencia y pericia, entre otros.

ARTICULO 39. Los concesionarios o permisionarios tendrán la obligación, de conformidad con la ley de la materia, de proporcionar al personal a que se refiere el artículo anterior, la capacitación y el adiestramiento que se requiera para que la prestación de los servicios sea eficiente y segura.

Los instructores que impartan la capacitación y el adiestramiento deberán contar con registro ante la Secretaría.

La Secretaría, sin perjuicio de las atribuciones que correspondan a la Secretaría del Trabajo y Previsión Social, en coordinación con otras autoridades federales competentes, determinará los lineamientos generales aplicables para la definición de aquellos conocimientos, habilidades y destrezas que requieran de certificación, según sea necesario para garantizar la seguridad en la prestación de los servicios. Dicha certificación se sujetará al régimen que las autoridades señaladas establezcan. En la determinación de los lineamientos generales antes citados, las autoridades competentes establecerán procedimientos que permitan considerar las propuestas y operaciones de los concesionarios y permisionarios.

Sección Segunda *Del comandante de la aeronave*

ARTICULO 40. Toda aeronave deberá contar con un comandante o piloto al mando, quien será la máxima autoridad a bordo y el responsable de

su operación y dirección y de mantener el orden y la seguridad de la aeronave, de los tripulantes, pasajeros, equipaje, carga y correo. El comandante de las aeronaves de servicio al público deberá ser mexicano por nacimiento.

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

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

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

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

ARTICULO 41. La responsabilidad del comandante comprende desde el momento en que se hace cargo de la aeronave para iniciar el vuelo hasta su entrega a la autoridad competente o al representante del concesionario o permisionario y, en el caso del servicio de transporte aéreo privado no comercial, al propietario o poseedor de la aeronave, quienes serán solidariamente responsables con el comandante o piloto, por cualquier orden dictada en contravención a lo dispuesto por esta Ley.

CAPITULO VIII

De las tarifas

ARTICULO 42. Los concesionarios o permisionarios fijarán libremente las tarifas por los servicios que presten, en términos que permitan la

prestación de los servicios en condiciones satisfactorias de calidad, competitividad, seguridad y permanencia.

Las tarifas internacionales se aprobarán por la Secretaría de conformidad con lo que, en su caso, se establezca en los tratados.

Las tarifas deberán registrarse ante la Secretaría para su puesta en vigor y estarán permanentemente a disposición de los usuarios.

En las tarifas se describirán clara y explícitamente las restricciones a que estén sujetas y permanecerán vigentes por el tiempo y en las condiciones ofrecidas. Las restricciones deberán hacerse del conocimiento del usuario al momento de la contratación del servicio.

ARTICULO 43. Cuando la Secretaría, por sí o a petición de la parte afectada, considere que no existe competencia efectiva entre los diferentes concesionarios o permisionarios, solicitará la opinión de la Comisión Federal de Competencia para que, en su caso, la Secretaría establezca bases de regulación tarifaria. Dicha regulación se mantendrá sólo mientras subsistan las condiciones que la motivaron.

En la regulación, la Secretaría podrá establecer tarifas específicas para la prestación de los servicios, así como mecanismos de ajuste y periodos de vigencia.

Los concesionarios y permisionarios sujetos a tal regulación podrán solicitar a la Comisión Federal de Competencia que emita opinión sobre la aplicación y subsistencia de tales condiciones.

CAPITULO IX

De la matrícula de las aeronaves

ARTICULO 44. Toda aeronave civil deberá llevar marcas distintivas de su nacionalidad y matrícula. Las aeronaves mexicanas deberán ostentar además, la bandera nacional.

Las marcas de nacionalidad para las aeronaves civiles mexicanas serán las siglas siguientes: XA, para las de servicio al público de transporte aéreo; XB, para las

de servicios privados, y XC, para las aeronaves de Estado, distintas de las militares.

Las aeronaves civiles tienen la nacionalidad del Estado en que estén matriculadas.

ARTICULO 45. Podrán matricularse en los Estados Unidos Mexicanos las aeronaves propiedad o legítima posesión de mexicanos, así como las de extranjeros dedicadas exclusivamente al transporte aéreo privado no comercial.

La nacionalidad mexicana de la aeronave se adquiere con el certificado de matrícula de la aeronave, el que se otorgará una vez inscrita la documentación a que se refiere la fracción I del artículo 47 de esta Ley, en el Registro Aeronáutico Mexicano.

Las aeronaves matriculadas en otro Estado podrán adquirir matrícula mexicana, previa cancelación de la extranjera.

En casos excepcionales, las aeronaves con matrícula extranjera arrendadas por los concesionarios o permisionarios, podrán ser operadas temporalmente, previa autorización de la Secretaría, con sujeción al reglamento respectivo.

ARTICULO 46. La cancelación de la matrícula de una aeronave en el Registro Aeronáutico Mexicano tendrá por consecuencia la pérdida de su nacionalidad mexicana y podrá realizarse en los siguientes casos:

- I. A solicitud escrita del propietario o legítimo poseedor de la aeronave. No podrá cancelarse el registro de matrícula de una aeronave sujeta a gravamen, sin el consentimiento del acreedor;
- II. Por mandamiento judicial o de otra autoridad competente;
- III. En caso de destrucción, pérdida o abandono de la aeronave;
- IV. Por vencimiento del plazo, tratándose de matrículas provisionales;
- V. Por matricularse en otro Estado, y
- VI. Por cualquiera otra causa que señalen los reglamentos respectivos.

CAPITULO X

Del Registro Aeronáutico Mexicano

ARTICULO 47. El Registro Aeronáutico Mexicano es público, estará a cargo de la Secretaría, y en él deberán inscribirse:

I. Los documentos por los cuales se adquiera, transmita, modifique, grave o extinga la propiedad, la posesión y los demás derechos reales sobre las aeronaves civiles mexicanas y sus motores; así como el arrendamiento de aeronaves mexicanas o extranjeras;

II. Los certificados de matrícula y de aeronavegabilidad;

III. La resolución de la autoridad aeronáutica en caso de abandono, pérdida, destrucción, inutilidad o desarme definitivo de las aeronaves;

IV. Las concesiones y permisos que amparen el servicio de transporte aéreo, así como los actos y resoluciones legales que los modifiquen o terminen, y

V. Las pólizas de seguro.

El reglamento respectivo determinará los requisitos a que deberán sujetarse las inscripciones, las cancelaciones y las certificaciones que deban expedirse.

CAPITULO XI

De los contratos

Sección Primera

De los contratos de transporte aéreo

ARTICULO 48. Los contratos de servicio de transporte aéreo podrán referirse a pasajeros, carga o correo.

ARTICULO 49. El contrato de transporte de pasajeros es el acuerdo entre un concesionario o permisionario y un pasajero, por el cual el primero se

obliga a trasladar al segundo, de un punto de origen a uno de destino, contra el pago de un precio.

El contrato deberá constar en un boleto de pasaje o boleto, cuyo formato se sujetará a lo especificado en la norma oficial mexicana correspondiente.

ARTICULO 50. En servicios de transporte aéreo nacional, los pasajeros tendrán derecho al transporte de su equipaje dentro de los límites de peso, volumen o número de piezas establecidos en el reglamento y disposiciones correspondientes, y al efecto se expedirá un talón de equipaje. En vuelos internacionales, dichos límites serán los fijados de conformidad con los tratados.

ARTICULO 51. Para los servicios de transporte aéreo internacional, el contrato de transporte aéreo de pasajeros se sujetará a lo dispuesto en los tratados y a esta Ley.

Para este tipo de servicios, el concesionario o permisionario deberá exigir a los pasajeros la presentación de los documentos oficiales que acrediten su legal internación al país de destino del vuelo respectivo.

ARTICULO 52. Cuando se hayan expedido boletos en exceso a la capacidad disponible de la aeronave o se cancele el vuelo por causas imputables al concesionario o permisionario, que tengan por consecuencia la denegación del embarque, el propio concesionario o permisionario, a elección del pasajero, deberá:

I. Reintegrarle el precio del boleto o boleto de pasaje o la proporción que corresponda a la parte no realizada del viaje;

II. Ofrecerle, con todos los medios a su alcance, transporte sustituto en el primer vuelo disponible y proporcionarle, como mínimo y sin cargo, los servicios de comunicación telefónica o cablegráfica al punto de destino; alimentos de conformidad con el tiempo de espera que medie hasta el embarque en otro vuelo; alojamiento en hotel del aeropuerto o de la ciudad cuando se requiera pernocta y, en este último caso, transporte terrestre desde y hacia el aeropuerto, o

III. Transportarle en la fecha posterior que convenga al mismo pasajero hacia el destino respecto del cual se denegó el embarque.

En los casos de las fracciones I y III anteriores, el concesionario o permisionario deberá cubrir, además, una indemnización al pasajero afectado que no será inferior al veinticinco por ciento del precio del boleto o billete de pasaje o de la parte no realizada del viaje.

ARTICULO 53. Los pasajeros no tendrán los derechos a que se refiere el artículo anterior cuando el transporte lo hagan a título gratuito, con tarifas reducidas que no estén disponibles al público, o cuando no se presenten o lo hicieren fuera del tiempo fijado para documentar el embarque.

ARTICULO 54. En vuelos de conexión, el concesionario o permisionario será responsable, en su caso, de los daños causados a pasajeros y equipaje facturado en tránsito o por retraso en el servicio de transporte aéreo, si la conexión forma parte del contrato celebrado entre el concesionario o el permisionario y el pasajero.

ARTICULO 55. Se entiende por contrato de transporte de carga el acuerdo entre el concesionario o permisionario y el embarcador, por virtud del cual, el primero se obliga frente al segundo, a trasladar sus mercancías de un punto de origen a otro de destino y entregarlas a su consignatario, contra el pago de un precio.

Este contrato deberá constar en una carta de porte o guía de carga aérea, que el concesionario o permisionario expedirá al embarcador al recibir las mercancías bajo su custodia, cuyo formato se sujetará a lo especificado en la norma oficial mexicana respectiva.

El embarcador será responsable de la exactitud de las declaraciones consignadas por él o sus representantes en la carta de porte o guía de carga aérea.

Para los servicios de transporte aéreo internacional, el contrato de transporte de carga se sujetará a lo dispuesto en los tratados y en esta Ley.

ARTICULO 56. El porteador tendrá derecho de retener la carga hasta en tanto se cubre el precio indicado por el transporte en la carta de porte o guía de carga aérea.

ARTICULO 57. Se entiende por contrato de transporte de correos, el acuerdo entre el concesionario o permisionario y el organismo público descentralizado que preste el servicio público de correo, por virtud del cual, el primero se obliga frente al segundo, a trasladar correspondencia de un punto de origen a otro de destino, contra el pago de un precio.

Con sujeción a la presente Ley, las partes celebrarán el contrato de transporte de correos con las modalidades que convenga a la prestación eficiente del servicio.

ARTICULO 58. Los concesionarios o permisionarios serán responsables ante los pasajeros, embarcadores o el organismo descentralizado a que se refiere el artículo anterior, por los actos u omisiones que realicen terceros que, en su caso, hubieren contratado los propios concesionarios o permisionarios para la prestación de los servicios de transporte. En las tarifas que ofrezcan los concesionarios o permisionarios estarán incluidos los gastos que se originen por la contratación de dichas terceras personas.

Sección Segunda *Del contrato de fletamento de aeronaves*

ARTICULO 59. El fletamento de aeronaves es el contrato mediante el cual el permisionario de la prestación del servicio al público de transporte aéreo no regular, en su carácter de fletante, pone a disposición del fletador, a cambio del pago de un precio determinado llamado flete, la capacidad útil total o parcial de una o más aeronaves para transportar personas, carga o correo, una o más veces o durante un periodo determinado, reservándose el fletante la dirección de la tripulación y la conducción técnica de la aeronave.

ARTICULO 60. El fletante responderá exclusivamente ante el fletador por el incumplimiento de las obligaciones pactadas entre ellos, y además será responsable por los daños que se produzcan a las personas, carga o correo transportados en su aeronave o a los causados a terceros en la superficie por ésta, así como por aquellos que se ocasionen por los abordajes en que la propia aeronave intervenga.

El fletador responderá por la realización y la calidad del transporte, ante las personas que hubieren contratado los servicios en paquete por él ofrecidos,

inclusive cuando utilice agentes o intermediarios que actúen por cuenta y a nombre del propio fletador.

CAPITULO XII

De la responsabilidad por daños

Sección Primera

De los daños a pasajeros, equipaje y carga

ARTICULO 61. Los concesionarios o permisionarios de los servicios de transporte aéreo nacional, serán responsables por los daños causados a los pasajeros, a la carga y al equipaje en el transporte.

En el caso de pasajeros, se entenderá que los daños se causaron en el transporte, si ocurren desde el momento en que el pasajero aborda la aeronave hasta que ha descendido de la misma.

El concesionario o permisionario será responsable del equipaje facturado desde el momento en que expida el talón correspondiente hasta que entregue el equipaje al pasajero en el punto de destino.

En el caso de carga, el concesionario o permisionario será responsable desde el momento en que reciba la carga bajo su custodia hasta que la entregue al consignatario respectivo. La responsabilidad del concesionario o permisionario se interrumpirá cuando la carga le sea retirada por orden de autoridad competente.

ARTICULO 62. Para los daños a pasajeros, el derecho a percibir indemnizaciones se sujetará a lo dispuesto por el artículo 1915 del Código Civil para el Distrito Federal en Materia Común y para toda la República en Materia Federal, salvo por lo que se refiere al monto que será el triple de lo previsto en dicho artículo. Para la prelación en el pago de las indemnizaciones, se estará a lo dispuesto en el artículo 501 de la Ley Federal del Trabajo.

La indemnización por la destrucción o avería del equipaje de mano será de hasta cuarenta salarios mínimos. Por la pérdida o avería del equipaje facturado la indemnización será equivalente a la suma de setenta y cinco salarios mínimos.

ARTICULO 63. Por la pérdida o avería de la carga, los concesionarios o permisionarios deberán cubrir al destinatario o, en su defecto, al remitente, una indemnización equivalente a diez salarios mínimos por kilogramo de peso bruto.

ARTICULO 64. En los casos de las indemnizaciones previstas en los artículos 62 y 63 anteriores, el concesionario o permisionario no gozará del beneficio de limitación de responsabilidad, y deberá cubrir los daños y perjuicios causados en términos del Código Civil para el Distrito Federal en Materia Común y para toda la República en Materia Federal, si se comprueba que los daños se debieron a dolo o mala fe del propio concesionario o permisionario o de sus dependientes o empleados, o cuando no se expida el billete de pasaje o boleto, el talón de equipaje o la carta de porte o guía de carga aérea, según corresponda.

Para el pago de las indemnizaciones se tomará como base el salario mínimo general diario vigente en el Distrito Federal, en la fecha en que ocurran los daños.

ARTICULO 65. Los concesionarios o permisionarios responderán por la pérdida o daño que pueda sufrir la carga por el precio total de los mismos, inclusive los derivados de caso fortuito o fuerza mayor, cuando el usuario declare el valor correspondiente y, en su caso, cubra un cargo adicional equivalente al costo de la garantía respectiva que pacte con el propio concesionario o permisionario.

Los concesionarios o permisionarios podrán pactar con los usuarios la responsabilidad por pérdida o daño del equipaje facturado, en los términos del párrafo anterior.

ARTICULO 66. Las reclamaciones para los casos de pérdida o avería de la carga o equipaje facturado, deberán presentarse ante el concesionario o permisionario dentro de los quince días siguientes contados a partir de la fecha de entrega o de la fecha en que debió hacerse la misma. La falta de reclamación oportuna impedirá el ejercicio de las acciones correspondientes.

Para el caso de carga o equipaje facturado, las acciones para exigir el pago de las indemnizaciones prescribirán en el plazo de noventa días a partir de la fecha en que debió entregarse la carga o el equipaje facturado.

Para los daños a personas, las acciones para exigir el pago de las indemnizaciones prescribirán en el plazo de un año, a partir de la fecha

de los hechos que les dieron nacimiento o, en su defecto, de la fecha de iniciación del viaje prevista en el contrato de transporte.

ARTICULO 67. Los concesionarios o permisionarios del servicio al público de transporte aéreo estarán exentos de las responsabilidades por daños causados en los siguientes casos:

- I. A pasajeros, por culpa o negligencia inexcusable de la víctima, y
- II. A equipaje facturado y carga:
 - a) Por vicios propios de los bienes o productos, o por embalajes inadecuados;
 - b) Cuando la carga, por su propia naturaleza, sufra deterioro o daño total o parcial, siempre que hayan cumplido en el tiempo de entrega establecido;
 - c) Cuando los bienes se transporten a petición escrita del remitente en vehículos no idóneos, siempre que por la naturaleza de aquéllos debieran transportarse en vehículos con otras características, y
 - d) Cuando sean falsas las declaraciones o instrucciones del embarcador, del consignatario o destinatario de los bienes, o del titular de la carta de porte, respecto del manejo de la carga.

ARTICULO 68. Los daños que sufran las personas o carga transportadas en aeronaves destinadas al servicio de transporte aéreo privado comercial se sujetarán a las disposiciones del Código Civil para el Distrito Federal en Materia Común y para toda la República en Materia Federal.

ARTICULO 69. Será nula de pleno derecho toda cláusula que se inserte en los contratos de transporte con objeto de establecer límites de responsabilidad inferiores a los previstos en los artículos 62 y 63 anteriores, o que establezcan causas de exoneración de responsabilidad distintas de las previstas en el artículo 67 anterior. La nulidad de tales cláusulas no implicará la del contrato de transporte.

Sección Segunda

De los daños a terceros

ARTICULO 70. Cuando por la operación de una aeronave, por objetos desprendidos de la misma o por abordaje, se causen daños a personas o cosas que se encuentren en la superficie, nacerá la responsabilidad con sólo establecer la existencia del daño y su causa.

Será responsabilidad del concesionario o permisionario y, en el caso del servicio de transporte aéreo privado no comercial, del propietario o poseedor de la aeronave, cubrir las indemnizaciones por los daños causados.

Para los efectos de este capítulo, una aeronave se encuentra en operación cuando está en movimiento, lo que ocurrirá en los casos en que:

- I. Se encuentra en funcionamiento cualquiera de sus servicios o equipos, con tripulación, pasaje o carga a bordo;
- II. Se desplaza en la superficie por su propia fuerza motriz, o
- III. Se encuentre en vuelo.

La aeronave se considera en vuelo desde el momento en que inicia la carrera para su despegue hasta el momento en que concluya el recorrido del aterrizaje.

ARTICULO 71. Se entiende por abordaje aéreo toda colisión entre dos o más aeronaves. En estos casos, los concesionarios o permisionarios y, tratándose del servicio de transporte aéreo privado no comercial, los propietarios o poseedores de las aeronaves, serán solidariamente responsables por los daños causados a los terceros o a los bienes en la superficie, cada uno dentro de los límites establecidos en el artículo siguiente.

Se consideran también abordajes aquellos casos en que se causen daños a aeronaves en movimiento, o a personas o bienes a bordo de éstas, por otra aeronave en movimiento, aunque no haya efectiva colisión.

ARTICULO 72. En el caso de daños a personas, se cubrirá la indemnización correspondiente conforme a los términos señalados en el primer párrafo del artículo 62 de esta Ley. Para el caso de objetos en la superficie, el monto de la indemnización será de hasta treinta y cinco mil salarios mínimos.

El concesionario o permisionario y, en el caso del servicio de transporte aéreo privado no comercial, el propietario o poseedor de la aeronave, no gozarán del beneficio de limitación de responsabilidad, si se comprueba que los daños se debieron a dolo o mala fe de ellos mismos o de sus dependientes o empleados.

ARTICULO 73. Las acciones para exigir las indemnizaciones a que se refiere esta sección, prescribirán en un año a partir de la fecha en la cual ocurrieron los hechos.

CAPITULO XIII

De los seguros aéreos

ARTICULO 74. Los concesionarios o permisionarios y, en el caso del servicio de transporte aéreo privado no comercial, los propietarios o poseedores de aeronaves, que transiten en el espacio aéreo nacional, deberán contratar y mantener vigente un seguro que cubra las responsabilidades por los daños a pasajeros, carga, equipaje facturado o a terceros en la operación de las aeronaves.

Para el inicio de operaciones de una aeronave será requisito indispensable, la aprobación por parte de la Secretaría del contrato de seguro. En el caso de las aeronaves privadas extranjeras, tal acreditamiento deberá hacerse en el primer aeropuerto internacional en que aterricen.

En materia de transporte aéreo internacional, los seguros deberán cumplir con lo establecido en los tratados.

ARTICULO 75. Las reclamaciones por daños deberán ser hechas valer ante el concesionario o permisionario y, en el caso del servicio de transporte aéreo privado no comercial, ante el propietario o poseedor de la aeronave, de acuerdo con las disposiciones del reglamento respectivo.

CAPITULO XIV

De la protección del ambiente

ARTICULO 76. Las aeronaves que sobrevuelen, aterricen o despeguen en territorio nacional, deberán observar las disposiciones que correspondan en materia de protección al ambiente; particularmente, en relación a homologación de ruido y emisión de contaminantes.

La Secretaría fijará los plazos para que se realicen adecuaciones en las aeronaves que, para los efectos de este artículo, así lo requieran y, en su caso, establecerá los lineamientos para la sustitución de la flota aérea.

CAPITULO XV

Del abandono de aeronaves

ARTICULO 77. La Secretaría podrá hacer la declaratoria de abandono de aeronaves cuando:

I. Lo declare el propietario o poseedor ante la Secretaría;

II. La aeronave permanezca en un aeropuerto, aeródromo o helipuerto noventa días naturales o más sin estar al cuidado directo o indirecto de su propietario o poseedor, o

III. Carezca de marcas de nacionalidad y matrícula y no sea posible conocer, por los documentos a bordo, el nombre de su propietario o poseedor y lugar de procedencia.

En los casos de las fracciones II y III, previamente a la declaratoria de abandono, la Secretaría publicará tres veces en intervalos de diez días cada uno, avisos en el Diario Oficial de la Federación y en un periódico de la entidad federativa donde se encuentre la aeronave, en los que en total se concederá un plazo de cuarenta días a partir de la primera publicación, para presentar objeciones. Concluido el plazo, la Secretaría, en su caso, hará la declaratoria de abandono de la aeronave, pasando ésta a propiedad de la Nación y procederá a su enajenación en subasta pública, con participación de las autoridades correspondientes y ante

fedatario público. Los recursos que se obtengan por la enajenación de la aeronave se enterarán a la Tesorería de la Federación, previa liquidación de los adeudos generados con el aeropuerto de que se trate.

ARTICULO 78. En el caso de aeronaves abandonadas en aeródromos o helipuertos en los que no haya control de tráfico, o sitios no habilitados para operaciones aéreas, la autoridad aeronáutica dará parte de inmediato a las autoridades competentes.

CAPITULO XVI

De los accidentes y de la búsqueda y salvamento

ARTICULO 79. Los concesionarios o permisionarios y, en el caso del servicio de transporte aéreo privado no comercial, los propietarios o poseedores de aeronaves, deberán proveerse de equipos técnicos y del personal necesario para la prevención de accidentes e incidentes aéreos.

Para efectos de esta Ley, se entenderá por:

I. Accidente: todo suceso por el que se cause la muerte o lesiones graves a personas a bordo de la aeronave o bien, se ocasionen daños o roturas estructurales a la aeronave, o por el que la aeronave desaparezca o se encuentre en un lugar inaccesible, y

II. Incidente: todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llegue a ser un accidente que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones.

ARTICULO 80. La búsqueda y salvamento en accidentes de aeronaves civiles es de interés público y las autoridades, propietarios, poseedores, concesionarios, permisionarios y miembros de la tripulación de vuelo estarán obligados a participar en las acciones que se lleven a cabo.

Las operaciones de búsqueda y salvamento estarán bajo la dirección y control de la Secretaría, y los gastos que se originen por la investigación y el rescate de las víctimas o de sus bienes serán por cuenta del concesionario o permisionario y, en el caso del servicio de transporte

aéreo privado no comercial, del propietario o poseedor de la aeronave accidentada.

ARTICULO 81. Corresponde a la Secretaría la investigación de los accidentes e incidentes sufridos por aeronaves civiles. Concluida la investigación, que se llevará a cabo con audiencia de los interesados, determinará la causa probable de los mismos y, en su caso, impondrá las sanciones. Si hay lugar a ello, hará los hechos del conocimiento de la autoridad competente.

ARTICULO 82. Se considerará perdida una aeronave, salvo prueba en contrario, en los siguientes casos:

I. Por declaración del concesionario o permisionario y, en el caso del servicio de transporte aéreo privado no comercial, del propietario o poseedor de la aeronave, y

II. Cuando transcurridos treinta días desde la fecha en que se tuvieron las últimas noticias oficiales o particulares de la aeronave, se ignore su paradero.

La Secretaría declarará la pérdida y cancelará las inscripciones correspondientes.

CAPITULO XVII

De la requisa

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

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

CAPITULO XVIII

De la verificación

ARTICULO 84. La Secretaría verificará el cumplimiento de esta Ley, sus reglamentos y demás disposiciones aplicables. Para tal efecto, los concesionarios o permisionarios y, en el caso del servicio de transporte aéreo privado no comercial, los propietarios o poseedores de aeronaves, estarán obligados a permitir el acceso a los verificadores de la Secretaría a sus instalaciones, a transportarlos en sus equipos para que realicen la verificación en términos de la presente Ley, y en general, a otorgarles todas las facilidades para estos fines, así como a proporcionar a la Secretaría informes con los datos que permitan conocer de la operación y explotación de los servicios de transporte aéreo.

Las personas físicas o morales que sean sujetos de verificación, cubrirán las cuotas que por este concepto se originen.

ARTICULO 85. Las certificaciones de las unidades de verificación establecidas por terceros tendrán validez cuando dichas unidades hayan sido previamente autorizadas por la Secretaría en términos de lo dispuesto por la Ley Federal sobre Metrología y Normalización.

CAPITULO XIX

De las sanciones

ARTICULO 86. Las infracciones a lo dispuesto en la presente Ley cometidas por el concesionario o permisionario y, en el caso del servicio de transporte aéreo privado no comercial, por el propietario o poseedor

de la aeronave, según se trate, serán sancionadas por la Secretaría de acuerdo con lo siguiente:

I. Permitir que la aeronave transite:

- a) Sin ostentar las marcas de nacionalidad y matrícula, o cuando éstas se encuentren alteradas o modificadas sin autorización de la Secretaría, con multa de cinco mil a quince mil salarios mínimos;
- b) Por carecer de los certificados de aeronavegabilidad o de matrícula, o cuando tales documentos estén vencidos, con multa de cinco mil a quince mil salarios mínimos;
- c) Por carecer de los seguros o cuando no estén vigentes, con multa de cinco mil a quince mil salarios mínimos;
- d) Tripulada por personas que carezcan de la licencia correspondiente, con multa de cinco mil a quince mil salarios mínimos;
- e) Sin el plan de vuelo o cuando se modifique sin autorización, salvo causa de fuerza mayor, con multa de un mil a ocho mil salarios mínimos;
- f) Por no llevar a bordo las pólizas de seguro a que se refiere esta Ley, con multa de cien a dos mil salarios mínimos;
- g) Sin los instrumentos de seguridad y equipo de auxilio que corresponda, con multa de quinientos a cinco mil salarios mínimos;
- h) Sin hacer uso de las instalaciones y de los servicios auxiliares, salvo casos de fuerza mayor, con multa de quinientos a cinco mil salarios mínimos, y
- i) Por no llevar a bordo el certificado de aeronavegabilidad o de matrícula, con multa de doscientos a un mil salarios mínimos;

II. Internar al territorio nacional una aeronave extranjera o por llevar una aeronave mexicana al extranjero, sin cumplir con los requisitos exigidos por esta Ley, con multa de dos mil a diez mil salarios mínimos;

III. Operar aviones en aeródromos y aeropuertos no autorizados, salvo causa de fuerza mayor, con multa de un mil a ocho mil salarios mínimos;

IV. Obtener la matrícula de la aeronave en el registro de otro Estado, sin haber obtenido la cancelación de la matrícula mexicana, con multa de un mil a ocho mil salarios mínimos;

V. Cuando de manera negligente no se haga del conocimiento de la Secretaría los incidentes o accidentes ocurridos a sus aeronaves, salvo causa de fuerza mayor, con multa de un mil a ocho mil salarios mínimos;

VI. Impedir el tránsito o la circulación en los aeródromos, aeropuertos y helipuertos por causas imputables a él, con multa de un mil a cinco mil salarios mínimos, y

VII. Negarse a participar en las operaciones de búsqueda y salvamento, salvo causa de fuerza mayor, con multa de un mil a cinco mil salarios mínimos.

ARTICULO 87. Se les impondrán a los concesionarios o permisionarios de servicio al público de transporte aéreo las siguientes sanciones por:

I. No tener vigente la concesión o permiso correspondiente, multa de ocho mil a diez mil salarios mínimos;

II. Llevar a cabo el servicio de transporte aéreo nacional, en el caso de sociedades extranjeras de servicio de transporte aéreo, multa de ocho mil a diez mil salarios mínimos;

III. Cuando con motivo de un vuelo de simple tránsito efectúe embarque o desembarque de pasajeros y carga, en el caso de sociedades extranjeras de servicio de transporte aéreo, multa de cinco mil a diez mil salarios mínimos;

IV. No seguir las aerovías o no utilizar los aeropuertos que le hayan sido señalados en el plan de vuelo respectivo, salvo caso fortuito o de fuerza mayor, multa de dos mil a diez mil salarios mínimos;

V. No dar aviso a la Secretaría de las rutas que deje de operar, en los términos del artículo 22 de esta Ley, multa de tres mil a cinco mil salarios mínimos;

VI. Vender, en forma directa, porciones aéreas en el caso de los servicios de transporte aéreo de fletamento, multa de un mil a cinco mil salarios mínimos;

VII. Negarse a prestar servicios, sin causa justificada, multa de un mil a cinco mil salarios mínimos;

VIII. No efectuar la conservación y mantenimiento de sus aeronaves y demás bienes que se relacionen con la seguridad y eficiencia del servicio, multa de quinientos a cinco mil salarios mínimos;

IX. No aplicar las tarifas registradas, multa de quinientos a cinco mil salarios mínimos;

X. No operar las rutas autorizadas en los plazos previstos en la presente Ley, multa de quinientos a cinco mil salarios mínimos;

XI. No proporcionar la información que le solicite la Secretaría, en los plazos fijados por ésta, multa de trescientos a tres mil salarios mínimos, y

XII. No sujetarse a los itinerarios, frecuencias de vuelo y horarios autorizados, multa de doscientos a un mil salarios mínimos.

ARTICULO 88. Se impondrá sanción al comandante o piloto de cualquier aeronave civil por:

I. Permitir a cualquier persona que no sea miembro de la tripulación de vuelo tomar parte en las operaciones de los mandos de la aeronave, salvo causa de fuerza mayor, multa de dos mil a cinco mil salarios mínimos;

II. Transportar armas, artículos peligrosos, inflamables, explosivos y otros semejantes, sin la debida autorización, multa de un mil a cinco mil salarios mínimos;

III. No aterrizar en los aeropuertos internacionales autorizados en casos de vuelos de internación al territorio nacional, salvo causa de fuerza mayor, multa de un mil a cinco mil salarios mínimos;

IV. Transportar cadáveres o personas que por la naturaleza de su enfermedad presenten riesgo para los demás pasajeros, sin la autorización correspondiente, multa de un mil a cinco mil salarios mínimos;

V. Abandonar la aeronave, la tripulación, los pasajeros, la carga y demás efectos, en lugar que no sea la terminal del vuelo y sin causa justificada, multa de quinientos a cinco mil salarios mínimos;

VI. Realizar vuelos acrobáticos, rasantes o de exhibición en lugares prohibidos, multa de quinientos a cinco mil salarios mínimos;

VII. Tripular la aeronave sin licencia, multa de quinientos a cinco mil salarios mínimos;

VIII. Desobedecer las órdenes o instrucciones que reciba con respecto al tránsito aéreo, salvo causa de fuerza mayor, multa de quinientos a cinco mil salarios mínimos;

IX. Iniciar el vuelo sin cerciorarse de la vigencia del certificado de aeronavegabilidad, de las licencias de la tripulación de vuelo y de que la aeronave ostente las marcas de nacionalidad y matrícula, multa de trescientos a tres mil salarios mínimos;

X. Operar la aeronave de manera negligente o fuera de los límites y parámetros establecidos por el fabricante de la misma, sin que medie causa justificada, multa de trescientos a tres mil salarios mínimos;

XI. No informar a la Secretaría o al comandante del aeropuerto más cercano, en el caso de incidentes o accidentes aéreos, dentro de las cuarenta y ocho horas siguientes a que tengan conocimiento de ellos, multa de trescientos a tres mil salarios mínimos;

XII. No utilizar durante la operación de la aeronave los servicios e instalaciones de ayudas a la navegación aérea y demás servicios auxiliares, multa de trescientos a tres mil salarios mínimos;

XIII. Realizar vuelos de demostración, pruebas técnicas o de instrucción, sin la autorización respectiva, multa de trescientos a tres mil salarios mínimos;

XIV. Volar sobre zonas prohibidas, restringidas o peligrosas, sin autorización de la Secretaría, multa de doscientos a dos mil salarios mínimos;

XV. Arrojar o tolerar que innecesariamente se arrojen desde la aeronave en vuelo, objetos o lastre, multa de doscientos a dos mil salarios mínimos;

XVI. Negarse a participar en las operaciones de búsqueda o salvamento, salvo causa de fuerza mayor, multa de doscientos a dos mil salarios mínimos, y

XVII. Realizar o permitir que se realicen a bordo de la aeronave en vuelo, planificaciones aerofotográficas o aerotopográficas sin el permiso correspondiente, en el caso de tripular una aeronave civil extranjera, multa de doscientos a dos mil salarios mínimos.

ARTICULO 89. Cualquiera otra infracción a esta Ley o a sus reglamentos que no esté expresamente prevista en este capítulo, será sancionada por la Secretaría con multa de doscientos a cinco mil días de salario mínimo.

En caso de reincidencia, la Secretaría podrá imponer una sanción equivalente hasta el doble de la cuantía señalada.

Para efectos del presente capítulo, se entiende por salario mínimo, el salario mínimo general diario vigente en el Distrito Federal al momento de cometerse la infracción.

ARTICULO 90. Se le revocará la licencia al comandante de la aeronave que tripule en estado de ebriedad o bajo los efectos de estupefacientes, psicotrópicos o enervantes o que permita que un miembro de la tripulación de vuelo participe en las operaciones en ese estado o bajo tales efectos, o cuando realice actos u omisiones que tiendan a la comisión de los delitos de contrabando y tráfico ilegal de personas, drogas y armas. Igual sanción se impondrá a cualquier miembro de la tripulación de vuelo, que se encuentre en los mismos supuestos.

ARTICULO 91. Para declarar la revocación de concesiones, permisos y licencias; suspensión de servicios; la imposición de las sanciones previstas en esta Ley; así como para la interposición del recurso administrativo de revisión, se estará a lo dispuesto en la Ley Federal de Procedimiento Administrativo.

ARTICULO 92. Las sanciones que se señalan en este capítulo se aplicarán sin perjuicio de la responsabilidad civil o penal que resulte, ni de la revocación que proceda.

TRANSITORIOS

PRIMERO.- La presente Ley entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

SEGUNDO.- Se derogan los artículos 1o. fracción VIII; 9o. fracciones II y VI; 306 al 326; 329 al 370; 371, fracción I, incisos a) y d), fracciones II y III y el penúltimo y último párrafo; 372 y 373; 542; 546; 555 al 558; 562 al 564, y 568 al 570, de la Ley de Vías Generales de Comunicación, así como las demás disposiciones que se opongan a la presente Ley.

Las disposiciones reglamentarias y administrativas en vigor se continuarán aplicando mientras se expiden los nuevos reglamentos, salvo en lo que se opongan a la presente Ley.

TERCERO.- Las infracciones cometidas con anterioridad a la entrada en vigor de la presente Ley, se sancionarán y tramitarán de conformidad con las disposiciones vigentes al momento en que se cometieron.

CUARTO.- Las concesiones y permisos otorgados con anterioridad a la entrada en vigor de la presente Ley, serán respetados en sus términos, sin perjuicio de que sus titulares opten por acogerse a la presente Ley.

Por lo que se refiere a los permisos en trámite, se estará a lo dispuesto en esta Ley.

La obtención de permisos, en tanto se expiden los reglamentos respectivos, se sujetará a las disposiciones vigentes, en lo que no se opongan a la presente Ley.

México, D.F., a 28 de abril de 1995.- Dip. Florentino Castro López, Presidente.- Sen. Martha Lara Alatorre, Presidenta.- Dip. Fernando Flores Gómez González, Secretario.- Sen. Antonio Manríquez Guluarte, Secretario.- Rúbricas".

En cumplimiento de lo dispuesto por la fracción I del Artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y para su debida

publicación y observancia, expido el presente Decreto en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los diez días del mes de mayo de mil novecientos noventa y cinco.-
Ernesto Zedillo Ponce de León.- Rúbrica.- El Secretario de Gobernación,
Esteban Moctezuma Barragán.- Rúbrica.



**FACULTAD DE INGENIERIA U.N.A.M.
DIVISION DE EDUCACION CONTINUA**

**CURSOS INSTITUCIONALES
XXVII CURSO INTERNACIONAL DE
INGENIERÍA DE AEROPUERTOS**

Del 30 de agosto al 29 de octubre.

**Módulo IV “Mantenimiento y Operación”.
Del 15 al 29 de octubre.**

Ley de Aeropuertos.

Ing. Gilberto Vázquez Alanís.
Palacio de Minería
1999.

SECRETARIA
DE COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES



LA AEROPUE

Esta edición,
a cargo de la Dirección General de Comunicación Social
de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes,
consta de 1,500 ejemplares
y se terminó de imprimir
en septiembre de 1996
en la ciudad de México, D. F.

ISBN 968-803-289-1 Segunda Edición
(ISBN 968-803-289-1 Primera Edición)

SEPTIMO. A más tardar en ciento ochenta días, contados a partir de la entrada en vigor de este ordenamiento, el Ejecutivo Federal constituirá la comisión intersecretarial a que se refiere el artículo 21 de esta Ley.

México, D.F., a 14 de diciembre de 1995.- Sen. **Gustavo Carvajal Moreno**, Presidente.- Dip. **Oscar Cantón Zetina**, Presidente.- Sen. **Jorge G. López Tijerina**, Secretario.- Dip. **Virginia Hernández Hernández**, Secretaria.- Rúbricas".

En cumplimiento de lo dispuesto por la fracción I del Artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y para su debida publicación y observancia, expido el presente Decreto en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los diecinueve días del mes de diciembre de mil novecientos noventa y cinco.- **Ernesto Zedillo Ponce de León**.- Rúbrica.- El Secretario de Gobernación, **Emilio Chuayffet Chemor**.- Rúbrica.

Exposición de Motivos

TERCERO. El organismo público descentralizado Aeropuertos y Servicios Auxiliares podrá continuar administrando aeropuertos en los términos de su Decreto de creación de fecha 10 de junio de 1965, publicado en el *Diario Oficial de la Federación* el 12 del mismo mes y año, y de sus decretos modificatorios, hasta en tanto la Secretaría, de conformidad con lo previsto en esta Ley, otorgue concesiones respecto de los aeropuertos administrados por dicho organismo.

Lo anterior, en el entendido de que Aeropuertos y Servicios Auxiliares deberá ajustarse a lo dispuesto en esta Ley, en lo relativo a la construcción, administración, operación y explotación de aeropuertos y en la prestación de los servicios.

CUARTO. Las concesiones, permisos y autorizaciones que se otorguen con motivo de la presente Ley, no afectarán los derechos de los trabajadores de Aeropuertos y Servicios Auxiliares, los que serán respetados conforme a la ley de la materia.

QUINTO. Las concesiones, permisos y autorizaciones otorgadas con anterioridad a la entrada en vigor de la presente Ley, serán respetadas en sus términos hasta su vencimiento.

Lo anterior, en el entendido de que los concesionarios y permisionarios deberán ajustarse a lo dispuesto en esta Ley, en lo relativo a la construcción, administración, operación y explotación de aeródromos civiles y en la prestación de los servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales.

Los aeródromos de servicio general que al momento de la publicación de este ordenamiento reciban aeronaves destinadas al servicio de transporte aéreo regular, tendrán un plazo máximo de ciento ochenta días naturales, contados a partir de la publicación de esta Ley, para regularizar su situación ante la Secretaría.

Por lo que se refiere a las concesiones y permisos en trámite, se estará a lo dispuesto en esta Ley.

SEXTO. Las infracciones cometidas con anterioridad a la entrada en vigor de la presente Ley, se sancionarán de conformidad con las disposiciones vigentes al momento en que se cometieron.

ARTICULO 83. Cuando sin haber previamente obtenido concesión o permiso, se construyan u operen aeródromos civiles, la Secretaría podrá solicitar a las autoridades competentes el desalojo de los infractores y, en su caso, que se realice a cargo de los mismos, la demolición de las obras y la reparación de los daños causados..

Una vez que la Secretaría tenga conocimiento de lo anterior, y en tanto se dicta la resolución definitiva, solicitará a la autoridad correspondiente el aseguramiento de las obras ejecutadas y de las instalaciones establecidas.

ARTICULO 84. Las sanciones que se señalan en este capítulo se aplicarán sin perjuicio de la responsabilidad civil o penal que en su caso resulte, ni de la revocación que proceda.

ARTICULO 85. Para declarar la revocación de concesiones y permisos, la imposición de las sanciones previstas en esta Ley, así como la interposición del recurso administrativo de revisión, se estará a lo dispuesto en la Ley Federal de Procedimiento Administrativo.

TRANSITORIOS

PRIMERO. La presente Ley entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el *Diario Oficial de la Federación*.

SEGUNDO. Se derogan los artículos 327; 328; 371 fracción I, incisos b) y c) y 567 de la Ley de Vías Generales de Comunicación; el artículo 8 de la Ley de Aviación Civil; así como las demás disposiciones que se opongan a la presente Ley.

Las disposiciones reglamentarias y administrativas en vigor se continuarán aplicando hasta en tanto no sean derogadas por otras, salvo en lo que se opongan a la presente Ley.

Cuando en otras disposiciones se haga referencia a la figura de comandante de aeropuerto, se entenderá como comandante de aeródromo en los términos de esta Ley.

CIUDADANOS SECRETARIOS DE LA CAMARA DE SENADORES
DEL HONORABLE CONGRESO DE LA UNION
P R E S E N T E S.

En este fin de siglo, el entorno mundial plantea retos y oportunidades para el desarrollo de las naciones. Los mexicanos estamos resueltos a enfrentar con decisión los retos y a aprovechar las oportunidades para alcanzar una firme recuperación económica como paso inmediato hacia un crecimiento vigoroso, sostenido y generador de los empleos que requiere la población.

La recuperación y el crecimiento exigen que todo el país cuente con una infraestructura adecuada, moderna y suficiente para un desenvolvimiento regional con oportunidades y empleos, con equidad y justicia. Ello implica profundizar en la transformación estructural emprendida durante los últimos años.

El impulso a la infraestructura es parte importante de esa transformación, ya que facilita los intercambios y fomenta la competitividad de nuestra planta productiva, con la consecuente elevación de la rentabilidad de las empresas y de los ingresos de los trabajadores. Una infraestructura más extensa, moderna y diversificada significa, asimismo, una comunicación más rápida y eficiente, y una más provechosa integración de las regiones, los mercados y las comunidades. El impulso a la infraestructura entraña sentar bases sólidas para proveer con oportunidad, seguridad y eficacia en todo el territorio nacional, los servicios que demanda y demandará crecientemente la población.

La estrategia para impulsar la infraestructura del país parte de reconocer y alentar la participación de todos los sectores en aquellas áreas en que así lo prevé la Constitución de la República. De ahí que el Plan Nacional

de Desarrollo, 1995-2000, comprenda la adecuación del marco legal que norma y regula la concurrencia de los particulares en la construcción y administración en ámbitos cruciales para el progreso de México. Como parte de este proceso de transformación, se ha reformado el marco jurídico para alentar la inversión privada en ferrocarriles, telecomunicaciones, satélites, puertos y aviación civil.

En este último caso, recientemente el Ejecutivo Federal envió a consideración del Honorable Congreso de la Unión una iniciativa de Ley de Aviación Civil que fue sustancialmente enriquecida por el Poder Legislativo de la Federación antes de su publicación el 12 de mayo del presente año. Contamos ahora con una nueva Ley, notablemente avanzada, para garantizar la soberanía y la seguridad en el espacio aéreo mexicano, proteger a los usuarios del transporte aéreo, promover la competencia equitativa y crear un esquema moderno para el otorgamiento de concesiones. Para completar y corresponder a esa tarea legislativa, es preciso ahora actualizar el marco legal aplicable a los aeródromos civiles, a fin de consolidar un esquema de apertura ordenada y congruente en este sector.

Debemos avanzar para sentar bases jurídicas de certidumbre y claridad que permitan aprovechar las enormes potencialidades de la infraestructura aeroportuaria en beneficio del desarrollo de México. Dichas potencialidades comprenden la consolidación de un transporte ágil y seguro de pasajeros, carga y correo, así como estimular la infraestructura aeroportuaria para convertirla en una fuente multiplicadora de empleos e inversión.

Actualmente, existen en México 1,560 aeródromos civiles inscritos en el Registro Aeronáutico Mexicano que lleva la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Todos estos aeródromos civiles son regulados y verificados directamente por la autoridad aeroportuaria. De un total de 83 aeropuertos -aeródromos de servicio público-, el organismo descentralizado Aeropuertos y Servicios Auxiliares está encargado de la administración de 58, de los cuales 42 están considerados como de servicio internacional. Así pues, México cuenta con una amplia red aeroportuaria que ha contribuido a la creación y consolidación de importantes polos de desarrollo en diversas regiones del país, al tiempo que ha favorecido una más intensa comunicación nacional e internacional.

XII. Inundar o por negligencia permitir que se inunde un aeródromo civil, con multa de mil a treinta mil días de salario;

XIII. Contravenir las disposiciones en materia de seguridad en los aeródromos civiles, establecidas en esta Ley y otros ordenamientos aplicables, con multa de mil a cincuenta mil días de salario;

XIV. Interrumpir, total o parcialmente, la operación del aeródromo civil o la prestación de los servicios aeroportuarios o complementarios, sin causa justificada, con multa de mil a cincuenta mil días de salario;

XV. No cumplir con las obligaciones de conservación y mantenimiento del aeródromo civil, con multa de mil a treinta mil días de salario;

XVI. No cubrir oportunamente las indemnizaciones por daños que se originen con motivo de la prestación de los servicios, con multa de mil a cinco mil días de salario, y

XVII. Ejecutar u omitir actos que impidan o tiendan a impedir la actuación de otros prestadores de servicios que tengan derecho a ello, así como la de autoridades que ejerzan atribuciones dentro del aeródromo civil, con multa de cinco mil a doscientos mil días de salario.

Cualquier otra infracción a esta Ley o a sus reglamentos que no esté expresamente prevista en este capítulo, será sancionada por la Secretaría con multa de hasta cincuenta mil días de salario.

En caso de reincidencia, la Secretaría podrá imponer una sanción equivalente hasta por el doble de la cuantía señalada.

Para los efectos del presente capítulo, se entiende por salario, el salario mínimo general vigente en el Distrito Federal al momento de cometerse la infracción.

ARTICULO 82. En el caso de terceros autorizados por esta Secretaría para llevar a cabo verificaciones técnicas en los términos de esta Ley, se les aplicará por violación a las condiciones que se establezcan en las autorizaciones respectivas, multa hasta de cincuenta mil días de salario.

I. No cumplir con las condiciones de construcción, operación y explotación de aeródromos civiles, con multa de cinco mil a ciento veinte mil días de salario;

II. Construir u operar un aeródromo civil sin la concesión o permiso correspondiente, con multa de cinco mil a doscientos mil días de salario;

III. Ceder los derechos y obligaciones de la concesión o permiso en contravención a lo dispuesto en esta Ley, con multa de cinco mil a doscientos mil días de salario;

IV. No hacer del conocimiento de la Secretaría de manera negligente, los accidentes o incidentes ocurridos en los aeródromos, relativos a la seguridad de sus operaciones, salvo causa de fuerza mayor, con multa de mil a cincuenta mil días de salario;

V. No cumplir con lo solicitado en el dictamen correspondiente conforme a las facultades de verificación de la autoridad, con multa de mil a cincuenta mil días de salario;

VI. Negar el aterrizaje de aeronaves, con multa de mil a cincuenta mil días de salario;

VII. Aplicar tarifas y precios que excedan a los registrados o, en su caso, sujetos a regulación, con multa de mil a cincuenta mil días de salario;

VIII. No prestar los servicios en la forma en que fueron ofrecidos, con multa de mil a cincuenta mil días de salario;

IX. No dar aviso a la Secretaría de las modificaciones realizadas a estatutos, con multa de mil a cinco mil días de salario;

X. No apoyar en operaciones de búsqueda y salvamento de aeronaves, con multa de mil a treinta mil días de salario;

XI. Obstruir o interferir la radiocomunicación aeronáutica o los lugares de tránsito de un aeródromo civil, con multa de mil a treinta mil días de salario;

Durante los últimos años, se ha promovido la participación de la inversión privada en los aeropuertos mediante esquemas de coinversión que permitieron la construcción de obras y el fomento de actividades comerciales en las áreas edificadas. En todos los casos, se ha dispuesto que al término de los plazos fijados en las obras construidas, los derechos de explotación revertirán al Gobierno Federal.

No obstante los avances que ha registrado el sistema aeroportuario mexicano, debemos reconocer la necesidad de alcanzar niveles más competitivos de eficiencia ante las exigencias de una mayor actividad comercial, turística y de servicios. Ello hace necesario instrumentar un esquema de reestructuración en la red aeroportuaria del país.

En efecto, ante el creciente número de usuarios nacionales y extranjeros de los servicios aeroportuarios y frente a los incrementos esperados en nuestras relaciones comerciales y flujos turísticos, es indispensable una nueva organización institucional que estimule la racionalización y descentralización del sistema de administración aeroportuaria, con el fin de dotar de mayor autonomía y flexibilidad a la gestión individual de cada aeropuerto; eliminar subsidios cruzados que limitan el desarrollo de los aeropuertos rentables, así como alentar todavía más, la participación de los sectores productivos locales y regionales.

La enorme importancia económica y social que ha ido ganando la transportación aérea y su evolución futura demandan un gran esfuerzo de inversión para consolidar una infraestructura moderna y eficiente. Ello hace necesario abrir espacios y oportunidades a la inversión privada.

El marco jurídico en vigor, comprendido fundamentalmente en la Ley de Vías Generales de Comunicación, data de los años cuarenta y ha sustentado un esquema centralizado de administración que ya no corresponde a los profundos cambios y a los requerimientos del subsector.

La expansión, consolidación y modernización de la red aeroportuaria precisa de una legislación que otorgue plena seguridad jurídica al inversionista, al tiempo que fortalezca la rectoría del Estado mediante una regulación clara, eficaz y congruente con el resto de las disposiciones legales que rigen al sector de comunicaciones y transportes. Ello fortalecerá dicha rectoría del Estado al tiempo que permitirá alentar la

participación privada en la construcción, operación y administración de los aeródromos civiles.

Los modelos existentes de organización institucional de los aeropuertos en los diferentes países obedecen a sus propias circunstancias, así como al nivel de desarrollo alcanzado por el sector aeroportuario en cada uno de ellos, y al dinamismo con que está evolucionando la aviación moderna. Se aprecian dos aspectos relevantes que configuran una tendencia generalizada: la orientación cada vez más comercial que han adoptado los aeropuertos y la creciente participación privada en las diferentes actividades asociadas a la vida aeroportuaria.

En muchos países que, como México, cuentan con sistemas tradicionales de control directo por parte del Estado, se han iniciado cambios sustanciales que se manifiestan en la creación de administraciones aeroportuarias autónomas y privadas.

En este sentido, los cambios observados en el contexto mundial, que se caracterizan por una mayor diversificación en la forma de propiedad y administración de los aeropuertos, han impulsado fuertemente su modernización y una más eficiente operación; han permitido incrementar la calidad de los servicios y contribuyen a ofrecer mayores niveles de seguridad.

Ante las nuevas condiciones económicas y sociales del país y de nuestros intercambios con el exterior, se plantea una iniciativa de Ley de Aeropuertos, orientada a impulsar el desarrollo del sector y, en particular, de la infraestructura aeroportuaria, sobre la base de reglas claras que la regulen en forma equitativa, eficiente y competitiva.

Esta iniciativa es el resultado de un intercambio de ideas y propuestas así como de una nueva forma de trabajo, abierta y respetuosa, con los miembros de las comisiones de Comunicaciones y Transportes de la Cámara de Diputados y de la Cámara de Senadores. La iniciativa, además, se ha enriquecido con las aportaciones de diversos agentes del sector aeroportuario.

Con base en estas consideraciones, el presente proyecto de Ley de Aeropuertos se propone alcanzar los siguientes objetivos fundamentales:

CAPITULO XIV

De la verificación

ARTICULO 78. La Secretaría verificará el cumplimiento de esta Ley, sus reglamentos y demás disposiciones aplicables de conformidad con los programas que para tal efecto se establezcan.

Los concesionarios o permisionarios y, en su caso, los prestadores de servicios, estarán obligados a permitir el acceso a los verificadores de la Secretaría a sus instalaciones, a transportarlos en sus equipos para que realicen la verificación en términos de la presente Ley y, en general, a otorgarles todas las facilidades para estos fines, así como a proporcionar a la misma los informes con los datos que permitan conocer la construcción, administración, operación y explotación de los aeródromos civiles y demás servicios relacionados.

Las personas sujetas a verificación, cubrirán las cuotas que por este concepto se originen.

ARTICULO 79. Las certificaciones de las unidades de verificación establecidas por terceros, tendrán validez cuando dichas unidades hayan sido previamente autorizadas por la Secretaría, en términos de lo dispuesto por la Ley Federal sobre Metrología y Normalización.

ARTICULO 80. Si el concesionario o permisionario de un aeródromo de servicio al público no cumple con las condiciones de seguridad y operación contenidas en las disposiciones aplicables, la Secretaría podrá nombrar un verificador especial por el tiempo que resulte necesario para corregir las irregularidades de que se trate.

CAPITULO XV

De las sanciones

ARTICULO 81. Las infracciones a lo dispuesto en la presente Ley, serán sancionadas por la Secretaría de acuerdo con lo siguiente:

CAPITULO XII

Del seguro

ARTICULO 76. Los concesionarios y permisionarios de aeródromos de servicio al público, así como los prestadores de servicios, serán responsables por los daños ocasionados, que resulten por causas que les sean imputables, por lo que deberán contar con seguro que cubra las indemnizaciones correspondientes.

El contrato de seguro deberá ser registrado ante la Secretaría y estar vigente por los plazos de duración de la concesión o permiso y sus prórrogas.

CAPITULO XIII

De la requisa

ARTICULO 77. En caso de desastre natural, guerra, grave alteración del orden público o cuando se tema algún peligro inminente para la seguridad nacional, la paz interior del país o para la economía nacional, el Gobierno Federal podrá hacer la requisa de los aeropuertos, los servicios aeroportuarios y complementarios, así como de los demás bienes muebles e inmuebles y disponer de todo ello como juzgue conveniente. El Gobierno Federal podrá igualmente utilizar el personal que estuviere a servicio de la requisada cuando lo considere necesario. La requisa se mantendrá mientras subsistan las condiciones que la motivaron.

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

Primero: Promover el desarrollo de un sistema aeroportuario seguro, suficiente y moderno, que permita su rentabilidad económica y social; mejore la calidad y eficiencia operativa de sus servicios, y lo vincule productivamente a la consolidación del sistema de transporte multimodal y a un crecimiento regional equilibrado.

Segundo: Actualizar y definir el marco jurídico aplicable a los aeródromos civiles, fortaleciendo la rectoría del Estado, a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes como dependencia reguladora.

Tercero: Otorgar certidumbre al inversionista a través de reglas claras de participación, así como mediante condiciones competitivas y no discriminatorias que faciliten una mayor participación del capital privado en proyectos de infraestructura aeroportuaria, cuidando escrupulosamente los aspectos de solvencia moral y financiera de los participantes.

Cuarto: Definir las características generales que normarán el otorgamiento de concesiones y permisos para la administración, operación, explotación y, en su caso, construcción de aeródromos civiles, así como precisar el carácter de servicio público que tendrán los aeropuertos.

Quinto: Precisar lineamientos claros para el diseño y aplicación de esquemas óptimos de seguridad y vigilancia en los aeródromos civiles, así como para la formulación de medidas que procuren una mayor protección del medio ambiente.

La iniciativa que se presenta a consideración del Honorable Congreso de la Unión, establece que la Ley de Aeropuertos es de orden público y tiene por objeto regular la administración, operación, explotación y, en su caso, construcción de aeródromos civiles, los cuales son parte integrante de las vías generales de comunicación.

A fin de dar claridad a las disposiciones aplicables a los aeródromos civiles, se propone la clasificación en aeródromos de servicio público y aeródromos de servicio particular. A su vez, los primeros se dividirían en aeródromos de servicio público, que son los aeropuertos y los aeródromos de servicio general. La iniciativa señala, además, que en los aeródromos de servicio al público existe la obligación de prestar servicios aeroportuarios y complementarios de manera general e indiscriminada a los usuarios, y que la diferencia entre los aeródromos

de servicio y los aeropuertos estriba en que estos últimos cuentan con instalaciones y servicios adecuados para la recepción y despacho de aeronaves, de pasajeros, carga y correo del servicio de transporte aéreo regular; es decir, de las líneas aéreas.

La iniciativa señala que es de jurisdicción federal todo lo relacionado con la construcción, administración, operación y explotación de aeródromos civiles, y otorga competencia expresa a los tribunales federales para conocer de las controversias que se susciten con motivo de la aplicación de esta Ley.

La iniciativa prevé que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en su carácter de autoridad aeroportuaria, tendrá, entre otras, las siguientes atribuciones: planear, formular y aplicar las políticas para el desarrollo del sistema aeroportuario nacional; propiciar la adecuada operación de la aviación civil; construir, explotar y operar aeródromos civiles y prestar servicios, cuando lo exija el interés público; otorgar concesiones y permisos; establecer las reglas de tránsito aéreo, las bases para la prestación de los servicios y aquéllas para la fijación de horarios de aterrizaje y despegue, y las prioridades de turno de las aeronaves; regular las condiciones mínimas de operación; establecer las normas básicas de seguridad; disponer el cierre total o parcial de aeródromos civiles, cuando no reúnan las condiciones de seguridad para las operaciones aéreas; vigilar, supervisar, inspeccionar y verificar los aeródromos civiles, así como imponer modalidades en su operación a fin de atender necesidades derivadas de caso fortuito o de fuerza mayor.

De igual forma, la iniciativa señala que el comandante de aeródromo representará a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en su carácter de autoridad aeroportuaria y ejercerá las atribuciones correspondientes en los aeródromos civiles. En el proyecto de Ley se proponen diversas medidas para reforzar las facultades como autoridad, del comandante de aeródromo.

Con el fin de salvaguardar la soberanía y la seguridad nacionales, se prevé que la prestación de los servicios de control de tránsito aéreo -que incluyen los relativos a la torre de control-, radioayudas, telecomunicaciones e información aeronáuticas, corresponda al órgano u organismo que designe el Estado.

CAPITULO X

De la protección al ambiente

ARTICULO 74. En los aeródromos civiles los concesionarios y permisionarios deberán observar las disposiciones aplicables en materia de protección al ambiente; particularmente en lo que les corresponda respecto a la atenuación del ruido y al control efectivo de la contaminación del aire, agua y suelo, tanto en sus instalaciones, como en su zona de protección.

CAPITULO XI

Del Registro Aeronáutico Mexicano

ARTICULO 75. Se inscribirán en el Registro Aeronáutico Mexicano:

- I. Los documentos por medio de los cuales se adquiera, transmita, ceda, modifique, grave o extinga la propiedad y los demás derechos reales sobre los aeródromos civiles;
- II. Las concesiones y permisos, sus modificaciones y revocaciones;
- III. Las ayudas a la navegación aérea;
- IV. Los contratos que autorice la Secretaría de conformidad con el artículo 56 de esta Ley, y
- V. Las pólizas de seguro.

El reglamento respectivo determinará los requisitos a que deberán sujetarse las inscripciones, cancelaciones y certificaciones que deban expedirse.

CAPITULO IX

De la seguridad

ARTICULO 71. La vigilancia interna en los aeródromos civiles será responsabilidad del concesionario o permisionario y se prestará conforme a las disposiciones legales aplicables en la materia y a los lineamientos que al efecto establezca la Secretaría, la cual podrá contar con un cuerpo encargado de verificar que la seguridad y vigilancia en los mismos se lleve a cabo conforme a las disposiciones establecidas.

En situaciones de emergencia o cuando se ponga en peligro la paz interior o la seguridad nacional, las autoridades federales competentes prestarán en forma directa la vigilancia para preservar la seguridad de las aeronaves, pasajeros, carga, correo, instalaciones y equipo.

ARTICULO 72. Los concesionarios y permisionarios deberán poner en práctica programas de emergencia y contingencia, colaborar en los dispositivos de seguridad en las operaciones aeroportuarias, y mantener los equipos de rescate y extinción de incendios en óptimas condiciones de operación. Asimismo, deberán hacer del conocimiento de la autoridad aeroportuaria cualquier situación técnica y operativa, relevante o emergente, en materia de seguridad.

ARTICULO 73. A nivel nacional deberá existir un comité de seguridad aeroportuaria integrado de conformidad con el reglamento respectivo, que será el encargado de emitir el programa nacional de seguridad aeroportuaria conforme a los lineamientos que señale la Secretaría.

En los aeropuertos deberán funcionar comités locales de seguridad, presididos por un representante de la Secretaría, que emitirán los programas de seguridad correspondientes, previa opinión del comité de seguridad aeroportuaria. Estos deberán autorizarse por la Secretaría para su entrada en vigor.

El esquema de concesión que propone esta iniciativa de Ley, se aplica a la administración, operación, explotación y, en su caso, construcción de aeropuertos, señalándose que las concesiones serán integrales; es decir, que no es posible fragmentarlas por tipo de actividad, y se otorgarán únicamente a sociedades mercantiles mexicanas. Además, se establece como regla general que la concesión se otorgará mediante licitación pública y que, por excepción, se otorgarán en forma directa al permisionario de un aeródromo civil en operación que pretenda adoptar el carácter de aeropuerto; al concesionario existente en una región determinada para satisfacer la demanda en la misma; o al concesionario de un aeropuerto sujeto a reubicación, siempre y cuando se cumpla, en todos los casos, con determinados requisitos. También se prevé la asignación de concesiones de aeropuertos a las entidades de la administración pública federal sin sujetarse al procedimiento de licitación pública, para que sea el propio Estado el que maneje directamente los aeropuertos cuando así sea aconsejable o necesario.

La iniciativa contempla también que para reestructurar el sistema aeroportuario nacional, el Gobierno Federal podrá asignar concesiones directamente a sociedades mercantiles con participación mayoritaria de los gobiernos de las entidades federativas o de los municipios para la administración, operación, explotación y, en su caso, construcción de aeropuertos.

A fin de propiciar la formulación de proyectos de largo plazo con adecuada recuperación de la inversión, la iniciativa señala que las concesiones se otorgarán hasta por un plazo de cincuenta años, y podrán ser prorrogadas, en una o varias ocasiones, hasta por un plazo que en total no exceda de cincuenta años.

En cuanto a la inversión extranjera, la iniciativa propone que su participación no excederá el cuarenta y nueve por ciento en el capital de las sociedades concesionarias o permisionarias de aeródromos de servicio al público, y que para participar en un porcentaje mayor, se requerirá resolución favorable de la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras. Esta disposición es congruente con lo establecido en el Tratado de Libre Comercio suscrito por nuestro país con Canadá y los Estados Unidos, y en la Ley de Inversión Extranjera, que han fijado exactamente este mismo régimen.

Es importante señalar que la presente iniciativa regula el régimen inmobiliario de los aeródromos civiles para asegurar la adecuada prestación de los servicios y coadyuvar a la consolidación del desarrollo del sistema aeroportuario nacional.

Por otra parte, se contempla que los permisos para la administración, operación, explotación y, en su caso, construcción de aeródromos civiles distintos de los aeropuertos, se otorgarán a personas físicas mexicanas o extranjeras o a personas morales mexicanas, y que aun cuando no pueden exceder de treinta años, están sujetos a prórroga.

Con objeto de fortalecer las facultades de la autoridad para cerciorarse de la capacidad administrativa y financiera, y de la solvencia moral de los posibles concesionarios o permisionarios, y en aras del carácter estratégico de los aeródromos civiles para la seguridad nacional, la iniciativa de Ley establece que para el otorgamiento de concesiones y permisos, se deberá contar con la opinión de una Comisión Intersecretarial. Esta Comisión, que será presidida por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, estará integrada, como mínimo, por la Secretaría de la Defensa Nacional, la Secretaría de Marina y la Procuraduría General de la República.

Se prevén limitaciones para que los concesionarios o permisionarios de servicios de transporte aéreo o un grupo de ellos, sus controladoras, subsidiarias o filiales suscriban acciones ordinarias del capital social de una sociedad mercantil concesionaria de un aeropuerto o de su controladora. Dichas limitaciones también son aplicables para que un concesionario o un grupo de concesionarios de aeropuertos, participen en el capital de concesionarios o permisionarios de servicios de transporte aéreo.

La iniciativa establece la obligación de los concesionarios o permisionarios de permitir el acceso a los aeródromos civiles tanto a las autoridades federales para el cumplimiento de sus funciones de autoridad, como a los prestadores de servicios a la navegación aérea. Esta previsión es congruente con el ejercicio de la rectoría del Estado y con la necesidad de facilitar las labores tendientes a verificar la estricta observancia de las disposiciones en materia de seguridad y vigilancia.

CAPITULO VIII

De las tarifas y precios

ARTICULO 67. La Secretaría podrá establecer bases de regulación tarifaria y de precios para la prestación de los servicios aeroportuarios, y para los arrendamientos y contraprestaciones relacionadas con los contratos que los concesionarios o permisionarios celebren con los prestadores de servicios complementarios, cuando no existan condiciones razonables de competencia, de acuerdo con la opinión de la Comisión Federal de Competencia.

ARTICULO 68. Cuando la Secretaría, por sí o a petición de la parte afectada, considere que los servicios complementarios no reflejan condiciones adecuadas de competencia, solicitará la opinión de la Comisión Federal de Competencia para que, en su caso, se establezca regulación tarifaria o de precios.

ARTICULO 69. Las tarifas correspondientes a los servicios aeroportuarios y complementarios en los aeródromos civiles de servicio al público, deberán registrarse ante la Secretaría de manera previa al inicio de su vigencia, y deberán hacerse del conocimiento de los usuarios.

ARTICULO 70. La regulación tarifaria o de precios que llegue a aplicarse, se mantendrá sólo mientras subsistan las condiciones que la motivaron. Los prestadores de servicios sujetos a regulación podrán solicitar a la Comisión Federal de Competencia que emita su opinión sobre la subsistencia de tales condiciones.

En la regulación se podrán establecer tarifas y precios máximos por el uso de bienes o la prestación de servicios específicos o conjuntos de éstos, así como mecanismos de ajuste y períodos de vigencia. Esta regulación deberá permitir la prestación de los servicios y la explotación de los bienes en condiciones satisfactorias de calidad, competitividad y permanencia.

IX. Las quejas de los usuarios.

En el seno del comité, los participantes coordinarán sus acciones y asumirán los compromisos necesarios para el eficiente funcionamiento del aeropuerto.

En los aeródromos civiles donde se ubiquen bases aéreas militares o aeronavales, el comandante del mismo y el de la instalación militar, coordinarán lo conducente en las fracciones I a IV y VI de este artículo, a fin de dar prioridad a las operaciones aéreas militares por razones de seguridad nacional, interior y apoyo a la población civil en casos de desastre.

ARTICULO 63. En los aeropuertos el administrador aeroportuario determinará los horarios de aterrizaje y despegue y las prioridades de turno de las aeronaves, de conformidad con bases que fije el reglamento respectivo bajo criterios equitativos y no discriminatorios, y oyendo la recomendación del comité de operación y horarios a que se refiere el artículo 61 de esta Ley.

ARTICULO 64. Las construcciones e instalaciones en los terrenos adyacentes e inmediatos a los aeródromos civiles, dentro de las zonas de protección, estarán sujetas a las restricciones que señalen las disposiciones jurídicas a que se refiere el artículo 41 de esta Ley, a efecto de eliminar obstáculos a las operaciones de las aeronaves.

ARTICULO 65. Cada aeródromo civil de servicio al público deberá contar con sus propias reglas de operación, conforme a los criterios y lineamientos generales que disponga la Secretaría.

El concesionario o permisionario deberá someter las reglas de operación a la autorización de la Secretaría, escuchando previamente, y en su caso, al comité de operación y horarios.

ARTICULO 66. Para atender necesidades derivadas de caso fortuito o fuerza mayor, la Secretaría estará facultada para imponer modalidades en la operación de los aeródromos civiles y en la prestación de los servicios, sólo por el tiempo y proporción que resulte estrictamente necesario.

Por otra parte, se señala que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes podrá autorizar la cesión total de los derechos y obligaciones derivados de las concesiones o permisos, previo cumplimiento de determinados requisitos.

Es importante mencionar que a fin de contar con una planeación a mediano plazo, se establece la obligación del concesionario de elaborar un programa maestro de desarrollo que será considerado parte del título de concesión. En el caso del permisionario, se prevé la obligación de elaborar un programa indicativo de inversiones...

La iniciativa prevé que el concesionario o permisionario designe a una persona física como responsable de la función administrativa, que deberá ser autorizada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. En los aeropuertos esa persona establecerá los horarios de aterrizaje y despegue y las prioridades de turno de las aeronaves, de conformidad con bases que fije dicha dependencia federal, bajo criterios equitativos y no discriminatorios.

En materia de administración, corresponde a los concesionarios y permisionarios planear, programar y ejecutar las acciones necesarias para la operación, desarrollo y promoción del aeródromo civil, así como llevar a cabo las acciones conducentes a la ejecución del programa maestro de desarrollo o del programa indicativo de inversiones.

Con el propósito de coadyuvar en la promoción de cada aeropuerto y atender los aspectos que puedan afectar la actividad urbana y turística, así como el equilibrio ecológico de la zona, cada concesionario deberá constituir una comisión consultiva formada, entre otros, por representantes de los gobiernos estatal y municipal, de las cámaras de comercio, turismo e industria de la región, de los usuarios, y de la persona física encargada de la administración.

Por otra parte, la iniciativa establece que a los concesionarios o permisionarios les corresponde asegurar que los aeródromos civiles cuenten con la infraestructura, instalaciones, equipo, servicios y sistemas de organización adecuados y suficientes para que la operación se lleve a cabo sobre bases de seguridad, eficiencia y calidad. Asimismo, se señala que únicamente los aeródromos civiles, que tengan el carácter

de aeropuertos podrán prestar servicio a las aeronaves de transporte aéreo regular; esto es, a aquellas utilizadas por las líneas aéreas.

La presente iniciativa reconoce tres tipos de servicios: los aeroportuarios, que corresponde prestar originariamente al concesionario o permisionario del aeródromo civil; los complementarios, que pueden ser prestados por los concesionarios o permisionarios del servicio de transporte aéreo, y los comerciales, que se refieren a la venta de productos y servicios y que no son esenciales para la operación del aeródromo civil.

Es importante mencionar que, en este sentido, la iniciativa otorga prioridad a las aeronaves militares, a aquellas que apoyen a la población en casos de desastre, y a las que se encuentren en condiciones de emergencia para hacer uso de los aeródromos civiles y recibir servicios aeroportuarios y complementarios.

En el caso de aeródromos de servicio al público, la iniciativa señala que los servicios aeroportuarios y complementarios deben prestarse a los usuarios de manera permanente, uniforme y regular, en condiciones no discriminatorias en cuanto a calidad, oportunidad y precio, y conforme a prioridades de turno y horarios. Además, los aeródromos de servicio público deben contar con sus propias reglas de operación, conforme a los criterios y lineamientos que disponga la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Otra figura que se incorpora en la presente iniciativa es la del comité de operación y horarios, que habrá de constituirse en cada aeropuerto y se encargará de emitir recomendaciones principalmente relacionadas con el funcionamiento, operación y horario del aeropuerto; el programa maestro de desarrollo; la asignación de horarios de operación; áreas, posiciones de contacto y remotas, itinerarios y espacios dentro del aeropuerto; tarifas, precios y reglas de operación. Con la creación de este comité y para dar congruencia al esquema planteado, se propone derogar el artículo 8 de la Ley de Aviación Civil, toda vez que se limita a aludir a la existencia del comité de horarios.

De otra parte, se propone que en los casos en que se estime que no existen condiciones razonables de competencia, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, previa opinión de la Comisión Federal de Competencia, podrá establecer en la concesión o permiso corres-

Las áreas que se destinen a la prestación de los servicios comerciales serán descritas en el programa maestro de desarrollo o en el programa indicativo de inversiones, según sea el caso, y para modificarlas se requerirá de autorización previa de la Secretaría.

ARTICULO 61. En cada aeropuerto se constituirá un comité de operación y horarios que estará integrado por el concesionario del aeropuerto a través del administrador aeroportuario, por el comandante de aeródromo y por las demás autoridades civiles y militares que intervienen en el mismo, así como por los representantes de los concesionarios y permisionarios del servicio de transporte aéreo y de los prestadores de servicios.

Dicho comité será presidido por el administrador aeroportuario y su funcionamiento y operación se ajustará a un reglamento interno que se incluirá en las reglas de operación del aeropuerto.

ARTICULO 62. El comité de operación y horarios emitirá recomendaciones relacionadas con:

- I. El funcionamiento, operación y horario del aeropuerto;
- II. El programa maestro de desarrollo del aeropuerto y sus modificaciones;
- III. La asignación de horarios de operación, áreas, posiciones de contacto y remotas, itinerarios y de espacios dentro del aeropuerto, de acuerdo a los criterios establecidos;
- IV. Las condiciones para la prestación de los servicios aeroportuarios y complementarios;
- V. Las tarifas y los precios;
- VI. Las reglas de operación;
- VII. Las medidas necesarias para la eficiente operación aeroportuaria;
- VIII. La solución de los conflictos entre la administración del aeropuerto y los prestadores de servicios, y

ARTICULO 57. El concesionario proveerá lo necesario para que el aeropuerto cuente con opciones competitivas de servicios complementarios que permitan a los usuarios seleccionar al prestador de servicios que convenga a sus intereses.

Por razones de disponibilidad de espacio, eficiencia operativa y seguridad, el concesionario podrá limitar el número de los prestadores de servicios complementarios, después de escuchar la opinión del comité de operación y horarios del aeropuerto a que se refiere el artículo 61 de esta Ley. En este caso, el concesionario, con participación de los concesionarios y permisionarios del servicio de transporte aéreo, adjudicará los contratos correspondientes a los prestadores que ofrezcan las mejores condiciones para una operación eficiente y segura del aeropuerto, así como de calidad y precios para los usuarios.

ARTICULO 58. Los servicios complementarios no podrán dejar de prestarse. En el caso de aeropuertos donde los concesionarios y permisionarios del servicio de transporte aéreo no los proporcionen, el concesionario del aeropuerto deberá hacerlo, directamente o a través de los terceros que él designe y contrate, hasta en tanto prevalezca dicha situación. Para los demás aeródromos civiles, que no sean aeropuerto, corresponderá a los permisionarios prestar los servicios complementarios, directamente o a través de terceros.

ARTICULO 59. Cuando los aeródromos civiles de servicio particular o las instalaciones de uso particular dentro de un aeropuerto cuenten con capacidad excedente, la Secretaría, con vista en el interés público, podrá disponer que los permisionarios u operadores de las instalaciones de que se trate presten temporalmente servicio al público, conforme a condiciones que no les afecten operativa y financieramente.

La disposición estará vigente en tanto subsistan las causas que le dieron origen.

ARTICULO 60. La prestación de los servicios comerciales no debe constituir un obstáculo para la prestación de los servicios aeroportuarios y complementarios, ni la de éstos respecto a los aeroportuarios; ni poner en peligro la seguridad del aeródromo civil, o la operación de las aeronaves. En caso de que esto ocurra, la Secretaría ordenará las adecuaciones necesarias.

pondiente a aeródromos de servicio al público, bases de regulación tarifaria y de precios para la prestación de los servicios aeroportuarios, así como para los arrendamientos y contraprestaciones relacionadas con los contratos de prestación de servicios complementarios. Adicionalmente, se señala que cuando no se reflejen condiciones adecuadas de competencia en la prestación de servicios complementarios, podrá la Secretaría solicitar la opinión de la Comisión Federal de Competencia para que, en su caso, se establezca una regulación tarifaria o de precios.

A lo largo de esta iniciativa de Ley, se da especial énfasis a los aspectos vinculados con la seguridad. En particular, se señala que la vigilancia interna en los aeródromos civiles será responsabilidad del concesionario o permisionario, y que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes podrá contar con un cuerpo encargado de verificar que la seguridad y vigilancia en los mismos se lleve a cabo conforme a las disposiciones establecidas. Asimismo, se prevé que en situaciones de emergencia o cuando se ponga en peligro la paz interior o la seguridad nacional, las autoridades federales competentes presten en forma directa la vigilancia.

En congruencia con lo anterior, también se contempla la existencia de un comité nacional de seguridad aeroportuaria, encargado de emitir el programa nacional de seguridad aeroportuaria conforme a los lineamientos que señale la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. La iniciativa prevé que en cada aeropuerto funcionen comités locales de seguridad, que elaboren programas de seguridad adecuados.

En lo que se refiere a la protección del ambiente, la iniciativa establece que los concesionarios y permisionarios deberán observar las medidas necesarias para la atenuación del ruido, y también deberán contar con métodos apropiados para un control efectivo de la contaminación del aire, el agua y el suelo.

De conformidad con el espíritu de la iniciativa de Ley, se establecen disposiciones para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes verifique el cumplimiento de los reglamentos y la normatividad aplicable, y se incluyen sanciones a quienes infrinjan lo dispuesto en la Ley, que van desde la imposición de multas hasta la revocación de las concesiones o los permisos.

Finalmente, la presente iniciativa señala que Aeropuertos y Servicios Auxiliares continuará administrando los aeropuertos actualmente a su cargo, hasta en tanto la Secretaría de Comunicaciones y Transportes otorgue concesiones respecto de los mismos, o se decreten los términos y condiciones de su extinción, con estricto respeto de los derechos de los trabajadores.

Señores legisladores:

Las reformas al marco jurídico contenidas en esta iniciativa de Ley tienen el propósito de contribuir a la modernización de la infraestructura y del sistema aeroportuario mexicano, para fortalecer su participación en la edificación de un crecimiento económico sano, sostenido y con creación de empleos.

De aprobarse la presente iniciativa por el H. Congreso de la Unión, nuestro país contará con un marco regulatorio fundamental que impulsará el desarrollo de la actividad aeroportuaria; alentará la participación privada en los aeródromos civiles en condiciones que permitan contar con certeza y seguridad jurídica para su inversión y, sobre todo, beneficiará a los usuarios, manteniendo el Estado su rectoría para fortalecer la seguridad y soberanía nacionales. Esta iniciativa de Ley de Aeropuertos permite ampliar y fortalecer los instrumentos indispensables para desarrollar una infraestructura aeroportuaria moderna, eficiente y segura, que esté en condiciones de generar inversión y empleo, así como favorecer nuestra competitividad.

Por lo anteriormente expuesto y con fundamento en lo que dispone la fracción I del artículo 71 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, por el digno conducto de ustedes, señores secretarios, someto a consideración del Honorable Congreso de la Unión, la siguiente iniciativa de

Cuando los servicios aeroportuarios y complementarios se proporcionen en los aeropuertos por personas distintas a los concesionarios, los prestadores de dichos servicios deberán constituirse como sociedades mercantiles mexicanas.

ARTICULO 55. En los aeródromos civiles de servicio al público, las contraprestaciones por los servicios deberán pagarse de contado, salvo que en los contratos correspondientes se estipule lo contrario.

Si las contraprestaciones no son pagadas, los concesionarios o permisionarios, así como los prestadores de servicios podrán suspender la prestación de los mismos, únicamente por el servicio de que se trate y conforme a lo establecido en los contratos respectivos. En ningún caso se podrá negar el servicio de aterrizaje a los usuarios en los aeródromos civiles.

ARTICULO 56. Los prestadores de servicios aeroportuarios y complementarios que sean personas distintas a los concesionarios o permisionarios, deberán contar con capacidad técnica, según la naturaleza del servicio de que se trate; no encontrarse en los supuestos a que se refiere el artículo 22 de esta Ley y cumplir con las demás disposiciones aplicables.

Los contratos que celebren los concesionarios o permisionarios con los prestadores de los servicios aeroportuarios y complementarios y que de acuerdo al reglamento respectivo sean objeto de autorización por parte de la misma, deberán presentarse ante ésta en un plazo máximo de quince días naturales contados a partir de la fecha de su formalización. Si no se cuenta con la citada autorización dichos contratos no surtirán efectos. La Secretaría deberá resolver en un plazo máximo de treinta días naturales, y si no resuelve, se considerará autorizado el contrato.

Cuando el incumplimiento de los contratos a que se refiere el párrafo anterior, afecte la adecuada operación del aeródromo civil y constituya una causa de revocación de las previstas en el artículo 27 de esta Ley, la Secretaría, oyendo previamente al afectado, podrá revocar la autorización de dichos contratos. El concesionario o permisionario, en estos casos, deberá asegurar que no se interrumpan los servicios del aeródromo civil.

ARTICULO 49. Todos los concesionarios y permisionarios de aeródromos civiles están obligados a permitir su uso y prestar los servicios aeroportuarios y complementarios con que cuenten, en forma prioritaria, a las aeronaves militares; a aquéllas que apoyen en casos de desastre; y a las que se encuentren en condiciones de emergencia.

ARTICULO 50. El administrador aeroportuario podrá, en caso fortuito o de fuerza mayor, suspender por el tiempo estrictamente necesario la prestación de los servicios aeroportuarios, con el fin de preservar la seguridad de las personas y de los bienes. En estos casos, reportará de inmediato a la autoridad aeroportuaria y, en su caso, al comité de operación y horarios, las causas que motivaron tal medida.

ARTICULO 51. La Secretaría, mediante disposiciones de carácter general, deberá establecer requisitos para la acreditación técnica del personal a cargo de los servicios aeroportuarios y complementarios.

ARTICULO 52. Los prestadores de servicios aeroportuarios y complementarios que sean personas distintas a los concesionarios o permisionarios, por el hecho de suscribir el contrato respectivo, serán responsables solidarios con éstos ante la Secretaría, del cumplimiento de las obligaciones derivadas del mismo, relacionadas con el servicio respectivo, consignadas en el título de concesión o permiso.

ARTICULO 53. En los aeródromos civiles de servicio al público, los servicios aeroportuarios y complementarios, se prestarán a todos los usuarios solicitantes de manera permanente, uniforme y regular, en condiciones no discriminatorias en cuanto a calidad, oportunidad y precio, y conforme a las prioridades de turno y horarios establecidas en las reglas de operación del aeródromo civil, de acuerdo con los criterios señalados por la Secretaría.

Los servicios aeroportuarios se prestarán en forma gratuita a las aeronaves de Estado militares y aquéllas que realicen funciones de seguridad nacional.

ARTICULO 54. Todos los actos y contratos para la prestación de los servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales en los aeródromos civiles de servicio al público serán de carácter mercantil.

Ley de Aeropuertos

(D.O. 22-XII-95)

la operación se lleve a cabo sobre bases de seguridad, eficiencia y calidad.

ARTICULO 47. Los concesionarios o permisionarios deberán responsabilizarse del control de los accesos y tránsito de personas, vehículos y bienes en zonas restringidas del aeródromo civil, así como de que las áreas cercanas a los equipos de ayuda a la navegación aérea instalados dentro de los mismos, se mantengan libres de obstáculos que puedan afectar su operación.

ARTICULO 48. Para efectos de su regulación, los servicios en los aeródromos civiles se clasifican en:

I. Servicios aeroportuarios: los que le corresponde prestar originariamente al concesionario o permisionario, de acuerdo con la clasificación del aeródromo civil, y que pueden proporcionarse directamente o a través de terceros que designe y contrate. Estos servicios incluyen los correspondientes al uso de pistas, calles de rodaje, plataformas, ayudas visuales, iluminación, edificios terminales de pasajeros y carga, abordadores mecánicos; así como los que se refieren a la seguridad y vigilancia del aeródromo civil; y a la extinción de incendios y rescate, entre otros;

II. Servicios complementarios: los que pueden ser prestados por los concesionarios o permisionarios del servicio de transporte aéreo, para sí mismos o para otros usuarios, o por terceros que aquéllos designen. Estos servicios incluyen, entre otros, los de rampa, tráfico, suministro de combustible a las aeronaves, avituallamiento, almacenamiento de carga y guarda, mantenimiento y reparación de aeronaves.

Para la prestación de estos servicios deberá suscribirse contrato con el concesionario o permisionario del aeródromo civil de que se trate, y

III. Servicios comerciales: los que se refieren a la venta de diversos productos y servicios a los usuarios del aeródromo civil y que no son esenciales para la operación del mismo, ni de las aeronaves. Estos servicios pueden ser prestados directamente por el concesionario o permisionario, o por terceros que con él contraten el arrendamiento de áreas para comercios, restaurantes, arrendamiento de vehículos, publicidad, telégrafos, correo, casas de cambio, bancos y hoteles, entre otros.

VI. En el caso de aeropuertos, los concesionarios deberán coordinar las operaciones y demás servicios que se presten en el mismo, sobre bases equitativas y no discriminatorias, y

VII. Proporcionar la información estadística requerida por las autoridades competentes.

ARTICULO 44. En cada aeropuerto, el concesionario deberá constituir una comisión consultiva formada, entre otros, con representantes del gobierno estatal y municipal, así como de las cámaras de comercio, turismo e industria de la región, de los concesionarios y permisionarios del servicio de transporte aéreo que operen en el aeropuerto y del administrador aeroportuario.

La comisión consultiva coadyuvará en la promoción del aeropuerto y podrá emitir recomendaciones en relación con aquellos aspectos que afecten la actividad urbana y turística, así como el equilibrio ecológico de la zona, para lo cual el administrador del aeropuerto deberá informar a la comisión sobre el programa maestro de desarrollo y sus modificaciones, así como los principales proyectos de inversión para la expansión y modernización del aeropuerto.

La organización y funcionamiento de las comisiones consultivas se determinará en el reglamento respectivo.

CAPITULO VII

De la operación y los servicios

ARTICULO 45. La operación de los aeródromos civiles comprende la prestación de los servicios mediante el aprovechamiento de la infraestructura, instalaciones y equipos.

ARTICULO 46. Corresponderá a los concesionarios o permisionarios, conforme a las disposiciones aplicables y con base en el título de concesión o permiso respectivo, asegurar que los aeródromos civiles cuenten con la infraestructura, instalaciones, equipo, señalización, servicios y sistemas de organización, adecuados y suficientes para que

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Presidencia de la República.

ERNESTO ZEDILLO PONCE DE LEON, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes sabed:

Que el H. Congreso de la Unión, se ha servido dirigirme el siguiente

DECRETO

"EL CONGRESO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS DECRETA:

LA LEY DE AEROPUERTOS

CAPITULO I

Disposiciones generales

ARTICULO 1. La presente Ley es de orden público y tiene por objeto regular la construcción, administración, operación y explotación de los aeródromos civiles, los cuales son parte integrante de las vías generales de comunicación.

ARTICULO 2. Para los efectos de esta Ley se entenderá por:

I. Aeródromo civil: área definida de tierra o agua adecuada para el despegue, aterrizaje, acuatizaje o movimiento de aeronaves, con instalaciones o servicios mínimos para garantizar la seguridad de su operación.

Los aeródromos civiles se clasifican en aeródromos de servicio al público y aeródromos de servicio particular;

II. Aeródromo de servicio al público: aeródromo civil en el que existe la obligación de prestar servicios aeroportuarios y complementarios de manera general e indiscriminada a los usuarios.

Los aeródromos de servicio al público incluyen, en los términos de la presente Ley, a los aeropuertos, que son de servicio público y están sujetos a concesión, y a los aeródromos de servicio general, sujetos a permiso;

III. Aeródromo de servicio general: aeródromo de servicio al público, distinto a los aeropuertos, destinado a la atención de las aeronaves, pasajeros, carga y correo del servicio de transporte aéreo no regular, así como del transporte privado comercial y privado no comercial;

IV. Aeródromo de servicio particular: aeródromo civil destinado a los propios fines del permisionario o a los de terceros con quienes libremente contrate;

V. Aeródromo internacional: aeródromo de servicio al público declarado internacional por el Ejecutivo Federal y habilitado, de conformidad con las disposiciones aplicables, con infraestructura, instalaciones y equipos adecuados para atender a las aeronaves, pasajeros, carga y correo del servicio de transporte aéreo internacional, y que cuenta con autoridades competentes;

VI. Aeropuerto: aeródromo civil de servicio público, que cuenta con las instalaciones y servicios adecuados para la recepción y despacho de aeronaves, pasajeros, carga y correo del servicio de transporte aéreo regular, del no regular, así como del transporte privado comercial y privado no comercial.

Únicamente los aeródromos civiles que tengan el carácter de aeropuerto podrán prestar servicio a las aeronaves de transporte aéreo regular;

VIII. Administrador aeroportuario: persona física designada por el concesionario o permisionario de un aeródromo civil, que tendrá a su cargo la coordinación de las actividades de administración y operación que se realicen dentro del mismo;

ARTICULO 41. Los concesionarios y permisionarios deberán cumplir con las disposiciones federales, estatales y municipales en materia de desarrollo urbano y protección ambiental, que correspondan.

CAPITULO VI

De la administración

ARTICULO 42. La Secretaría, en el reglamento correspondiente, podrá establecer los requisitos que deberá reunir el administrador aeroportuario, cuyo nombramiento será hecho del conocimiento de la Secretaría por el concesionario o permisionario respectivo, en los términos y para los efectos del artículo 24 de esta Ley.

Los actos que lleve a cabo el administrador aeroportuario, se entenderán como realizados por el concesionario o permisionario, según sea el caso.

ARTICULO 43. En materia de administración corresponderá a los concesionarios y permisionarios, entre otros:

I. Planear, programar y efectuar las acciones necesarias para la operación, desarrollo y promoción del aeródromo civil;

II. Llevar a cabo las acciones conducentes a la ejecución del programa maestro de desarrollo o el programa indicativo de inversiones, según sea el caso;

III. Percibir en los términos que fijen los reglamentos correspondientes y el título de concesión o permiso, los ingresos por el uso de la infraestructura del aeródromo civil, por la celebración de contratos, por los servicios que preste directamente, así como por las actividades comerciales que realice;

IV. Establecer programas de capacitación y atender las disposiciones que sobre la materia establezca la autoridad competente;

V. Coordinar las actividades de los prestadores de servicios y usuarios del aeródromo civil para lograr un adecuado funcionamiento del mismo;

Los concesionarios y permisionarios de aeródromos civiles deberán adoptar las medidas necesarias que permitan atender de manera adecuada a las personas con discapacidad, así como a las de edad avanzada.

ARTICULO 37. Es de utilidad pública la construcción, ampliación y conservación de aeropuertos.

La Secretaría por sí, o por cuenta de los concesionarios, previa evaluación y cuando lo considere procedente, efectuará la compraventa o, en su defecto, promoverá la expropiación de los terrenos y construcciones necesarias para la construcción, ampliación y conservación de aeropuertos.

ARTICULO 38. El concesionario deberá elaborar un programa maestro de desarrollo, revisable cada cinco años, el cual una vez autorizado por la Secretaría, previa opinión de la Secretaría de la Defensa Nacional en el ámbito de su competencia, con base en las políticas y programas establecidos para el desarrollo del sistema aeroportuario nacional y su interrelación con otros modos de transporte, será parte integrante del título de concesión.

ARTICULO 39. El permisionario de un aeródromo de servicio al público deberá elaborar un programa indicativo de inversiones en materia de construcción, conservación y mantenimiento, en el que se incluyan medidas específicas relacionadas con la seguridad y la protección al ambiente, y hacerlo del conocimiento de la Secretaría.

ARTICULO 40. Para realizar trabajos de construcción o reconstrucción en los aeródromos civiles, distintos de aquéllos incluidos en los programas a que se refieren los artículos 38 y 39 de esta Ley, se requerirá autorización previa de la Secretaría.

Se exceptúan de lo dispuesto en el párrafo anterior, los trabajos de urgencia, de mantenimiento y los trabajos menores de construcción que no afecten las operaciones aéreas y se realicen para la conservación y buen funcionamiento del aeródromo civil, en el entendido de que el concesionario o permisionario informará a la Secretaría de las obras realizadas.

VIII. Secretaría: la Secretaría de Comunicaciones y Transportes;

IX. Servicios: comprenden los aeroportuarios, complementarios y comerciales, y

X. Zona de protección: espacio aéreo de dimensiones definidas, destinado a proteger los procedimientos de aproximación y salida de las aeronaves en los aeródromos civiles.

ARTICULO 3. Es de jurisdicción federal todo lo relacionado con la construcción, ampliación, operación y explotación de aeródromos civiles.

Corresponderá a los tribunales federales conocer de las controversias que se susciten con motivo de la aplicación de esta Ley, sin perjuicio de que aquéllas que surjan entre particulares puedan someterse a arbitraje, de conformidad con las disposiciones aplicables.

En todo caso las autoridades que conozcan de las controversias proveerán lo necesario para que no se interrumpa la prestación del servicio público de aeropuertos.

ARTICULO 4. Los aeródromos civiles se rigen por lo previsto en la presente Ley, por los tratados internacionales y, a falta de disposición expresa, se aplicará:

I. La Ley de Vías Generales de Comunicación;

II. La Ley General de Bienes Nacionales;

III. La Ley de Aviación Civil;

IV. La Ley Federal de Procedimiento Administrativo;

V. La Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y

VI. Los códigos de Comercio; Civil para el Distrito Federal en Materia Común y para toda la República en Materia Federal, y Federal de Procedimientos Civiles.

ARTICULO 5. Los aeródromos civiles según sus características en cuanto a infraestructura, instalaciones, equipos y servicios, se clasificarán en categorías, en los términos que establezca el reglamento respectivo.

CAPITULO II

De la autoridad aeroportuaria

ARTICULO 6. La Secretaría, como autoridad aeroportuaria, tendrá las siguientes atribuciones, sin perjuicio de las otorgadas a otras dependencias de la administración pública federal:

I. Planear, formular y establecer las políticas y programas para el desarrollo del sistema aeroportuario nacional, de acuerdo a las necesidades del país, así como propiciar la adecuada operación de la aviación civil;

II. Construir, administrar, operar y explotar aeródromos civiles y prestar los servicios, cuando así lo requiera el interés público;

III. Otorgar concesiones y permisos, así como autorizaciones en los términos de esta Ley, verificar su cumplimiento y resolver, en su caso, su modificación, terminación o revocación;

IV. Establecer las reglas de tránsito aéreo y las bases generales para la fijación de horarios de aterrizaje y despegue y las prioridades de turno de las aeronaves;

V. Fijar las bases para la prestación eficiente, competitiva y no discriminatoria de los servicios, así como establecer las condiciones mínimas de operación con las que deberán contar los aeródromos civiles según su naturaleza y categorías;

VI. Establecer las normas básicas de seguridad en los aeródromos civiles;

ARTICULO 32. Los aeródromos civiles en donde se preste servicio a aeronaves militares, se sujetarán en lo conducente a esta Ley, sin perjuicio de la coordinación que exista con la Secretaría de la Defensa Nacional y la Secretaría de Marina.

CAPITULO IV

De la cesión de derechos

ARTICULO 33. La Secretaría podrá autorizar, dentro de un plazo de noventa días naturales, contado a partir de la presentación de la solicitud, la cesión total de los derechos y obligaciones de las concesiones o permisos, siempre que el cesionario cumpla con los requisitos que esta Ley exige para ser concesionario o permisionario, se comprometa a realizar las obligaciones que se encuentren pendientes y asuma las condiciones que al efecto establezca la Secretaría.

ARTICULO 34. Los concesionarios o permisionarios en ningún caso podrán ceder, ni en forma alguna gravar, transferir o enajenar la concesión o el permiso, los derechos en ellos conferidos, así como los bienes afectos a la concesión o al permiso, a ningún gobierno o Estado extranjero.

ARTICULO 35. La ejecución de una garantía no significa la cesión automática de los derechos de la concesión o permiso de que se trate, a menos de que la Secretaría lo autorice.

CAPITULO V

De la infraestructura

ARTICULO 36. La Secretaría, mediante disposiciones de carácter general, establecerá las condiciones de construcción y conservación de los aeródromos civiles.

respectivo concesionario o permisionario, por lo menos en tres ocasiones por las causas previstas en la misma fracción.

ARTICULO 28. El titular de una concesión o permiso que hubiere sido revocado, estará imposibilitado para obtener, directa o indirectamente, otra concesión o permiso de los contemplados en la presente Ley, dentro de un plazo de cinco años contados a partir de la fecha en que hubiere quedado firme la resolución respectiva.

ARTICULO 29. Los concesionarios o permisionarios de servicios de transporte aéreo, sus controladoras, subsidiarias o filiales sólo podrán suscribir, individualmente o en su conjunto, directa o indirectamente, hasta el cinco por ciento de las acciones ordinarias del capital social de una sociedad mercantil concesionaria de un aeropuerto o de su controladora. La misma restricción en porcentaje se aplicará cuando la concesionaria de un aeropuerto participe en el capital de concesionarios o permisionarios de servicios de transporte aéreo.

En ningún caso, un grupo de concesionarios o permisionarios del servicio de transporte aéreo, sus controladoras, subsidiarias o filiales, podrán adquirir directa o indirectamente, mediante una o varias operaciones de cualquier naturaleza, simultáneas o sucesivas, el control de una sociedad concesionaria de un aeropuerto. La misma restricción se aplicará cuando un grupo de concesionarios de aeropuertos participen en el capital de concesionarios o permisionarios de servicios de transporte aéreo.

ARTICULO 30. Los concesionarios o permisionarios deberán dar aviso a la Secretaría de las modificaciones que realicen a sus estatutos, relativas a la disolución anticipada, cambio de objeto, fusión, transformación o escisión, noventa días naturales antes de su formalización.

ARTICULO 31. Los concesionarios o permisionarios deberán permitir el acceso a los aeródromos civiles a las autoridades federales, con el fin de que puedan desarrollar sus funciones de autoridad en los mismos, y a los prestadores de los servicios a la navegación aérea, para lo cual estarán obligados a destinar un espacio adecuado en los aeródromos civiles, cuyas dimensiones y demás términos y condiciones serán fijados en el título de concesión o permiso respectivo.

VII. Disponer el cierre parcial o total de aeródromos civiles, cuando no reúnan las condiciones de seguridad para las operaciones aéreas;

VIII. Vigilar, supervisar, inspeccionar y verificar aeródromos civiles;

IX. Llevar el Registro Aeronáutico Mexicano, a efecto de incluir las inscripciones relacionadas con aeródromos civiles;

X. Imponer las sanciones que correspondan por el incumplimiento a lo previsto en esta Ley;

XI. Interpretar la presente Ley y sus reglamentos para efectos administrativos, y

XII. Las demás que le otorguen esta Ley y otros ordenamientos.

ARTICULO 7. El comandante de aeródromo representará a la Secretaría en su carácter de autoridad aeroportuaria y ejercerá sus atribuciones en los aeródromos civiles, dentro de la adscripción territorial que expresamente le sea determinada por la misma.

En el ejercicio de sus funciones levantará actas administrativas; coordinará sus actividades con las demás autoridades civiles y militares que ejerzan funciones en el aeródromo civil; verificará que los sistemas de emergencia se encuentren en óptimas condiciones de uso; reportará a las autoridades competentes todas aquellas situaciones que deban ser hechas de su conocimiento y, en general, realizará los actos indispensables que se requieran para hacer efectivas las atribuciones de la Secretaría.

ARTICULO 8. Las autoridades competentes realizarán las acciones necesarias para el adecuado ejercicio de las atribuciones que les correspondan en los aeródromos civiles, para lo cual estas deberán contar con áreas e instalaciones apropiadas en los mismos.

En el ejercicio de sus funciones, las autoridades deberán programar, coordinar y realizar sus actividades en forma tal que no impidan la eficiencia general en la operación de los aeródromos civiles y en la prestación de los servicios. Asimismo, deberán contar con el personal

capacitado, suficiente y adecuado, de acuerdo a los horarios, número de pasajeros y operaciones.

La Secretaría, como autoridad aeroportuaria, deberá llevar a cabo todos aquellos actos en el interior de los aeródromos civiles que sean necesarios para la debida coordinación entre las autoridades que actúen en los mismos.

ARTICULO 9. Corresponderá al Estado, por conducto del órgano u organismo que al efecto designe, la prestación de los servicios de control de tránsito aéreo, radioayudas, telecomunicaciones e información aeronáuticas.

CAPITULO III

De las concesiones y de los permisos *Sección primera* *De las concesiones*

ARTICULO 10. Se requiere concesión otorgada por la Secretaría para la administración, operación, explotación y, en su caso, construcción de aeropuertos.

Las concesiones a que se refiere este artículo se otorgarán únicamente a sociedades mercantiles constituidas conforme a las leyes mexicanas e incluirán las actividades de administración, operación, explotación y, en su caso, construcción.

ARTICULO 11. Las concesiones a que se refiere esta sección se otorgarán mediante licitación pública, conforme a lo siguiente:

I. La Secretaría, por sí o a petición del interesado, expedirá convocatoria pública para que se presenten proposiciones en presencia de los participantes;

II. Cuando exista petición del interesado, la Secretaría, en un plazo máximo de ciento ochenta días naturales, expedirá la convocatoria; o señalará al propio interesado las razones de la improcedencia de su petición;

medidas previstas en el mismo, en el caso del concesionario o persona moral permisionaria, o incurrir en los citados supuestos en el caso de persona física permisionaria;

VII. Modificar el porcentaje de inversión extranjera en contravención a lo establecido en el artículo 19 de esta Ley;

VIII. Contravenir las disposiciones en materia de seguridad en los aeródromos civiles, establecidas en esta Ley y otros ordenamientos aplicables;

IX. Interrumpir, total o parcialmente, la operación del aeródromo civil o la prestación de los servicios aeroportuarios o complementarios, sin causa justificada;

X. No cumplir con las obligaciones de conservación y mantenimiento del aeródromo civil;

XI. Prestar servicios distintos a los que le son permitidos;

XII. No cubrir las indemnizaciones por daños que se originen con motivo de la prestación de los servicios;

XIII. Aplicar tarifas y precios que excedan a los registrados o, en su caso, sujetos a regulación;

XIV. Ejecutar u omitir actos que impidan o tiendan a impedir la actuación de otros prestadores de servicios que tengan derecho a ello, así como la de autoridades que ejerzan atribuciones dentro del aeródromo civil, y

XV. En general, incumplir cualquiera de las obligaciones o condiciones establecidas en esta Ley, sus reglamentos y en el título de concesión o permiso respectivos, siempre que por el incumplimiento se haya impuesto una sanción y ésta haya quedado firme en términos de ley.

La Secretaría podrá revocar las concesiones o permisos de manera inmediata únicamente en los supuestos de las fracciones I a VI anteriores.

En los casos de las fracciones VII a XV, la Secretaría sólo podrá revocar la concesión o permiso cuando previamente hubiese sancionado al

IV. Rescate, en caso de bienes del dominio público;

V. Desaparición del objeto o de la finalidad de la concesión o permiso, salvo causa de fuerza mayor;

VI. Disolución, liquidación o quiebra de la concesionaria o permisionaria, y

VII. Muerte de la persona física permisionaria.

En el caso de resaca seguirá el procedimiento establecido en el artículo 26 de la Ley General de Bienes Nacionales y procederá indemnización.

La terminación de la concesión o permiso no extingue las obligaciones contraídas por el titular durante su vigencia.

ARTICULO 27. Serán causas de revocación de las concesiones y permisos, las siguientes:

I. No iniciar la administración, operación, explotación o, en su caso, construcción del aeródromo civil, en los plazos que al efecto se establezcan en el título de concesión o permiso;

II. No mantener vigentes los seguros a que se refiere esta Ley;

III. Ceder, gravar, transferir o enajenar las concesiones o los permisos, los derechos en ellos conferidos o los bienes afectos a los mismos, en contravención a lo dispuesto en esta Ley;

IV. Alterar la naturaleza o condiciones de los aeródromos civiles establecidas en el título de concesión o permiso, sin autorización de la Secretaría;

V. Consentir el uso del aeródromo civil a cualquier aeronave que no cumpla con los requisitos de la Ley de Aviación Civil, o no haya sido autorizada por quien controla la navegación aérea, o que su acción u omisión dolosa contribuya a la comisión de algún delito;

VI. Tener conocimiento de que se ha incurrido en los supuestos establecidos en el artículo 22 de esta Ley, y no haber tomado l-

III. La convocatoria se publicará en el *Diario Oficial de la Federación* y, en por lo menos, un periódico de amplia circulación de la entidad federativa en donde se encuentre o pretenda establecer el aeropuerto;

IV. Las bases del concurso incluirán, como mínimo:

a) La descripción del proyecto;

b) La descripción de los terrenos y de su situación jurídica;

c) Las modalidades de operación y los servicios que se podrán prestar;

d) Las condiciones de seguridad con que debe contar el aeropuerto;

e) La vigencia de la concesión, y

f) Los criterios con que se seleccionará el ganador, que podrán tomar en cuenta, entre otros, los niveles de calidad ofrecidos, el monto de las inversiones requeridas, las especificaciones técnicas propuestas, la capacidad de operación, las tarifas y las contraprestaciones ofrecidas al Estado;

V. Los interesados deberán acreditar su capacidad jurídica, técnica, administrativa y financiera, debiendo señalar previamente:

a) Aquellas actividades cuya ejecución pretendan contratar con terceros;

b) En su caso, demostrar legalmente la posibilidad de usar y aprovechar el terreno para establecer las instalaciones necesarias para servicios, según se trate;

c) Que cumple con los requisitos técnicos de seguridad y disposiciones en materia ambiental, y

d) Que cuenta con el personal técnico y administrativo capacitado;

VI. La Secretaría emitirá el fallo con base en el análisis comparativo de las proposiciones recibidas, el cual será dado a conocer a todos los participantes;

VII. La Secretaría, en su caso, otorgará la concesión dentro del plazo señalado en las bases correspondientes, y un extracto del título respectivo se publicará en el *Diario Oficial de la Federación* a costa del concesionario, y

VIII. No se otorgará la concesión cuando las proposiciones presentadas no ofrezcan las mejores condiciones para el desarrollo aeroportuario nacional; no cumplan con los requisitos de las bases de la licitación, así como con las especificaciones técnicas o de seguridad del aeropuerto, o por causas que pudieran afectar la soberanía y seguridad nacional; o bien las proposiciones económicas que, en su caso se presenten, no sean satisfactorias a juicio de la Secretaría. En estos casos, se declarará desierta la licitación y podrá expedirse una nueva convocatoria.

ARTICULO 12. La Secretaría podrá otorgar concesiones, sin sujetarse a licitación pública, en los siguientes casos:

I. A los permisionarios de aeródromos civiles en operación que pretendan adoptar el carácter de aeropuerto, siempre que el cambio propuesto sea congruente con las políticas y programas para el desarrollo aeroportuario nacional, el aeródromo civil haya estado en operación continua por lo menos los últimos cinco años, y se cumpla con los requisitos para la concesión de que se trate, y

II. A los concesionarios que requieran un aeropuerto complementario, con el objeto de satisfacer un incremento en la demanda y siempre que se demuestre que dicho incremento es necesario para ampliar la capacidad existente con otro aeropuerto; que la operación de ambos aeropuertos por el mismo concesionario será económicamente más eficiente, en comparación con otras opciones, para lograr una mejor coordinación y prestación de los servicios; que se ha cumplido con las obligaciones establecidas en el título de concesión y que se reúnen los requisitos que al efecto se señalen, para la nueva concesión.

Cuando por causas de interés público se ordene la reubicación de un aeropuerto, el concesionario del mismo tendrá derecho a recibir en forma directa la nueva concesión, si cumple con los requisitos establecidos.

I. El nombre, nacionalidad y domicilio del concesionario o permisionario;

II. El objeto de la concesión o permiso;

III. La delimitación del aeródromo civil y de su zona de protección, así como la determinación de su régimen inmobiliario;

IV. Las condiciones de construcción, administración, operación y explotación del aeródromo civil, así como de su seguridad operativa;

V. El programa maestro de desarrollo o, en su caso, el programa indicativo de inversiones, a que se refieren los artículos 38 y 39 de esta Ley;

VI. Las condiciones de seguridad del aeródromo civil;

VII. Los requisitos para el inicio de operaciones;

VIII. Los servicios que podrá prestar el concesionario o permisionario;

IX. La facultad para arrendar los espacios en los aeródromos civiles para la prestación de los servicios de que se trate;

X. Los derechos y obligaciones del concesionario o permisionario;

XI. El periodo de vigencia;

XII. Las características y el monto de la garantía que, en su caso, deberá otorgar el concesionario, y

XIII. En su caso, las contraprestaciones y su forma de pago.

ARTICULO 26. Las concesiones y permisos, según sea el caso, terminan por:

I. Vencimiento del plazo establecido, o de las prórrogas que se hubieran otorgado;

II. Renuncia del titular;

III. Revocación;

año de prisión o por delitos patrimoniales, contra la propiedad o la salud cualquiera que haya sido la pena. La misma restricción se aplicará a los directores generales o sus equivalentes, o a los socios, o miembros del órgano de administración de las personas morales concesionarias o permisionarias.

En caso de que se incurra en los supuestos señalados en el párrafo anterior, el concesionario o persona moral permisionaria tiene obligación de remover al miembro del órgano de administración respectivo, o si se trata de los socios, de iniciar las medidas conducentes a la transmisión de los títulos representativos correspondientes. Esta obligación deberá preverse en los estatutos sociales.

ARTICULO 23. Cuando cualquier persona o grupo de personas adquiera, directa o indirectamente, mediante una o varias operaciones de cualquier naturaleza, simultáneas o sucesivas, el control de una sociedad concesionaria o permisionaria de un aeródromo civil, se requerirá notificar a la Secretaría. En caso de que la Secretaría, dentro de los treinta días naturales siguientes a la notificación respectiva, no objete dicha adquisición, se entenderá como aprobada.

Para los efectos señalados en el presente artículo, se entenderá que una persona o grupo de personas adquiere el control de un aeródromo civil cuando sea propietario de treinta y cinco por ciento o más de los títulos representativos del capital social de una concesionaria o permisionaria, tenga el control de la asamblea general de accionistas, esté en posibilidad de nombrar a la mayoría de los miembros encargados de la administración, o por cualquier otro medio controle el aeródromo civil de que se trate.

ARTICULO 24. El cambio de director general, de cualquier miembro del consejo de administración de la concesionaria o permisionaria o del administrador aeroportuario, deberá ser notificado a la Secretaría. En caso de que la Secretaría, dentro de los treinta días naturales siguientes a la notificación respectiva, no objete dichas designaciones, se entenderán como confirmadas.

ARTICULO 25. El título de concesión o permiso, según sea el caso, deberá contener, entre otros:

ARTICULO 13. En caso de que los concesionarios a que hace referencia el artículo 12, no manifiesten interés en recibir la nueva concesión, se seguirán los procedimientos establecidos en esta Ley para otorgarla.

ARTICULO 14. La Secretaría podrá otorgar concesiones, sin sujetarse a licitación pública, a las entidades de la administración pública federal.

Asimismo, la Secretaría podrá asignar concesiones a las sociedades mercantiles con participación mayoritaria de los gobiernos de las entidades federativas o de los municipios constituidas para la administración, operación, explotación y, en su caso, construcción de aeropuertos.

En todos los casos, los concesionarios deberán cumplir con lo previsto en la presente Ley y sus reglamentos.

La Secretaría se reserva la facultad de restringir la cesión de derechos de las concesiones otorgadas de conformidad con este artículo.

ARTICULO 15. Las concesiones se otorgarán hasta por un plazo de cincuenta años, y podrán ser prorrogadas, en una o varias ocasiones hasta por un plazo que no exceda de cincuenta años adicionales, siempre que el concesionario hubiere cumplido con las condiciones previstas en el título respectivo y lo solicite antes de que den inicio los últimos cinco años de la vigencia de la concesión, y acepte las nuevas condiciones que establezca la Secretaría.

ARTICULO 16. Los aeropuertos construidos sobre bienes del dominio particular deberán ser utilizados, durante el tiempo de vigencia de la concesión, exclusivamente para su objeto, aun en el caso de que fueran gravados o enajenados, salvo autorización previa de la Secretaría. Esta limitación deberá inscribirse en el Registro Público de la Propiedad correspondiente.

Al término de la concesión y para mantener en operación el aeropuerto, la Federación tendrá derecho de preferencia para la adquisición del mismo, mediante avalúo que se lleve a cabo de conformidad con lo establecido en las disposiciones aplicables o, en caso de que el propietario prefiera mantener su propiedad, para su arrendamiento.

*Sección segunda
De los permisos*

ARTICULO 17. La Secretaría otorgará permisos a personas físicas, o personas morales constituidas conforme a las leyes mexicanas, para la administración, operación, explotación y, en su caso, construcción de aeródromos civiles distintos a los aeropuertos.

Para aeródromos de servicio general, el permiso se otorgará exclusivamente a sociedades mercantiles mexicanas, e incluirán las actividades de administración, operación, explotación y, en su caso, construcción.

Los permisos se otorgarán previo cumplimiento de los requisitos exigidos en esta Ley y sus reglamentos; por los plazos que señale el permiso respectivo, pero en ningún caso podrán exceder de treinta años y podrán ser prorrogados por tiempo determinado, siempre que se hubiese cumplido con lo previsto en el título y se acepten las nuevas condiciones que establezca la Secretaría.

ARTICULO 18. Los interesados en obtener permiso deberán acreditar, como mínimo, y según la naturaleza del aeródromo civil de que se trate, lo siguiente:

I. La capacidad jurídica, técnica, administrativa y financiera, para asegurar que se opere en condiciones de calidad y seguridad, y

II. La acreditación legal de la posibilidad de usar y aprovechar el terreno para establecer instalaciones necesarias para prestar los servicios, según se trate, que cumpla con requisitos técnicos de seguridad y disposiciones en materia ambiental y cuente con el personal técnico y administrativo capacitado.

La resolución de la Secretaría sobre el otorgamiento de permisos, deberá emitirse en un plazo que no exceda de noventa días naturales, contado a partir de aquél en que se hubiere presentado la solicitud debidamente integrada.

*Sección tercera
Disposiciones comunes*

ARTICULO 19. La inversión extranjera podrá participar hasta el cuarenta y nueve por ciento en el capital de las sociedades concesionarias o permisionarias de aeródromos de servicio al público.

Se requerirá resolución favorable de la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras para que la inversión a que se refiere el párrafo anterior participe en un porcentaje mayor. Dicha Comisión deberá considerar al resolver, que se propicie el desarrollo regional y tecnológico, y se salvaguarde la integridad soberana de la Nación.

ARTICULO 20. Cuando se trate de bienes del dominio público de la Federación, la Secretaría también podrá concesionar su uso y aprovechamiento, en los términos de la ley de la materia. La duración de esta concesión se sujetará a la vigencia de la concesión o permiso otorgado de conformidad con la sección primera y segunda de este capítulo.

Al término del plazo de la concesión de bienes del dominio público de la Federación, las obras e instalaciones adheridas de manera permanente al inmueble concesionado revertirán en favor de la Nación.

ARTICULO 21. Para el otorgamiento de concesiones y permisos previstos en esta Ley, se deberá contar con la opinión de una comisión intersecretarial, que tendrá por objeto conocer las propuestas que al efecto presente la Secretaría, para lo cual deberá atender principalmente a criterios de capacidad jurídica, administrativa y financiera de los posibles concesionarios o permisionarios.

La comisión intersecretarial a que se refiere el párrafo anterior, se constituirá mediante acuerdo del Ejecutivo Federal; en todo caso, formarán parte de la misma la Secretaría de la Defensa Nacional, la Secretaría de Marina y la Procuraduría General de la República; será presidida por la Secretaría; y conocerá de los asuntos que el propio acuerdo señale.

ARTICULO 22. No podrán ser titulares de permisos las personas físicas que estén inhabilitadas para ejercer el comercio, hayan sido condenados por delito doloso que amerite pena privativa de libertad de más de un



**FACULTAD DE INGENIERIA U.N.A.M.
DIVISION DE EDUCACION CONTINUA**

**CURSOS INSTITUCIONALES
XXVII CURSO INTERNACIONAL DE
INGENIERÍA DE AEROPUERTOS**

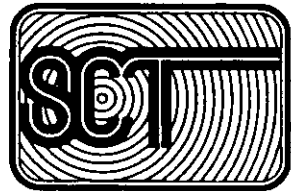
Del 30 de agosto al 29 de octubre.

**Módulo IV "Mantenimiento y Operación".
Del 15 al 29 de octubre.**

Reglamento de la Ley de Aviación Civil.

Ing. Gilberto Vázquez Alanís.
Palacio de Minería
1999.

**SECRETARIA
DE COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES**



LEY DE AVIACION CIVIL Y REGLAMENTO

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Presidencia de la República.

ERNESTO ZEDILLO PONCE DE LEON, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes sabed:

Que el H. Congreso de la Unión, se ha servido dirigirme el siguiente

DECRETO

"EL CONGRESO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, DECRETA:

LEY DE AVIACION CIVIL

CAPITULO I

Disposiciones generales

ARTICULO 1. La presente Ley es de orden público y tiene por objeto regular la explotación, el uso o aprovechamiento del espacio aéreo situado sobre el territorio nacional, respecto de la prestación y desarrollo de los servicios de transporte aéreo civil y de Estado.

El espacio aéreo situado sobre el territorio nacional es una vía general de comunicación sujeta al dominio de la Nación.

ARTICULO 2. Para los efectos de esta Ley, se entenderá por:

- I. **Aeronave:** cualquier vehículo capaz de transitar con autonomía en el espacio aéreo con personas, carga o correo;

-
- II. **Aeródromo civil:** área definida de tierra o de agua adecuada para el despegue, aterrizaje, acuatizaje o movimiento de aeronaves, con instalaciones o servicios mínimos para garantizar la seguridad de su operación;
 - III. **Aeropuerto:** aeródromo civil de servicio público, que cuenta con las instalaciones y servicios adecuados para la recepción y despacho de aeronaves;
 - IV. **Aerovía:** ruta aérea dotada de radioayudas a la navegación.
 - V. **Certificado de aeronavegabilidad:** documento oficial que acredita que la aeronave está en condiciones técnicas satisfactorias para realizar operaciones de vuelo;
 - VI. **Certificado de matrícula:** documento que identifica y determina la nacionalidad de la aeronave;
 - VII. **Helipuerto:** aeródromo civil para el uso exclusivo de helicópteros;
 - VIII. **Ruta:** espacio aéreo establecido por la Secretaría para canalizar el tráfico aéreo.
 - IX. **Secretaría:** la Secretaría de Comunicaciones y Transportes;
 - X. **Servicio al público de transporte aéreo:** el que se ofrece de manera general y que, en términos de la presente Ley, incluye el servicio público sujeto a concesión, así como otros servicios sujetos a permiso.
 - XI. **Servicio de transporte aéreo regular:** el que está sujeto a itinerarios, frecuencias de vuelos y horarios;
 - XII. **Servicio de transporte aéreo nacional:** el que se presta entre dos o más puntos dentro del territorio nacional, y

XIII. Tratados: los definidos como tales en la fracción I del artículo 2 de la Ley sobre la Celebración de Tratados.

ARTICULO 3. La explotación, uso o aprovechamiento del espacio aéreo situado sobre el territorio nacional, es de jurisdicción federal.

Corresponderá a los tribunales federales conocer de las controversias que se susciten con motivo de la aplicación de esta Ley, sin perjuicio de que las controversias que surjan entre particulares se sometan a arbitraje, de conformidad con las disposiciones aplicables.

Los hechos ocurridos y los actos realizados a bordo de una aeronave civil con matrícula mexicana, se sujetarán a las leyes y autoridades mexicanas; y los que ocurran o se realicen a bordo de una aeronave civil extranjera durante el vuelo de la misma sobre territorio nacional, se regirán por las leyes y autoridades del Estado de matrícula de la aeronave, sin perjuicio de lo establecido en los tratados.

En el caso de comisión de delitos en aeronaves, se estará a lo dispuesto por el Código Penal para el Distrito Federal en Materia de Fuero Común y para toda la República en Materia de Fuero Federal.

Son aplicables a la navegación aérea civil las disposiciones que, sobre nacimientos y defunciones a bordo de un buque con bandera mexicana, establece el Código Civil para el Distrito Federal en Materia Común y para toda la República en Materia Federal.

ARTICULO 4. La navegación civil en el espacio aéreo sobre territorio nacional se rige por lo previsto en esta Ley, por los tratados y, a falta de disposición expresa, se aplicará:

- I. La Ley de Vías Generales de Comunicación;
 - II. La Ley General de Bienes Nacionales;
 - III. La Ley Federal de Procedimiento Administrativo, y
 - IV. Los códigos de Comercio; Civil para el Distrito Federal en
-

Materia Común y para toda la República en Materia Federal; y
Federal de Procedimientos Civiles.

ARTICULO 5. Las aeronaves mexicanas se clasifican en:

I. Civiles, que podrán ser:

a) De servicio al público: las empleadas para la prestación al público de un servicio de transporte aéreo regular o no regular, nacional o internacional, y

b) Privadas: las utilizadas para usos comerciales diferentes al servicio al público o para el transporte particular sin fines de lucro, y

II. De Estado, que podrán ser:

a) Las de propiedad o uso de la Federación distintas de las militares; las de los gobiernos estatales y municipales, y las de las entidades paraestatales, y

b) Las militares, que son las destinadas o en posesión del Ejército, Armada y Fuerza Aérea Nacionales.

CAPITULO II

De la autoridad aeronáutica

ARTICULO 6. La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones en materia de aviación civil, sin perjuicio de las otorgadas a otras dependencias de la administración pública federal:

I. Planear, formular y conducir las políticas y programas para la regulación y el desarrollo de los servicios de transporte aéreo;

II. Otorgar concesiones y permisos, verificar su cumplimiento y resolver, en su caso, su modificación o terminación;

-
- III. Expedir las normas oficiales mexicanas y demás disposiciones administrativas;
 - IV. Prestar y controlar los servicios a la navegación aérea y establecer las condiciones de operación a que deben sujetarse;
 - V. Expedir y aplicar las medidas y normas de seguridad e higiene que deben observarse en los servicios de transporte aéreo, así como verificar su cumplimiento;
 - VI. Expedir certificados de matrícula y de aeronavegabilidad, así como llevar el Registro Aeronáutico Mexicano;
 - VII. Establecer y verificar el sistema de aerovías dentro del espacio aéreo nacional;
 - VIII. Participar en los organismos internacionales y en las negociaciones de tratados;
 - IX. Promover la formación, capacitación y adiestramiento del personal técnico aeronáutico;
 - X. Expedir y, en su caso, revalidar o cancelar las licencias del personal técnico aeronáutico;
 - XI. Interpretar la presente Ley y sus reglamentos para efectos administrativos, y
 - XII. Las demás que señalen esta Ley y demás ordenamientos aplicables.

ARTICULO 7. La Secretaría ejercerá la autoridad aeronáutica en los aeropuertos, helipuertos y aeródromos en general, a través del comandante de aeropuerto quien deberá ser mexicano por nacimiento que no adquiera otra nacionalidad.

El comandante de aeropuerto tendrá las atribuciones que a continuación se mencionan, las cuales ejercerá en las demarcaciones

geográficas que expresamente le sean determinadas por la propia Secretaría:

- I. Autorizar o suspender la operación de las aeronaves, conforme a lo dispuesto por esta Ley;
- II. Verificar que los servicios de control de tránsito aéreo, de radioayudas a la navegación y de ayudas visuales se ajusten a las disposiciones aplicables;
- III. Verificar la vigencia de las licencias y capacidades del personal técnico aeronáutico, de los certificados de matrícula y de aeronavegabilidad de las aeronaves;
- IV. Verificar el cumplimiento de las condiciones de seguridad e higiene en los servicios de transporte aéreo;
- V. Disponer el cierre parcial o total de aeropuertos, helipuertos o aeródromos en general, cuando no reúnan las condiciones de seguridad para las operaciones aéreas;
- VI. Prohibir a cualquier piloto o miembro de la tripulación la realización de operaciones, cuando no cumplan con las disposiciones aplicables;
- VII. Levantar actas administrativas por violaciones a lo previsto en esta Ley, sus reglamentos y normas oficiales mexicanas; actuar como auxiliar del ministerio público; cumplimentar las resoluciones judiciales; y coordinar sus actividades con las demás autoridades que ejerzan funciones en los aeropuertos, y
- VIII Las demás que señalen esta Ley y demás ordenamientos aplicables.

Para estos efectos, el comandante dispondrá del apoyo de un cuerpo de verificadores aeronáuticos subordinados a él.

ARTICULO 8. DEROGADO POR EL ARTICULO SEGUNDO TRANSITORIO DE LA LEY DE AEROPUERTOS

CAPITULO III

De las concesiones y de los permisos

*Sección Primera
De las concesiones*

ARTICULO 9. Se requiere de concesión que otorgue la Secretaría para prestar el servicio público de transporte aéreo nacional regular. Tal concesión sólo se otorgará a personas morales mexicanas.

Los interesados en la obtención de concesiones deberán acreditar:

- I. La capacidad técnica, financiera, jurídica y administrativa para prestar el servicio en condiciones de calidad, seguridad, oportunidad, permanencia y precio;
- II. La disponibilidad de aeronaves y demás equipo aéreo que cumplan con los requisitos técnicos de seguridad, las condiciones de aeronavegabilidad requeridas y las disposiciones en materia ambiental, y
- III. La disponibilidad de hangares, talleres, de la infraestructura necesaria para sus operaciones, así como del personal técnico aeronáutico y administrativo capacitado para el ejercicio de la concesión solicitada.

Los concesionarios a que se refiere este artículo podrán prestar el servicio de transporte aéreo regular internacional siempre que cuenten con la autorización de las rutas correspondientes por parte de la Secretaría

ARTICULO 10. Las concesiones se otorgarán hasta por un plazo de treinta años y podrán ser prorrogadas en una o varias ocasiones,

siempre que cada una de dichas prórrogas no exceda el plazo a que se refiere este artículo, y el concesionario:

- I. Hubiere cumplido con las obligaciones señaladas en la concesión que se pretenda prorrogar;
- II. Lo solicite a más tardar un año antes de su conclusión;
- III. Hubiere realizado un mejoramiento en la calidad de los servicios prestados durante la vigencia de la concesión, de acuerdo con las verificaciones sistemáticas practicadas conforme a los indicadores de eficiencia y seguridad que se determinen en los reglamentos respectivos y demás disposiciones aplicables, y
- IV. Acepte las nuevas condiciones que establezca la Secretaría, con base en esta Ley.

Sección Segunda *De los permisos*

ARTICULO 11. Los servicios de transporte aéreo sujetos a permisos serán:

- I. Nacional no regular;
- II. Internacional regular;
- III. Internacional no regular, y
- IV. Privado comercial.

Los permisos se otorgarán: a personas morales mexicanas en el caso de la fracción I; a sociedades extranjeras en el supuesto de la fracción II; a personas morales mexicanas o sociedades extranjeras en el caso de la fracción III; y a personas físicas o morales mexicanas o extranjeras en el de la fracción IV.

Para la prestación del servicio de transporte aéreo internacional regular por personas morales mexicanas, se estará a lo dispuesto en el artículo 9 de esta Ley.

Asimismo, requerirá de permiso el establecimiento de talleres aeronáuticos y centros de capacitación y adiestramiento, que podrá otorgarse a personas físicas o morales mexicanas o extranjeras.

Los permisos se otorgarán por plazo indefinido.

En el reglamento correspondiente se precisarán los requisitos para la obtención de los permisos a que se refiere este artículo.

Sección Tercera

Disposiciones comunes

ARTICULO 12. Las concesiones y los permisos se otorgarán a las personas que cumplan con los requisitos establecidos en esta Ley y sus reglamentos.

La resolución correspondiente deberá emitirse en un plazo que no exceda de noventa días naturales, contados a partir de aquél en que se hubiere presentado la solicitud debidamente integrada.

La participación de la inversión extranjera en el capital de las personas morales mexicanas, se sujetará a lo dispuesto por la ley de la materia.

ARTICULO 13. El título de concesión o el permiso deberá incluir, cuando menos, lo siguiente;

- I. El nombre y domicilio del concesionario o permisionario;
- II. El objeto de la concesión o el permiso;
- III. En su caso, las rutas o vuelos autorizados;

-
- IV. Los programas de desarrollo y, en su caso, los programas de mantenimiento del servicio;
 - V. Los derechos y obligaciones de los concesionarios o permisionarios, y
 - VI. El período de vigencia.

ARTICULO 14. Las concesiones o los permisos terminan por:

- I. Vencimiento del plazo establecido en la concesión o de la prórroga que, en su caso, se hubiere otorgado;
- II. Renuncia del titular. ---
- III. Revocación;
- IV. Desaparición del objeto de la concesión o el permiso, y
- V. Liquidación o quiebra del titular

La terminación de la concesión o del permiso no extingue las obligaciones contraídas por el titular durante su vigencia.

ARTICULO 15. Las concesiones o los permisos se podrán revocar por:

- I. No ejercer los derechos conferidos durante un período mayor de ciento ochenta días naturales, contado a partir de la fecha de su otorgamiento;
- II. No mantener vigentes los seguros a que se refiere esta Ley;
- III. El cambio de nacionalidad del concesionario o permisionario;
- IV. Ceder, hipotecar, gravar, transferir o enajenar las concesiones, los permisos, o los derechos en ellos conferidos, a algún gobierno o Estado extranjero;

-
- V. Ceder, hipotecar, gravar, transferir o enajenar las concesiones, los permisos, o los derechos en ellos conferidos a otros particulares, nacionales o extranjeros sin autorización de la Secretaría;
 - VI. Aplicar tarifas diferentes a las registradas, o en su caso, aprobadas;
 - VII. Alterar o falsificar documentos oficiales relacionados con esta Ley;
 - VIII. Suspender, en forma total, la prestación de los servicios sin autorización de la Secretaría, salvo en caso fortuito o de fuerza mayor;
 - IX. Prestar servicios distintos a los señalados en la concesión o permiso respectivo;
 - X. Infringir las condiciones de seguridad en materia de aeronavegabilidad;
 - XI. Incumplir con las obligaciones de pago de las indemnizaciones por daños que se originen en la prestación de los servicios;
 - XII. Ejecutar u omitir actos que impidan la prestación de los servicios concesionados o permisionados entre quienes tengan derecho a ello, y
 - XIII. En general, incumplir cualquiera de las obligaciones o condiciones establecidas en esta Ley, en sus reglamentos y en el título de concesión o permiso respectivos, siempre que por el incumplimiento se haya impuesto una sanción y ésta haya quedado firme en términos de ley.

La Secretaría revocará las concesiones o permisos de manera inmediata únicamente en los supuestos de las fracciones I a V y VII anteriores.

En los casos de las fracciones VIII a XI, la Secretaría sólo revocará la concesión o permiso cuando previamente hubiese sancionado al respectivo concesionario o permisionario, por lo menos en tres ocasiones por las causas previstas en la misma fracción. Para los supuestos de las fracciones VI, XII y XIII, se requerirá que la sanción se haya impuesto por lo menos en cinco ocasiones por las causas previstas en la misma fracción.

El titular de una concesión o permiso que hubiere sido revocado no podrá obtener, directa o indirectamente, otra concesión o permiso de los contemplados en la presente Ley dentro de un plazo de cinco años, contado a partir de la fecha en que hubiere quedado firme la resolución respectiva.

ARTICULO 16. La Secretaría autorizará la cesión total o parcial de los derechos y obligaciones establecidos en las concesiones o permisos, dentro de un plazo de noventa días naturales contado a partir de la presentación de la solicitud, siempre que el cesionario se comprometa a realizar las obligaciones que se encuentren pendientes, y asuma las condiciones que, al efecto, establezca la Secretaría.

Los concesionarios o permisionarios en ningún caso podrán ceder, ni en forma alguna gravar, transferir o enajenar la concesión o el permiso o los derechos en ellos conferidos, a ningún gobierno o Estado extranjero.

CAPITULO IV

Del servicio de transporte aéreo

Sección Primera Generalidades

ARTICULO 17. En la prestación de los servicios de transporte aéreo se deberán adoptar las medidas necesarias para garantizar las

condiciones máximas de seguridad de la aeronave y de su operación, a fin de proteger la integridad física de los usuarios y de sus bienes, así como la de terceros.

Los servicios deberán prestarse de manera permanente y uniforme, en condiciones equitativas y no discriminatorias en cuanto a calidad, oportunidad y precio.

Sección Segunda
Del servicio al público de transporte aéreo

ARTICULO 18. El servicio al público de transporte aéreo podrá ser: nacional o internacional; regular o no regular, y de pasajeros, carga o correo.

El transporte aéreo entre dos o más puntos en territorio nacional, se realizará exclusivamente por personas morales mexicanas.

ARTICULO 19. La prestación del servicio de transporte aéreo nacional regular estará sujeto a lo siguiente:

- I. Las concesiones contendrán las rutas específicas con las que se iniciará la prestación del servicio y las condiciones del mismo;
 - II. Para operar rutas adicionales a las contenidas en la concesión, deberá solicitarse a la Secretaría la autorización correspondiente, misma que formará parte de la propia concesión, y
 - III. La ruta adicional únicamente podrá comercializarse hasta que haya sido autorizada, y deberá iniciarse la operación de la ruta correspondiente en un plazo máximo de noventa días, contado a partir de la fecha en que se haya expedido la autorización. De no operarse la ruta en dicho plazo, ésta quedará cancelada sin necesidad de declaratoria al respecto por parte de la Secretaría.
-

ARTICULO 20. La prestación de servicios de transporte aéreo internacional regular por personas morales mexicanas estará sujeta a lo siguiente:

- I. Para la operación de las rutas correspondientes se requerirá de autorización que otorgue la Secretaría;
- II. Las autorizaciones respectivas únicamente se otorgarán a las personas que cuenten con concesión para prestar el servicio de transporte aéreo regular nacional;
- III. Las autorizaciones se ajustarán a lo convenido con el Estado hacia el cual se opere la ruta;
- IV. Las autorizaciones se referirán a rutas específicas;
- V. Las rutas específicas únicamente podrán comercializarse hasta que hayan sido autorizadas, y deberá iniciarse la operación de la ruta correspondiente en un plazo máximo de ciento ochenta días, contado a partir de la fecha en que se haya expedido la autorización. De no operarse la ruta en dicho plazo, ésta quedará cancelada sin necesidad de declaratoria al respecto por parte de la Secretaría, y
- VI. En los casos en que más de un concesionario solicite la operación de una misma ruta asignable por la Secretaría, ésta otorgará la autorización correspondiente a aquél que ofrezca las mejores condiciones para la prestación del servicio.

Para determinar la oportunidad y conveniencia de iniciar las negociaciones de los tratados a que alude este artículo, la Secretaría tomará en cuenta condiciones de reciprocidad, así como los criterios a que se refiere el artículo 25 siguiente.

ARTICULO 21. Las sociedades extranjeras requerirán de permiso de la Secretaría para prestar el servicio de transporte aéreo internacional regular hacia y desde territorio mexicano. Al efecto,

la Secretaría otorgará tales permisos conforme a los tratados celebrados con los Estados respectivos.

ARTICULO 22. Los concesionarios o permisionarios que cuenten con autorización para explotar rutas aéreas en términos de esta Ley, deberán informar a la Secretaría de aquellas rutas que dejarán de operar, con un mínimo de treinta días de anticipación a que ello ocurra, o de noventa días, si son las únicas prestadoras del servicio.

ARTICULO 23. Los servicios de transporte aéreo nacional no regular incluyen, entre otros, los de fletamento y de taxis aéreos.

En el caso de los servicios de fletamento, los permisionarios deberán observar los siguiente:

- I. Los vuelos o paquetes de vuelos que deseen operar estarán sujetos a autorización previa de la Secretaría;
- II. Los servicios que presten en ningún caso podrán traducirse o de hecho ser equivalentes a los del transporte aéreo regular;
- III. Los servicios serán complementarios a los del transporte aéreo regular, y
- IV. En los contratos de fletamento de aeronaves que celebren con prestadores de servicios turísticos, deberá pactarse que los servicios de transporte aéreo se comercializarán, en todo caso, como parte de otros servicios en paquete; y conforme con lo que establezca el reglamento respectivo.

La prestación de los servicios de taxi aéreo se sujetarán a las condiciones que se especifiquen en los permisos que, para tal efecto, se otorguen por la Secretaría con base en esta Ley, considerando criterios que atiendan, entre otros elementos, a las especificaciones de los equipos aéreos, las características de las operaciones y la forma de comercialización de los servicios.

ARTICULO 24. La prestación de servicios de transporte aéreo no

sociedades extranjeras, se sujetará a lo establecido en los tratados; a falta de éstos, la Secretaría resolverá en lo particular cada solicitud.

ARTICULO 25. La Secretaría, al resolver las solicitudes a que se refieren los artículos 19 a 21 y 24 anteriores, tomará en cuenta, según sea el caso, criterios que fomenten la competencia efectiva, la permanencia, calidad y eficiencia del servicio, así como el desarrollo de los servicios de transporte aéreo.

ARTICULO 26. Los concesionarios o permisionarios mexicanos deberán enviar a la Secretaría, para su conocimiento, los acuerdos comerciales y de cooperación que celebren entre sí o con aerolíneas extranjeras, dentro de un plazo de treinta días contado a partir de la celebración de los mismos.

Sección Tercera

Del servicio de transporte aéreo privado comercial

ARTICULO 27. Se considera transporte aéreo privado comercial aquél que se destina al servicio de una o más personas físicas o morales, distintas del propietario o poseedor de la misma aeronave, con fines de lucro.

Dentro del transporte aéreo privado comercial se encuentran los servicios aéreos especializados que, a su vez, comprenden los de aerofotografía, aerotopografía, publicidad comercial, fumigación aérea, provocación artificial de lluvias y capacitación y adiestramiento, entre otros.

En el caso de aeronaves extranjeras que presten servicios de transporte aéreo privado comercial, se estará a lo dispuesto en los tratados y en las leyes aplicables.

Sección Cuarta
Del transporte aéreo privado no comercial

ARTICULO 28. Se considera transporte aéreo privado no comercial aquél que se destina a uso particular sin fines de lucro.

La operación de las aeronaves de transporte aéreo privado no comercial no requerirá de permiso; pero deberá contar con los certificados de matrícula y aeronavegabilidad, y con póliza de seguro.

Las personas que operen las aeronaves a que se refiere este artículo, en ningún caso podrán prestar servicios comerciales a terceros.

ARTICULO 29. Las aeronaves extranjeras de servicio privado no comercial, podrán sobrevolar el espacio aéreo nacional y aterrizar y despegar en territorio mexicano siempre que obtengan, en cada caso, autorización de la Secretaría. El primer aterrizaje deberán hacerlo en un aeropuerto internacional.

Los propietarios o la tripulación de aeronaves extranjeras de servicio privado no comercial, deberán acreditar a la Secretaría, cuando ésta se los solicite, que aquélla y la aeronave cumplen con los requisitos técnicos sobre aeronavegabilidad y licencias establecidos en el Estado de su matrícula.

ARTICULO 30. Los aerostatos, aeronaves ultraligeras u otras análogas, con o sin motor, que no presten servicio al público, requerirán registrarse ante la Secretaría, y sujetarse a lo establecido en las disposiciones generales y normas oficiales mexicanas respectivas.

Los clubes aéreos y de aeromodelismo quedarán sujetos a los reglamentos derivados de esta Ley y a las normas oficiales mexicanas que, en su caso, expida la Secretaría.

Sección Quinta
De las aeronaves de Estado

ARTICULO 31. La operación de las aeronaves de Estado no requerirá permiso; se ajustará a la obtención de los certificados de matrícula y de aeronavegabilidad correspondientes, y deberá contar con póliza de seguro.

Las aeronaves militares se regirán para su operación por las disposiciones aplicables en específico a las mismas, sin perjuicio de lo dispuesto por el artículo 37 de esta Ley.

CAPITULO V

De las operaciones

ARTICULO 32. Toda aeronave, para realizar vuelos, deberá contar con póliza de seguro y certificados de matrícula y de aeronavegabilidad vigentes.

La obtención del certificado de aeronavegabilidad se sujetará a las pruebas, al control técnico y a los requisitos de mantenimiento que establezcan los reglamentos.

En todos los casos, las aeronaves tendrán que llevar a bordo los documentos y equipo que señalen los tratados, esta Ley y demás disposiciones aplicables.

ARTICULO 33. En las aeronaves civiles no podrán abordar personas armadas, en estado de ebriedad o bajo el influjo de estupefacientes, psicotrópicos o enervantes; y sólo con las autorizaciones correspondientes podrán transportarse cadáveres o personas que, por la naturaleza de su enfermedad, presenten riesgo para los demás pasajeros.

Los menores de edad podrán viajar solos, bajo responsiva de sus padres o tutores.

Los concesionarios y permisionarios deberán adoptar las medidas necesarias que permitan atender de manera adecuada a las personas con discapacidad, así como a las de edad avanzada.

ARTICULO 34. La Secretaría regulará el transporte aéreo de materiales, sustancias y objetos peligrosos, así como de armas, municiones y explosivos, sin perjuicio de las atribuciones conferidas a otras dependencias de la administración pública federal y de lo dispuesto por los tratados.

CAPITULO VI

Del tránsito aéreo

ARTICULO 35. Para la navegación en el espacio aéreo será obligatorio utilizar los servicios de tránsito aéreo, radioayudas, meteorología, telecomunicaciones e información aeronáuticas, así como de despacho e información de vuelos, que preste la Secretaría o, en su caso, las personas facultadas por ésta.

Asimismo, será obligatorio hacer uso del sistema de aerovías establecido por la Secretaría en el espacio aéreo controlado.

ARTICULO 36. El Ejecutivo Federal, por razones de emergencia, seguridad pública o defensa nacional, podrá establecer zonas prohibidas, restringidas o peligrosas a la navegación aérea civil.

Queda prohibido a las aeronaves civiles realizar vuelos acrobáticos, de demostración y, en general, evoluciones de carácter peligroso sobre las ciudades y núcleos de población.

La Secretaría podrá autorizar la realización de festivales aéreos, para lo cual señalará las áreas en donde éstos se llevarán a cabo.

ARTICULO 37. Las operaciones de aeronaves militares en cualquier parte del espacio aéreo situado sobre el territorio nacional, a excepción de las áreas restringidas para su operación exclusiva, se

sujectarán a las disposiciones de tránsito aéreo de esta Ley. En el caso de infracciones, se informará a las Secretarías de la Defensa y de Marina, según corresponda, para los efectos que procedan.

Por razones de seguridad nacional o de orden público, la Secretaría ejercerá sus atribuciones relativas a la navegación en el espacio aéreo en coordinación con las autoridades civiles o militares que correspondan.

CAPITULO VII

Del personal técnico aeronáutico

Sección Primera Disposiciones comunes

ARTICULO 38. El personal técnico aeronáutico está constituido por el personal de vuelo que interviene directamente en la operación de la aeronave y por el personal de tierra, cuyas funciones se especifiquen en el reglamento correspondiente. Dicho personal deberá, además de ser mexicano por nacimiento que no adquiera otra nacionalidad, contar con las licencias respectivas, previa comprobación de los requisitos de capacidad, aptitud física, exámenes, experiencia y pericia, entre otros.

ARTICULO 39. Los concesionarios o permisionarios tendrán la obligación, de conformidad con la ley de la materia, de proporcionar al personal a que se refiere el artículo anterior, la capacitación y el adiestramiento que se requiera para que la prestación de los servicios sea eficiente y segura.

Los instructores que impartan la capacitación y el adiestramiento deberán contar con registro ante la Secretaría.

La Secretaría, sin perjuicio de las atribuciones que correspondan a la Secretaría del Trabajo y Previsión Social, en coordinación con otras autoridades federales competentes, determinará los

lineamientos generales aplicables para la definición de aquellos conocimientos, habilidades y destrezas que requieran de certificación, según sea necesario para garantizar la seguridad en la prestación de los servicios. Dicha certificación se sujetará al régimen que las autoridades señaladas establezcan. En la determinación de los lineamientos generales antes citados, las autoridades competentes establecerán procedimientos que permitan considerar las propuestas y operaciones de los concesionarios y permisionarios.

Sección Segunda
Del Comandante de la aeronave

ARTICULO 40. Toda aeronave deberá contar con un comandante o piloto al mando, quien será la máxima autoridad a bordo y el responsable de su operación y dirección y de mantener el orden y la seguridad de la aeronave, de los tripulantes, pasajeros, equipaje, carga y correo. El comandante de las aeronaves de servicio al público deberá ser mexicano por nacimiento que no adquiera otra nacionalidad y estar en pleno goce y ejercicio de sus derechos civiles y políticos.

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

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

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

El comandante registrará en el libro de bitácora los hechos que puedan tener consecuencias legales, ocurridos durante el vuelo, y

los pondrá en conocimiento de las autoridades competentes del primer lugar de aterrizaje en el territorio nacional, o de las autoridades competentes y del cónsul mexicano, si el aterrizaje se realiza en el extranjero.

ARTICULO 41. La responsabilidad del comandante comprende desde el momento en que se hace cargo de la aeronave para iniciar el vuelo hasta su entrega a la autoridad competente o al representante del concesionario o permisionario y, en el caso del servicio de transporte aéreo privado no comercial, al propietario o poseedor de la aeronave, quienes serán solidariamente responsables con el comandante o piloto, por cualquier orden dictada en contravención a lo dispuesto por esta Ley.

CAPITULO VIII

De las tarifas

ARTICULO 42. Los concesionarios o permisionarios fijarán libremente las tarifas de los servicios que presten, en términos que permitan la prestación de los servicios en condiciones satisfactorias de calidad, competitividad, seguridad y permanencia.

Las tarifas internacionales se aprobarán por la Secretaría de conformidad con lo que, en su caso, se establezca en los tratados.

Las tarifas deberán registrarse ante la Secretaría para su puesta en vigor y estarán permanentemente a disposición de los usuarios.

En las tarifas se describirán clara y explícitamente las restricciones a que estén sujetas y permanecerán vigentes por el tiempo y en las condiciones ofrecidas. Las restricciones deberán hacerse del conocimiento del usuario al momento de la contratación del servicio.

ARTICULO 43. Cuando la Secretaría, por sí o a petición de la parte afectada, considere que no existe competencia efectiva entre los diferentes concesionarios o permisionarios, solicitará la opinión de

la Comisión Federal de Competencia para que, en su caso, la Secretaría establezca bases de regulación tarifaria. Dicha regulación se mantendrá sólo mientras subsistan las condiciones que la motivaron.

En la regulación, la Secretaría podrá establecer tarifas específicas para la prestación de los servicios, así como mecanismos de ajuste y periodos de vigencia.

Los concesionarios y permisionarios sujetos a tal regulación podrán solicitar a la Comisión Federal de Competencia que emita opinión sobre la aplicación y subsistencia de tales condiciones.

CAPITULO IX

De la matrícula de las aeronaves

ARTICULO 44. Toda aeronave civil deberá llevar marcas distintivas de su nacionalidad y matrícula. Las aeronaves mexicanas deberán ostentar además, la bandera nacional.

Las marcas de nacionalidad para las aeronaves civiles mexicanas serán las siglas siguientes: XA, para las de servicio al público de transporte aéreo; XB, para las de servicios privados, y XC, para las aeronaves de Estado, distintas de las militares.

Las aeronaves civiles tienen la nacionalidad del Estado en que estén matriculadas.

ARTICULO 45. Podrán matricularse en los Estados Unidos Mexicanos las aeronaves propiedad o legítima posesión de mexicanos, así como las de extranjeros dedicadas exclusivamente al transporte aéreo privado no comercial.

La nacionalidad mexicana de la aeronave se adquiere con el certificado de matrícula de la aeronave, el que se otorgará una vez

inscrita la documentación a que se refiere la fracción I del artículo 47 de esta Ley, en el Registro Aeronáutico Mexicano.

Las aeronaves matriculadas en otro Estado podrán adquirir matrícula mexicana, previa cancelación de la extranjera.

En casos excepcionales, las aeronaves con matrícula extranjera arrendadas por los concesionarios o permisionarios, podrán ser operadas temporalmente, previa autorización de la Secretaría, con sujeción al reglamento respectivo.

ARTICULO 46. La cancelación de la matrícula de una aeronave en el Registro Aeronáutico Mexicano tendrá por consecuencia la pérdida de su nacionalidad mexicana y podrá realizarse en los siguientes casos:

- I. A solicitud escrita del propietario o legítimo poseedor de la aeronave. No podrá cancelarse el registro de matrícula de una aeronave sujeta a gravamen, sin el consentimiento del acreedor;
- II. Por mandamiento judicial o de otra autoridad competente;
- III. En caso de destrucción, pérdida o abandono de la aeronave;
- IV. Por vencimiento del plazo, tratándose de matrículas provisionales;
- V. Por matricularse en otro Estado, y
- VI. Por cualquiera otra causa que señalen los reglamentos respectivos.

CAPITULO X

Del Registro Aeronáutico Mexicano

ARTICULO 47. El Registro Aeronáutico Mexicano es público, estará a cargo de la Secretaría, y en él deberán inscribirse:

- I. Los documentos por los cuales se adquiera, transmita, modifique, grave o extinga la propiedad, la posesión y los demás derechos reales sobre las aeronaves civiles mexicanas y sus motores; así como el arrendamiento de aeronaves mexicanas o extranjeras; -----
- II. Los certificados de matrícula y de aeronavegabilidad;
- III. La resolución de la autoridad aeronáutica en caso de abandono, pérdida, destrucción, inutilidad o desarme definitivo de las aeronaves;
- IV. Las concesiones o permisos que amparen el servicio de transporte aéreo, así como los actos y resoluciones legales que los modifiquen o terminen, y
- V. Las pólizas de seguro.

El reglamento respectivo determinará los requisitos a que deberán sujetarse las inscripciones, las cancelaciones y las certificaciones que deban expedirse.

CAPITULO XI

De los contratos

Sección Primera

De los contratos de transporte aéreo

ARTICULO 48. Los contratos de servicio de transporte aéreo podrán referirse a pasajeros, carga o correo.

ARTICULO 49. El contrato de transporte de pasajeros es el acuerdo entre un concesionario o permisionario y un pasajero, por el cual el primero se obliga a trasladar al segundo, de un punto de origen a uno de destino, contra el pago de un precio.

El contrato deberá constar en un billete de pasaje o boleto, cuyo formato se sujetará a lo especificado en la norma oficial mexicana correspondiente.

ARTICULO 50. En servicios de transporte aéreo nacional, los pasajeros tendrán derecho al transporte de su equipaje dentro de los límites de peso, volumen o número de piezas establecidos en el reglamento y disposiciones correspondientes, y al efecto se expedirá un talón de equipaje. En vuelos internacionales, dichos límites serán fijados de conformidad con los tratados.

ARTICULO 51. Para los servicios de transporte aéreo internacional, el contrato de transporte aéreo de pasajeros se sujetará a lo dispuesto en los tratados y a esta Ley.

Para este tipo de servicios, el concesionario o permisionario deberá exigir a los pasajeros la presentación de los documentos oficiales que acrediten su legal internación al país de destino del vuelo respectivo.

ARTICULO 52. Cuando se hayan expedido boletos en exceso a la capacidad disponible de la aeronave o se cancele el vuelo por causas

imputables al concesionario o permisionario; que tengan por consecuencia la denegación del embarque, el propio concesionario o permisionario, a elección del pasajero, deberá:

- I. Reintegrarle el precio del boleto o billete de pasaje o la proporción que corresponda a la parte no realizada del viaje.
- II. Ofrecerle, con todos los medios a su alcance, transporte sustituto en el primer vuelo disponible y proporcionarle, como mínimo y sin cargo, los servicios de comunicación telefónica o cablegráfica al punto de destino; alimentos de conformidad con el tiempo de espera que medie hasta el embarque en otro vuelo; alojamiento en hotel del aeropuerto o de la ciudad cuando se requiera pernoctar y, en este último caso, transporte terrestre desde y hacia el aeropuerto, o
- III. Transportarle en la fecha posterior que convenga al mismo pasajero hacia el destino respecto del cual se denegó el embarque.

En los casos de las fracciones I y III anteriores, el concesionario o permisionario deberá cubrir, además, una indemnización al pasajero afectado que no será inferior al veinticinco por ciento del precio del boleto o billete de pasaje o de la parte no realizada del viaje.

ARTICULO 53. Los pasajeros no tendrán los derechos a que se refiere el artículo anterior cuando el transporte lo hagan a título gratuito, con tarifas reducidas que no estén disponibles al público, o cuando no se presenten o lo hicieren fuera del tiempo fijado para documentar el embarque.

ARTICULO 54. En vuelos de conexión, el concesionario o permisionario será responsable, en su caso, de los daños causados a pasajeros y equipaje facturado en tránsito o por retraso en el servicio de transporte aéreo, si la conexión forma parte del contrato celebrado entre el concesionario o el permisionario y el pasajero.

ARTICULO 55. Se entiende por contrato de transporte de carga el acuerdo entre el concesionario o permisionario y el embarcador, por virtud del cual, el primero se obliga frente al segundo, a trasladar sus mercancías de un punto de origen a otro de destino y entregarlas a su consignatario, contra el pago de un precio.

Este contrato deberá constar en una carta de porte o guía de carga aérea, que el concesionario o permisionario expedirá al embarcador al recibir las mercancías bajo su custodia, cuyo formato se sujetará a lo especificado en la norma oficial mexicana respectiva.

El embarcador será responsable de la exactitud de las declaraciones consignadas por él o sus representantes en la carta de porte o guía de carga aérea.

Para los servicios de transporte aéreo internacional, el contrato de transporte de carga se sujetará a lo dispuesto en los tratados y en esta Ley.

ARTICULO 56. El porteador tendrá derecho de retener la carga hasta en tanto se cubre el precio indicado por el transporte en la carta de porte o guía de carga aérea.

ARTICULO 57. Se entiende por contrato de transporte de correos, el acuerdo entre el concesionario o permisionario y el organismo público descentralizado que preste el servicio público de correo, por virtud del cual, el primero se obliga frente al segundo, a trasladar correspondencia de un punto de origen a otro de destino, contra el pago de un precio.

Con sujeción a la presente Ley, las partes celebrarán el contrato de transporte de correos con las modalidades que convenga a la prestación eficiente del servicio.

ARTICULO 58. Los concesionarios o permisionarios serán responsables ante los pasajeros, embarcadores o el organismo descentralizado a que se refiere el artículo anterior, por los actos u

omisiones que realicen terceros que, en su caso, hubieren contratado los propios concesionarios o permisionarios para la prestación de los servicios de transporte.

En las tarifas que ofrezcan los concesionarios o permisionarios estarán incluidos los gastos que se originen por la contratación de dichas terceras personas.

Sección segunda

Del contrato de fletamento de aeronaves

ARTICULO 59. El fletamento de aeronaves es el contrato mediante el cual el permisionario de la prestación del servicio al público de transporte aéreo no regular, en su carácter de fletante, pone a disposición del fletador, a cambio del pago de un precio determinado llamado flete, la capacidad útil total o parcial de una o más aeronaves para transportar personas, carga o correo, una o más veces o durante un periodo determinado, reservándose el fletante la dirección de la tripulación y la conducción técnica de la aeronave.

ARTICULO 60. El fletante responderá exclusivamente ante el fletador por el incumplimiento de las obligaciones pactadas entre ellos, y además será responsable por los daños que se produzcan a las personas, carga o correo transportados en su aeronave o a los causados a terceros en la superficie por ésta, así como por aquéllos que se ocasionen por los abordajes en que la propia aeronave intervenga.

El fletador responderá por la realización y la calidad del transporte, ante las personas que hubieren contratado los servicios en paquete por él ofrecidos, inclusive cuando utilice agentes o intermediarios que actúen por cuenta y a nombre del propio fletador.

CAPITULO XII

De la responsabilidad por daños

Sección Primera

De los daños a pasajeros, equipaje y carga

ARTICULO 61. Los concesionarios o permisionarios de los servicios de transporte aéreo nacional, serán responsables por los daños causados a los pasajeros, a la carga y al equipaje en el transporte.

En el caso de pasajeros, se entenderá que los daños se causaron en el transporte, si ocurren desde el momento en que el pasajero aborda la aeronave hasta que ha descendido de la misma.

El concesionario o permisionario será responsable del equipaje facturado desde el momento en que expida el talón correspondiente hasta que entregue el equipaje al pasajero en el punto de destino.

En el caso de carga, el concesionario o permisionario será responsable desde el momento en que reciba la carga bajo su custodia hasta que la entregue al consignatario respectivo. La responsabilidad del concesionario o permisionario se interrumpirá cuando la carga le sea retirada por orden de autoridad competente.

ARTICULO 62. Para los daños a pasajeros, el derecho a percibir indemnizaciones se sujetará a lo dispuesto por el artículo 1915 del Código Civil para el Distrito Federal en Materia Común y para toda la República en Materia Federal, salvo por lo que se refiere al monto que será el triple de lo previsto en dicho artículo. Para la prelación en el pago de las indemnizaciones, se estará a lo dispuesto en el artículo 501 de la Ley Federal del Trabajo.

La indemnización por la destrucción o avería del equipaje de mano será de hasta cuarenta salarios mínimos. Por la pérdida o avería del equipaje facturado la indemnización será equivalente a la suma de setenta y cinco salarios mínimos.

ARTICULO 63. Por la pérdida o avería de la carga, los concesionarios o permisionarios deberán cubrir al destinatario o, en su defecto, al remitente, una indemnización equivalente a diez salarios mínimos por kilogramo de peso bruto.

ARTICULO 64. En los casos de las indemnizaciones previstas en los artículos 62 y 63 anteriores, el concesionario o permisionario no gozará del beneficio de limitación de responsabilidad, y deberá cubrir los daños y perjuicios causados en términos del Código Civil para el Distrito Federal en Materia Común y para toda la República en Materia Federal, si se comprueba que los daños se debieron a dolo o mala fe del propio concesionario o permisionario o de sus dependientes o empleados, o cuando no se expida el billete de pasaje o boleto, el talón de equipaje o la carta de porte o guía de carga aérea, según corresponda.

Para el pago de las indemnizaciones se tomará como base el salario mínimo general diario vigente en el Distrito Federal, en la fecha en que ocurran los daños.

ARTICULO 65. Los concesionarios o permisionarios responderán por la pérdida o daño que pueda sufrir la carga por el precio total de los mismos, inclusive los derivados de caso fortuito o fuerza mayor, cuando el usuario declare el valor correspondiente y, en su caso, cubra un cargo adicional equivalente al costo de la garantía respectiva que pacte con el propio concesionario o permisionario.

Los concesionarios o permisionarios podrán pactar con los usuarios la responsabilidad por pérdida o daño del equipaje facturado, en los términos del párrafo anterior.

ARTICULO 66. Las reclamaciones para los casos de pérdida o avería de la carga o equipaje facturado deberán presentarse ante el concesionario o permisionario dentro de los quince días siguientes contados a partir de la fecha de entrega o de la fecha en que debió hacerse la misma. La falta de reclamación oportuna impedirá el ejercicio de las acciones correspondientes.

Para el caso de carga o equipaje facturado, las acciones para exigir el pago de las indemnizaciones prescribirán en el plazo de noventa días a partir de la fecha en que debió entregarse la carga o el equipaje facturado.

Para los daños a personas, las acciones para exigir el pago de las indemnizaciones prescribirán en el plazo de un año, a partir de la fecha de los hechos que les dieron nacimiento o, en su defecto, de la fecha de iniciación del viaje prevista en el contrato de transporte.

ARTICULO 67. Los concesionarios o permisionarios del servicio al público de transporte aéreo estarán exentos de las responsabilidades por daños causados en los siguientes casos:

- I. A pasajeros, por culpa o negligencia inexcusable de la víctima, y
- II. A equipaje facturado y carga:
 - a) Por vicios propios de los bienes o productos, o por embalajes inadecuados;
 - b) Cuando la carga, por su propia naturaleza, sufra deterioro o daño total o parcial, siempre que hayan cumplido en el tiempo de entrega establecido.
 - c) Cuando los bienes se transporten a petición escrita del remitente en vehículos no idóneos, siempre que por la naturaleza de aquéllos debieran transportarse en vehículos con otras características, y
 - d) Cuando sean falsas las declaraciones o instrucciones del embarcador, del consignatario o destinatario de los bienes, o del titular de la carta de porte, respecto al manejo de la carga.

ARTICULO 68. Los daños que sufran las personas o carga transportadas en aeronaves destinadas al servicio de transporte

aéreo privado comercial se sujetarán a las disposiciones del Código Civil para el Distrito Federal en Materia Común y para toda la República en Materia Federal.

ARTICULO 69. Será nula de pleno derecho toda cláusula que se inserte en los contratos de transporte con objeto de establecer límites de responsabilidad inferiores a los previstos en los artículos 62 y 63 anteriores, o que establezcan causas de exoneración de responsabilidad distintas de las previstas en el artículo 67 anterior. La nulidad de tales cláusulas no implicará la del contrato de transporte.

Sección Segunda
De los daños a terceros

ARTICULO 70. Cuando por la operación de una aeronave, por objetos desprendidos de la misma o por abordaje, se causen daños a personas o cosas que se encuentren en la superficie, nacerá la responsabilidad con sólo establecer la existencia del daño y su causa.

Será responsabilidad del concesionario o permisionario y, en el caso del servicio de transporte aéreo privado no comercial, del propietario o poseedor de la aeronave, cubrir las indemnizaciones por los daños causados.

Para los efectos de este capítulo, una aeronave se encuentra en operación cuando está en movimiento, lo que ocurrirá en los casos en que:

- I. Se encuentra en funcionamiento cualquiera de sus servicios o equipos, con tripulación, pasaje o carga a bordo;
- II. Se desplaza en la superficie por su propia fuerza motriz, o
- III. Se encuentre en vuelo.

La aeronave se considera en vuelo desde el momento en que inicia

la carrera para su despegue hasta el momento en que concluya el recorrido del aterrizaje.

ARTICULO 71. Se entiende por abordaje aéreo toda colisión entre dos o más aeronaves. En estos casos, los concesionarios o permisionarios y, tratándose del servicio aéreo privado no comercial, los propietarios o poseedores de las aeronaves, serán solidariamente responsables por los daños causados a los terceros o a los bienes en la superficie, cada uno dentro de los límites establecidos en el artículo siguiente.

Se consideran también abordajes aquellos casos en que se causen daños a aeronaves en movimiento, o a personas o bienes a bordo de éstas, por otra aeronave en movimiento, aunque no haya efectiva colisión.

ARTICULO 72. En el caso de daños a personas, se cubrirá la indemnización correspondiente conforme a los términos señalados en el primer párrafo del artículo 62 de esta Ley. Para el caso de objetos en la superficie, el monto de la indemnización será de hasta treinta y cinco mil salarios mínimos.

El concesionario o permisionario y, en el caso del servicio de transporte aéreo privado no comercial el propietario o poseedor de la aeronave, no gozarán del beneficio de limitación de responsabilidad, si se comprueba que los daños se debieron a dolo o mala fe de ellos mismos o de sus dependientes o empleados.

ARTICULO 73. Las acciones para exigir las indemnizaciones a que se refiere esta sección, prescribirán en un año a partir de la fecha en la cual ocurrieron los hechos.

CAPITULO XIII

De los seguros aéreos

ARTICULO 74. Los concesionarios o permisionarios y, en el caso del servicio de transporte aéreo privado no comercial, los propietarios o poseedores de aeronaves, que transiten en el espacio aéreo nacional, deberán contratar y mantener vigente un seguro que cubra las responsabilidades por los daños a pasajeros, carga, equipaje facturado o a terceros en la operación de las aeronaves.

Para el inicio de operaciones de una aeronave será requisito indispensable, la aprobación por parte de la Secretaría del contrato de seguro. En el caso de las aeronaves privadas extranjeras, tal acreditamiento deberá hacerse en el primer aeropuerto internacional en que aterricen.

En materia de transporte aéreo internacional, los seguros deberán cumplir con lo establecido en los tratados.

ARTICULO 75. Las reclamaciones por daños deberán ser hechas valer ante el concesionario o permisionario, y en el caso del servicio de transporte aéreo privado no comercial, ante el propietario o poseedor de la aeronave, de acuerdo con las disposiciones del reglamento respectivo.

CAPITULO XIV

De la protección del ambiente

ARTICULO 76. Las aeronaves que sobrevuelen, aterricen o despeguen en territorio nacional, deberán observar las disposiciones que correspondan en materia de protección al ambiente, particularmente, en relación a homologación de ruido y emisión de contaminantes.

La Secretaría fijará los plazos para que se realicen adecuaciones en las aeronaves que, para los efectos de este artículo, así lo requieran y, en su caso, establecerá los lineamientos para la sustitución de la flota aérea.

CAPITULO XV

Del abandono de aeronaves

ARTICULO 77. La Secretaría podrá hacer la declaratoria de abandono de aeronaves cuando:

- I. Lo declare el propietario o poseedor ante la Secretaría;
- II. La aeronave permanezca en un aeropuerto, aeródromo o helipuerto noventa días naturales o más sin estar al cuidado directo o indirecto de su propietario o poseedor, o
- III. Carezca de marcas de nacionalidad y matrícula y no sea posible conocer, por los documentos a bordo, el nombre de su propietario o poseedor y lugar de procedencia.

En los casos de las fracciones II y III, previamente a la declaratoria de abandono, la Secretaría publicará tres veces en intervalos de diez días cada uno, avisos en el **Diario Oficial de la Federación** y en un periódico de la entidad federativa donde se encuentre la aeronave, en los que en total se concederá un plazo de cuarenta días a partir de la primera publicación, para presentar objeciones. Concluido el plazo, la Secretaría, en su caso, hará la declaratoria de abandono de la aeronave, pasando ésta a propiedad de la Nación y procederá a su enajenación en subasta pública, con participación de las autoridades correspondientes y ante fedatario público. Los recursos que se obtengan por la enajenación de la aeronave se enterarán a la Tesorería de la Federación, previa liquidación de los adeudos generados con el aeropuerto de que se trate.

ARTICULO 78. En el caso de aeronaves abandonadas en aeródromos o helipuertos en los que no haya control de tráfico, o sitios no habilitados para operaciones aéreas, la autoridad aeronáutica dará parte de inmediato a las autoridades competentes.

CAPITULO XVI

De los accidentes y de la búsqueda y salvamento

ARTICULO 79. Los concesionarios o permisionarios y, en el caso del servicio de transporte aéreo privado no comercial, los propietarios o poseedores de aeronaves, deberán proveerse de equipos técnicos y del personal necesario para la prevención de accidentes e incidentes aéreos.

Para efectos de esta Ley; se entenderá por:

- I. **Accidente:** todo suceso por el que se cause la muerte o lesiones graves a personas a bordo de la aeronave o bien, se ocasionen daños o roturas estructurales a la aeronave, o por el que la aeronave desaparezca o se encuentre en un lugar inaccesible, y
- II. **Incidente:** todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llegue a ser un accidente que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones.

ARTICULO 80. La búsqueda y salvamento en accidentes de aeronaves civiles es de interés público y las autoridades, propietarios, poseedores, concesionarios, permisionarios y miembros de la tripulación de vuelo estarán obligados a participar en las acciones que se lleven a cabo.

Las operaciones de búsqueda y salvamento estarán bajo la dirección y control de la Secretaría, y los gastos que se originen por la investigación y el rescate de las víctimas o de sus bienes serán por cuenta del concesionario o permisionario y, en el caso del servicio

de transporte aéreo privado no comercial del propietario o poseedor de la aeronave accidentada.

ARTICULO 81. Corresponde a la Secretaría la investigación de los accidentes o incidentes sufridos por aeronaves civiles. Concluida la investigación, que se llevará a cabo con audiencia de los interesados, determinará la causa probable de los mismos y, en su caso, impondrá las sanciones. Si hay lugar a ello hará los hechos del conocimiento de la autoridad competente.

ARTICULO 82. Se considerará perdida una aeronave, salvo prueba en contrario, en los siguientes casos:

- I. Por declaración del concesionario o permisionario y, en el caso del servicio de transporte aéreo privado no comercial, del propietario o poseedor de la aeronave, y
- II. Cuando transcurridos treinta días desde la fecha en que se tuvieron las últimas noticias oficiales o particulares de la aeronave, se ignore su paradero.

La Secretaría declarará la pérdida y cancelará las inscripciones correspondientes.

CAPITULO XVII

De la requisa

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

la requisa cuando lo considere necesario. La requisa se mantendrá mientras subsistan las condiciones que la motivaron.

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

CAPITULO XVIII

De la verificación

ARTICULO 84. La Secretaría verificará el cumplimiento de esta Ley, sus reglamentos y demás disposiciones aplicables. Para tal efecto, los concesionarios o permisionarios y, en el caso del servicio de transporte aéreo privado no comercial, los propietarios o poseedores de aeronaves, estarán obligados a permitir el acceso a los verificadores de la Secretaría a sus instalaciones, a transportarlos en sus equipos para que realicen la verificación en términos de la presente Ley, y en general, a otorgarles todas las facilidades para estos fines, así como a proporcionar a la Secretaría informes con los datos que permitan conocer de la operación y explotación de los servicios de transporte aéreo.

Las personas físicas o morales que sean sujetos de verificación, cubrirán las cuotas que por este concepto se originen.

ARTICULO 85. Las certificaciones de las unidades de verificación establecidas por terceros tendrán validez cuando dichas unidades hayan sido previamente autorizadas por la Secretaría en términos de lo dispuesto por la Ley Federal sobre Metrología y Normalización.

CAPITULO XIX

De las sanciones

ARTICULO 86. Las infracciones a lo dispuesto en la presente Ley cometidas por el concesionario o permisionario y, en el caso del servicio de transporte aéreo privado no comercial, por el propietario o poseedor de la aeronave, según se trate, serán sancionadas por la Secretaría de acuerdo con lo siguiente:

I. Permitir que la aeronave transite:

- a) Sin ostentar las marcas de nacionalidad y matrícula, o cuando éstas se encuentren alteradas o modificadas sin autorización de la Secretaría, con multa de cinco mil a quince mil salarios mínimos;
- b) Por carecer de los certificados de aeronavegabilidad o de matrícula, o cuando tales documentos estén vencidos, con multa de cinco mil a quince mil salarios mínimos;
- c) Por carecer de los seguros o cuando no estén vigentes, con multa de cinco mil a quince mil salarios mínimos;
- d) Tripulada por personas que carezcan de la licencia correspondiente, con multa de cinco mil a quince mil salarios mínimos;
- e) Sin el plan de vuelo o cuando se modifique sin autorización, salvo causa de fuerza mayor, con multa de un mil a ocho mil salarios mínimos;
- f) Por no llevar a bordo las pólizas de seguro a que se refiere esta Ley, con multa de cien a dos mil salarios mínimos;
- g) Sin los instrumentos de seguridad y equipo de auxilio que corresponda, con multa de quinientos a cinco mil salarios mínimos;

-
- h) Sin hacer uso de las instalaciones y de los servicios auxiliares, salvo casos de fuerza mayor, con multa de quinientos a cinco mil salarios mínimos, y
 - i) Por no llevar a bordo el certificado de aeronavegabilidad o de matrícula, con multa de doscientos a un mil salarios mínimos;
- II. Internar al territorio nacional una aeronave extranjera o por llevar una aeronave mexicana al extranjero, sin cumplir con los requisitos exigidos por esta Ley, con multa de dos mil a diez mil salarios mínimos;
 - III. Operar aviones en aeródromos y aeropuertos no autorizados, salvo causa de fuerza mayor, con multa de un mil a ocho mil salarios mínimos;
 - IV. Obtener la matrícula de la aeronave en el registro de otro Estado, sin haber obtenido la cancelación de la matrícula mexicana, con multa de un mil a ocho mil salarios mínimos;
 - V. Cuando de manera negligente no se haga del conocimiento de la Secretaría los incidentes o accidentes ocurridos a sus aeronaves, salvo causa de fuerza mayor, con multa de un mil a ocho mil salarios mínimos;
 - VI. Impedir el tránsito o la circulación en los aeródromos, aeropuertos y helipuertos por causas imputables a él, con multa de un mil a cinco mil salarios mínimos, y
 - VII. Negarse a participar en las operaciones de búsqueda y salvamento, salvo causa de fuerza mayor, con multa de un mil a cinco mil salarios mínimos.

ARTICULO 87. Se les impondrán a los concesionarios o permisionarios de servicio público de transporte aéreo las siguientes sanciones por:

-
- I. No tener vigente la concesión o permiso correspondiente, multa de ocho mil a diez mil salarios mínimos;
 - II. Llevar a cabo el servicio de transporte aéreo nacional, en el caso de sociedades extranjeras de servicio de transporte aéreo, multa de ocho-mil a diez mil salarios mínimos;
 - III. Cuando con motivo de un vuelo de simple tránsito efectúe embarque o desembarque de pasajeros y carga, en el caso de sociedades extranjeras de servicio de transporte aéreo, multa de cinco mil a diez mil salarios mínimos;
 - IV. No seguir las aerovías o no utilizar los aeropuertos que le hayan sido señalados en el plan de vuelo respectivo, salvo caso fortuito o de fuerza mayor, multa de dos mil a diez mil salarios mínimos;
 - V. No dar aviso a la Secretaría de las rutas que deje de operar, en los términos del artículo 22 de esta Ley, multa de tres mil a cinco mil salarios mínimos;
 - VI. Vender, en forma directa, porciones aéreas en el caso de los servicios de transporte aéreo de fletamento, multa de un mil a cinco mil salarios mínimos;
 - VII. Negarse a prestar servicios, sin causa justificada, multa de un mil a cinco mil salarios mínimos;
 - VIII. No efectuar la conservación y mantenimiento de sus aeronaves y demás bienes que se relacionen con la seguridad y eficiencia del servicio, multa de quinientos a cinco mil salarios mínimos;
 - IX. No aplicar las tarifas registradas, multa de quinientos a cinco mil salarios mínimos;
 - X. No operar las rutas autorizadas en los plazos previstos en la presente Ley, multa de quinientos a cinco mil salarios mínimos;

XI. No proporcionar la información que le solicite la Secretaría, en los plazos fijados por ésta, multa de trescientos a tres mil salarios mínimos, y

XII. No sujetarse a los itinerarios, frecuencias de vuelo y horarios autorizados, multa de doscientos a un mil salarios mínimos.

ARTICULO 88. Se impondrá sanción al comandante o piloto de cualquier aeronave civil por:

I. Permitir a cualquier persona que no sea miembro de la tripulación de vuelo tomar parte en las operaciones de los mandos de la aeronave, salvo causa de fuerza mayor, multa de dos mil a cinco mil salarios mínimos;

II. Transportar armas, artículos peligrosos inflamables, explosivos y otros semejantes, sin la debida autorización, multa de un mil a cinco mil salarios mínimos;

III. No aterrizar en los aeropuertos internacionales autorizados en casos de vuelos de internación al territorio nacional, salvo causa de fuerza mayor, multa de un mil a cinco mil salarios mínimos;

IV. Transportar cadáveres o personas que por la naturaleza de su enfermedad presenten riesgo para los demás pasajeros, sin la autorización correspondiente, multa de un mil a cinco mil salarios mínimos;

V. Abandonar la aeronave, la tripulación, los pasajeros, la carga, y demás efectos, en lugar que no sea la terminal del vuelo y sin causa justificada, multa de quinientos a cinco mil salarios mínimos;

VI. Realizar vuelos acrobáticos, rasantes o de exhibición en lugares prohibidos, multa de quinientos a cinco mil salarios mínimos;

-
- VII. Tripular la aeronave sin licencia, multa de quinientos a cinco mil salarios mínimos;
 - VIII. Desobedecer las órdenes o instrucciones que reciba con respecto al tránsito aéreo, salvo causa de fuerza mayor, multa de quinientos a cinco mil salarios mínimos;
 - IX. Iniciar el vuelo sin cerciorarse de la vigencia del certificado de aeronavegabilidad, de las licencias de la tripulación de vuelo y de que la aeronave ostente las marcas de nacionalidad y matrícula, multa de trescientos a tres mil salarios mínimos;
 - X. Operar la aeronave de manera negligente o fuera de los límites y parámetros establecidos por el fabricante de la misma, sin que medie causa justificada, multa de trescientos a tres mil salarios mínimos;
 - XI. No informar a la Secretaría o al comandante del aeropuerto más cercano, en el caso de incidentes o accidentes aéreos, dentro de las cuarenta y ocho horas siguientes a que tengan conocimiento de ellos, multa de trescientos a tres mil salarios mínimos;
 - XII. No utilizar durante la operación de la aeronave los servicios e instalaciones de ayudas a la navegación aérea y demás servicios auxiliares, multa de trescientos a tres mil salarios mínimos;
 - XIII. Realizar vuelos de demostración, pruebas técnicas o de instrucción, sin la autorización respectiva, multa de trescientos a tres mil salarios mínimos;
 - XIV. Volar sobre zonas prohibidas, restringidas o peligrosas, sin autorización de la Secretaría, multa de doscientos a dos mil salarios mínimos;
 - XV. Arrojar o tolerar que innecesariamente se arrojen desde la

aeronave en vuelo objetos o lastre, multa de doscientos a dos mil salarios mínimos;

XVI. Negarse a participar en las operaciones de búsqueda o salvamento, salvo causa de fuerza mayor, multa de doscientos a dos mil salarios mínimos, y

XVII. Realizar o permitir que se realicen a bordo de la aeronave en vuelo, planificaciones aerofotográficas o aerotopográficas sin el permiso correspondiente, en el caso de tripular una aeronave civil extranjera, multa de doscientos a dos mil salarios mínimos.

ARTICULO 89. Cualquiera otra infracción a esta Ley o a sus reglamentos que no esté expresamente prevista en este capítulo, será sancionada por la Secretaría con multa de doscientos a cinco mil días de salarios mínimos.

En caso de reincidencia, la Secretaría podrá imponer una sanción equivalente hasta el doble de la cuantía señalada.

Para efectos del presente capítulo, se entiende por salario mínimo, el salario mínimo general diario vigente en el Distrito Federal al momento de cometerse la infracción.

ARTICULO 90. Se le revocará la licencia al comandante de la aeronave que tripule en estado de ebriedad o bajo los efectos de estupefacientes, psicotrópicos o enervantes o que permita que un miembro de la tripulación de vuelo participe en las operaciones en ese estado o bajo tales efectos, o cuando realice actos u omisiones que tiendan a la comisión de los delitos de contrabando y tráfico ilegal de personas, drogas y armas. Igual sanción se impondrá a cualquier miembro de la tripulación de vuelo, que se encuentre en los mismos supuestos.

ARTICULO 91. Para declarar la revocación de concesiones, permisos y licencias, suspensión de servicios; la imposición de las sanciones previstas en esta Ley; así como para la interposición del recurso

administrativo de revisión, se estará a lo dispuesto en la Ley Federal de Procedimiento Administrativo.

ARTICULO 92. Las sanciones que se señalan en este capítulo se aplicarán sin perjuicio de la responsabilidad civil o penal que resulte, ni de la revocación que proceda.

TRANSITORIOS

PRIMERO.- La presente Ley entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

SEGUNDO.- Se derogan los artículos 1o., fracción VIII; 9o., fracciones II y VI; 306 al 326; 329 al 370; 371, fracción I, incisos a) y d), fracciones II y III y el penúltimo y último párrafo; 372 y 373; 542; 546; 555 al 558; 562 al 564, y 568 al 570, de la Ley de Vías Generales de Comunicación, así como las demás disposiciones que se opongan a la presente Ley.

Las disposiciones reglamentarias y administrativas en vigor se continuarán aplicando mientras se expiden los nuevos reglamentos, salvo en lo que se opongan a la presente Ley.

TERCERO.- Las infracciones cometidas con anterioridad a la entrada en vigor de la presente Ley se sancionarán y tramitarán de conformidad con las disposiciones vigentes al momento en que se cometieron.

CUARTO.- Las concesiones y permisos otorgados con anterioridad a la entrada en vigor de la presente Ley, serán respetados en sus términos, sin perjuicio de que sus titulares opten por acogerse a la presente Ley.

Por lo que se refiere a los permisos en trámite, se estará a lo dispuesto en esta Ley.

-
- contratar un servicio de transporte aéreo de pasajeros, carga o correo, a cambio de una contraprestación;
- III. **Cabotaje:** el transporte aéreo mediante remuneración o cualquier otro tipo de contraprestación onerosa, de pasajeros, carga, correo o una combinación de éstos, entre dos o más puntos en territorio nacional;
- IV. **Ley:** la Ley de Aviación Civil;
- V. **Secretaría:** la Secretaría de Comunicaciones y Transportes;
- VI. **Operador aéreo:** el propietario o poseedor de una aeronave de Estado, de las comprendidas en el artículo 5., fracción II, inciso a) de la Ley, así como de transporte aéreo privado no comercial, mexicana o extranjera, y
- VII. **Reglas de tránsito aéreo:** aquellas disposiciones emitidas por la Secretaría para establecer las condiciones de funcionamiento y operación de la navegación aérea, así como las reglas del aire.

TITULO SEGUNDO

Del transporte aéreo

CAPITULO I

De los servicios al público de transporte aéreo

Sección Primera

Del servicio público de transporte aéreo nacional regular

ARTICULO 3. El servicio público de transporte aéreo nacional regular es de pasajeros, carga, correo o una combinación de éstos, está sujeto a concesión y a las rutas nacionales, los itinerarios y las

frecuencias fijos, así como a las tarifas registradas y a los horarios autorizados conforme a lo dispuesto por el artículo 21 de este Reglamento.

Sección Segunda

Del servicio de transporte aéreo internacional regular

ARTICULO 4. El servicio de transporte aéreo internacional regular es de pasajeros, carga, correo o una combinación de éstos, está sujeto a permiso y a las rutas internacionales, los itinerarios y las frecuencias fijos aprobados, así como a las tarifas aprobadas y a los horarios autorizados por la Secretaría conforme a lo dispuesto por este Reglamento. La entrada o salida de los puntos en territorio nacional deben ser efectuados en aeródromos internacionales.

Sección Tercera

Del servicio de transporte aéreo nacional no regular

ARTICULO 5. El servicio de transporte aéreo nacional no regular es de pasajeros, carga, correo o una combinación de éstos, está sujeto a permiso pero no a rutas, itinerarios y frecuencias fijos, opera desde y hacia cualquier punto del territorio nacional y se clasifica en las siguientes modalidades:

- I. Taxi aéreo;
- II. De fletamento;
- III. Ambulancia aérea, y
- IV. Servicios no regulares, establecidos en atención al desarrollo tecnológico, de conformidad con la norma oficial mexicana correspondiente.

La Secretaría puede fijar modalidades de operación para el servicio de transporte aéreo nacional no regular atendiendo a criterios de

desarrollo regional. Cuando el servicio se preste a comunidades o regiones específicas de baja densidad de tráfico de pasajeros, la Secretaría designará rutas específicas en las que el permisionario debe operar como mínimo una frecuencia quincenal, sin estar sujeto a itinerario ni horario fijos, pudiendo omitir uno o más puntos de la misma.

La Secretaría publicará en el Diario Oficial de la Federación las regiones de alta densidad de tráfico de pasajeros.

ARTICULO 6. El servicio de transporte aéreo nacional no regular bajo la modalidad de taxi aéreo es aquél en el que el permisionario pone a disposición del usuario la capacidad útil total de una o más aeronaves con el personal técnico aeronáutico de vuelo.

El permisionario de esta modalidad de servicio puede realizar el traslado con remuneración de personas enfermas o lesionadas sólo en casos de emergencia y cuando no se encuentren disponibles aeronaves que operen en la modalidad de ambulancia aérea nacional, para lo cual debe dar aviso y presentar al comandante del aeródromo de su base de operaciones, los documentos médicos o legales que así lo justifiquen en un plazo no mayor a diez días naturales contados a partir de la fecha en que se realice el vuelo de traslado.

ARTICULO 7. El servicio de transporte aéreo nacional no regular bajo la modalidad de fletamento es aquél en que el permisionario pone a disposición del fletador, la capacidad útil total o parcial de una o más aeronaves con el personal técnico aeronáutico de vuelo.

La operación de este servicio está sujeta a la autorización de horarios conforme a lo dispuesto por el artículo 21 de este Reglamento.

ARTICULO 8. El servicio de transporte aéreo nacional no regular bajo la modalidad de fletamento para pasajeros es:

- I. De paquete turístico o de excursión, cuando se comercializa al público con tarifas grupales o individuales, se realiza en viaje redondo y con tiempo predeterminado de estancia, incluye

además los servicios turísticos al pasajero de hospedaje y de transporte terrestre del aeropuerto al hotel y del hotel al aeropuerto;

- II. De traslado de un grupo para eventos especiales, en viaje redondo y con estancia predeterminada, y
- III. De traslado de un grupo en viaje sencillo de ida, y con retorno sin pasajeros, o bien, redondo el mismo día.

El servicio de transporte aéreo en grupo a que hacen referencia las fracciones II y III anteriores no pueden comercializarse a un sólo pasajero y se pueden omitir los servicios turísticos a que se refiere la fracción I de este artículo, lo cual debe especificarse en el contrato respectivo.

ARTICULO 9. El servicio de transporte aéreo nacional no regular bajo la modalidad de ambulancia aérea debe estar destinado al traslado y atención de personas enfermas o lesionadas desde un punto en territorio nacional hacia uno o diversos puntos en territorio nacional y realizarse con aeronaves que cuenten con servicios médicos a bordo.

Sección Cuarta

Del servicio de transporte aéreo internacional no regular

ARTICULO 10. El servicio de transporte aéreo internacional no regular es de pasajeros, carga, correo o una combinación de éstos, está sujeto a permiso, opera desde cualquier punto del territorio nacional a cualquier punto en el extranjero y desde cualquier punto en el extranjero a cualquier punto en territorio nacional, no está sujeto a rutas, itinerarios, frecuencias ni horarios fijos y la entrada o salida de los puntos en territorio nacional deben ser efectuados en aeródromos internacionales. Este servicio se clasifica en las siguientes modalidades:

-
- I. Taxi aéreo;
 - II. Fletamento;
 - III. Ambulancia aérea, y
 - IV. Servicios no regulares, establecidos en atención al desarrollo tecnológico, de conformidad con la norma oficial mexicana correspondiente.

ARTICULO 11. En el servicio de transporte aéreo internacional no regular bajo la modalidad de taxi aéreo, el permisionario mexicano debe prestar el servicio desde uno o diversos puntos en territorio nacional hacia un punto en el extranjero, y desde un punto en el extranjero hacia uno o diversos puntos en territorio nacional, expresamente determinados en el permiso correspondiente.

El permisionario extranjero puede prestar el servicio desde un punto en el extranjero hacia un punto en territorio nacional expresamente determinados en el permiso correspondiente y sólo puede retornar al extranjero a cualquier pasajero que haya transportado anteriormente, sin realizar cabotaje.

ARTICULO 12. El servicio de transporte aéreo internacional no regular bajo la modalidad de fletamento está sujeto a la autorización de horarios conforme a lo dispuesto en el artículo 21 del presente Reglamento. El permisionario mexicano debe prestar el servicio desde territorio nacional hacia otro u otros países, y viceversa, expresamente determinados en el permiso correspondiente.

El permisionario extranjero puede prestar el servicio desde un punto en el extranjero hacia un punto en territorio nacional expresamente determinados en el permiso correspondiente y puede retornar al extranjero únicamente a los pasajeros que haya transportado a territorio nacional, sin realizar cabotaje.

El permisionario extranjero puede desembarcar carga que provenga de un punto en el extranjero a un punto en territorio nacional, siempre

que se cumpla con las disposiciones aplicables al tipo de carga que transporten. Asimismo puede embarcar carga en un punto en territorio nacional con destino a un punto en el extranjero, sujeto a las condiciones que la Secretaría le establezca en su permiso y en la autorización de vuelo correspondiente.

La Secretaría propondrá que en la celebración de tratados se pacten los requisitos y condiciones para la óptima operación de los servicios a que se refiere el presente artículo.

ARTICULO 13. El servicio de transporte aéreo internacional no regular bajo la modalidad de ambulancia aérea debe estar destinado al traslado y atención de personas enfermas o lesionadas desde un punto en territorio nacional hacia un punto en el extranjero y desde un punto en el extranjero hacia un punto en territorio nacional y se debe realizar con aeronaves que cuenten con servicios médicos a bordo.

Sección Quinta

Del servicio de transporte aéreo privado comercial

ARTICULO 14. El servicio de transporte aéreo privado comercial está sujeto a permiso y debe operar sólo en las áreas autorizadas por la Secretaría, previo cumplimiento de las condiciones y requisitos que marquen la Ley, este Reglamento y las normas oficiales mexicanas correspondientes. Este servicio se clasifica en las modalidades de:

- I. Renta de aeronaves a terceros;
- II. Servicios aéreos especializados, y
- III. Los que la Secretaría determine en atención al desarrollo tecnológico conforme a la norma oficial mexicana correspondiente.

La solicitud de autorización para modificar las áreas de operación a

que se refiere este artículo se debe resolver en un plazo que no exceda de diez días hábiles, contados a partir de aquél en que se hubiere presentado la solicitud. Si después de dicho plazo no se ha emitido resolución alguna, ésta se considerará como otorgada.

ARTICULO 15. Al permisionario que preste el servicio de transporte aéreo privado comercial bajo la modalidad de renta de aeronaves a terceros, le está prohibido pactar la cesión de las siguientes responsabilidades:

- I. Mantener vigente el certificado de aeronavegabilidad y el certificado de matrícula, así como la póliza de seguro de la aeronave, y
- II. Tener bajo su responsabilidad el mantenimiento de las aeronaves.

El permisionario se debe cerciorar de que la persona que vaya a tripular la aeronave rentada cuente con licencia y certificado de capacidad vigente correspondiente al tipo de la aeronave que rente.

ARTICULO 16. El servicio de transporte aéreo privado comercial bajo la modalidad de servicio aéreo especializado se presta con aeronaves que ostenten matrícula de servicio privado. Las normas oficiales mexicanas establecerán el equipo técnico con que deben contar dichas aeronaves, así como las características y condiciones de operación de cada servicio aéreo especializado.

Toda aeronave dedicada a la modalidad de servicio aéreo especializado debe ser tripulada sólo por el personal técnico aeronáutico titular de la licencia y certificado de capacidad que corresponda, según la clase y tipo de aeronave empleada, así como las características del servicio.

ARTICULO 17. Entre los servicios aéreos especializados se encuentran el transporte de troncos, la extinción y control de incendios, el arrastre de planeadores, el paracaidismo, la inspección

y vigilancia aérea, la publicidad comercial aérea, la construcción aérea, el levantamiento orográfico, la aerofotografía, la aerotopografía, la fumigación aérea, el servicio panorámico, las prácticas de entrenamiento de vuelo realizadas por los centros de formación o de capacitación y adiestramiento así como una combinación de éstos, y similares, titulares de un permiso en los términos del artículo 93 de este Reglamento.

El servicio panorámico se debe realizar en una localidad específica exclusivamente para fines recreativos, inclusive con aeronaves ultraligeras, globos o similares de acuerdo con las normas oficiales mexicanas correspondientes, siendo el factor principal para la contratación del servicio el tiempo de vuelo.

CAPITULO II

De los requisitos y condiciones para operar los servicios de transporte aéreo

Sección Primera Del servicio sujeto a concesión

ARTICULO 18. El interesado en obtener una concesión para la prestación del servicio público de transporte aéreo nacional regular debe presentar solicitud por escrito ante la Secretaría, en la cual se precise:

- I. La denominación o razón social, el domicilio y la fecha de constitución de la persona moral;
 - II. El nombre y el domicilio del representante legal, así como de las personas autorizadas para oír y recibir toda clase de notificaciones, y
 - III. Las rutas, los horarios, los itinerarios, las frecuencias y los tipos de servicio que se deseen operar, la fecha estimada de
-

inicio de operaciones y la base de operaciones y de mantenimiento.

ARTICULO 19. La solicitud para obtener la concesión a que se refiere el artículo anterior debe estar acompañada de los documentos que permitan acreditar lo siguiente:

- I. Por lo que respecta a la capacidad técnica, un estudio técnico operativo, que contenga lo siguiente:
 - a) La descripción de las características principales del servicio o servicios que pretende proporcionar;
 - b) La relación del personal técnico aeronáutico disponible a emplear directamente o a través de terceros, de conformidad con las normas oficiales mexicanas correspondientes;
 - c) El documento, convenio o similar que acredite que tiene o tendrá la propiedad o legal posesión y el derecho de explotación de las aeronaves y equipos aéreos, que permita su exacta identificación, y
 - d) La relación de hangares, talleres, instalaciones y demás infraestructura disponible para la prestación del servicio o servicios;
- II. En relación con la capacidad financiera, un estudio que contenga:
 - a) La documentación que acredite su solvencia económica y la disponibilidad de recursos financieros o fuentes de financiamiento, y
 - b) Un programa de inversión, de conformidad con las características del servicio que pretende prestar y su proyección a un plazo no menor a tres años;

III. En lo que respecta a la capacidad jurídica:

- a) La copia certificada del instrumento público o escritura constitutiva, con sus modificaciones, inscrita en el Registro Público de Comercio, en cuyo objeto social conste como actividad principal, la prestación del servicio público de transporte aéreo;
- b) La copia certificada del poder del representante legal otorgado ante fedatario público, y
- c) En el caso de participación de inversión extranjera, la constancia de inscripción en el registro correspondiente, y

IV. En cuanto a la capacidad administrativa:

- a) Un organigrama en el que se precisen los principales puestos administrativos y técnicos con facultades de decisión, y
- b) La descripción de las funciones inherentes a cada uno de ellos.

La Secretaría puede requerir que se aclare el contenido de la solicitud o la documentación que la acompañe dentro de un término de treinta días hábiles, contado a partir del momento en que se presenten todos los requisitos.

En el caso de que la Secretaría otorgue la concesión, su titular debe de actualizar la documentación prevista en este artículo, así como en el artículo anterior, mediante aviso por escrito a la Secretaría, dentro de un término de treinta días hábiles posteriores al acto que dé origen al cambio o modificación de la información.

ARTICULO 20. Para el inicio de operaciones, el concesionario debe presentar ante la Secretaría:

-
- I. Los documentos que acrediten la legal internación en territorio nacional de cada aeronave;
 - II. Los certificados de matrícula y de aeronavegabilidad tratándose de aeronaves que operen con matrícula extranjera;
 - III. Los documentos que acrediten el cumplimiento de los requisitos tanto técnicos como en materia de protección al ambiente que señalen las normas oficiales mexicanas correspondientes;
 - IV. Un programa de seguridad aérea conforme a lo dispuesto por el artículo 109 fracción VIII de este Reglamento;
 - V. Los formatos de contrato de transporte a que se refiere el artículo 36 de este Reglamento;
 - VI. Las pólizas de seguros vigentes, y
 - VII. Los contratos de servicios de navegación aérea con los que debe contar durante la vigencia de la concesión.

El concesionario debe solicitar autorización a la Secretaría de todo cambio o incremento de aeronaves que pretenda realizar. En este último caso debe presentar la información y documentación a que se refieren los incisos b) y c) de la fracción I del artículo anterior, así como el proyecto de contrato de arrendamiento cuando las aeronaves ostenten matrícula extranjera.

ARTICULO 21. El concesionario requiere autorización de la Secretaría para operar en los horarios que determine por escrito el administrador aeroportuario, tomando en cuenta la recomendación que emita el comité de operación y horarios, conforme a lo dispuesto por el artículo 63 de la Ley de Aeropuertos.

La Secretaría debe resolver la solicitud a que se refiere este artículo en un plazo que no exceda de diez días hábiles, contados a partir de aquél en que se hubiere presentado la solicitud. Transcurrido dicho

plazo sin que la Secretaría emita resolución alguna, se considerará otorgada la autorización.

ARTICULO 22. El concesionario que solicite la autorización de rutas adicionales, debe presentar las modificaciones al estudio técnico-operativo del servicio o servicios de transporte aéreo nacional regular que pretenda operar y, en su caso, el programa de inversión, a que se refieren las fracciones I incisos a) y d), y II inciso b) del artículo 19 de este Reglamento.

Para la reducción de frecuencias sólo se debe dar aviso a la Secretaría con quince días hábiles de anticipación.

ARTICULO 23. El concesionario requiere autorización de la Secretaría para realizar secciones extras de los vuelos. La sección extra es un vuelo adicional del servicio público de transporte aéreo nacional regular para operar una ruta autorizada, sin variación en el itinerario vigente, con el equipo autorizado que se tenga disponible y con la aplicación de la tarifa registrada para el tramo de ruta correspondiente.

La Secretaría debe resolver la solicitud a que se refiere este artículo en un plazo que no exceda de diez días hábiles, contados a partir de aquél en que se hubiere presentado la solicitud. Transcurrido dicho plazo sin que la Secretaría emita resolución alguna, se considerará otorgada la autorización.

La autorización a que se refiere este artículo no se negará cuando el concesionario cuente con la aeronave, el equipo y el personal técnico aeronáutico que satisfagan las disposiciones correspondientes para poder operar y cuente con horario y con capacidad disponible en los aeropuertos de que se trate, de conformidad con lo que establece el artículo 21 de este Reglamento.

ARTICULO 24. Para solicitar la prórroga de una concesión se debe presentar una solicitud por escrito ante la Secretaría, acompañada de:

-
- I. Un informe sobre los servicios prestados con apoyo en las constancias oficiales de las verificaciones practicadas de conformidad con la norma oficial mexicana correspondiente y, en su caso, con la descripción de las mejoras realizadas;
 - II. El programa de inversión para el nuevo período, de conformidad con lo dispuesto en el inciso b) de la fracción II del artículo 19 de este Reglamento, y
 - III. La declaración expresa de haber cumplido con las obligaciones previstas en la concesión respectiva.

En caso de que se conceda la prórroga, ésta debe entrar en vigor al término de la concesión sobre la cual se solicita dicha prórroga.

La Secretaría debe otorgar la prórroga cuando el concesionario cumpla con lo dispuesto por el artículo 10 de la Ley y el programa de inversión a que se refiere la fracción II del presente artículo que permita acreditar la capacidad financiera del solicitante.

Sección Segunda

De los servicios sujetos a permiso

ARTICULO 25. El interesado en obtener el permiso para la prestación de los servicios de transporte aéreo internacional regular, nacional e internacional no regular y privado comercial debe presentar solicitud por escrito ante la Secretaría, en la cual se precise:

- I. En el caso de persona moral, la denominación o razón social y su fecha de constitución. Si es persona física, tratándose del servicio aéreo privado comercial, el nombre completo del solicitante;
- II. En su caso, el nombre del representante legal, así como de las personas autorizadas para oír y recibir toda clase de notificaciones;

-
- III. El domicilio en territorio nacional del solicitante y, en su caso, el del representante legal;
 - IV. La descripción de las características del servicio, así como la fecha estimada del inicio de operaciones;
 - V. El lugar en donde pretende establecer la base de operaciones, a excepción de cuando el solicitante sea una sociedad extranjera y se trate de servicio internacional regular e internacional no regular;
 - VI. La relación y características de las aeronaves con que pretende prestar el servicio;
 - VII. Tratándose del servicio internacional regular se debe señalar además lo siguiente:
 - a) En el caso de una persona moral mexicana:
 - i) Que es concesionario;
 - ii) La ruta o las rutas que pretenda comercializar, y
 - iii) La propuesta de itinerarios, frecuencias y horarios;
 - b) En el caso de una sociedad extranjera:
 - i) El señalamiento de la ruta o las rutas que pretenda comercializar, y
 - ii) La propuesta de horarios, itinerarios y frecuencias;
 - VIII. Tratándose del servicio de transporte aéreo nacional no regular que se preste a comunidades o regiones específicas de baja densidad de tráfico de pasajeros, además de lo establecido en las fracciones de la I a la VI anteriores, se debe señalar la ruta o las rutas que pretenda comercializar, y
-

-
- IX. Tratándose del servicio privado comercial, además de lo establecido en las fracciones I a VI anteriores, se debe señalar el área que pretende servir.

Para los efectos de lo dispuesto en la fracción VII del presente artículo, cuando exista tratado, la Secretaría determinará la procedencia de la solicitud para autorizar una ruta y designará a la persona moral mexicana que ofrezca las mejores condiciones para la prestación del servicio.

En caso de no existir un tratado, la Secretaría puede solicitar al Estado extranjero de que se trate el otorgamiento de un permiso a favor de una persona moral mexicana, con el fin de que opere servicios de transporte aéreo regular internacional. Si el solicitante es sociedad extranjera, la Secretaría le puede otorgar un permiso unilateral.

ARTICULO 26. La solicitud para obtener el permiso para la prestación de los servicios de transporte aéreo internacional regular, nacional e internacional no regular así como privado comercial, se sujetará a lo siguiente:

- I. En el caso de que el solicitante sea una persona moral mexicana que esté prestando el servicio de transporte aéreo nacional regular, únicamente debe actualizar la documentación que hubiere presentado para obtener la concesión conforme a lo dispuesto por el artículo 19 de este Reglamento y contar con la designación de la Secretaría;
- II. En el caso de que el solicitante sea una sociedad extranjera que desee prestar el servicio de transporte aéreo internacional regular, además de lo dispuesto en los incisos a) y b) de la fracción III del artículo 19 de este Reglamento, debe contar con el documento en el que conste la designación de su gobierno y quedará exenta de presentar la constancia del Registro Nacional de Inversiones Extranjeras.
- III. En el caso de que el solicitante sea una persona física o moral

que desee prestar el servicio privado comercial, únicamente debe de acompañar a su solicitud:

- a) Si el solicitante es persona física mexicana, el acta de nacimiento e identificación oficial vigente, si es persona moral mexicana, copia certificada del instrumento público o escritura constitutiva, con sus modificaciones;
- b) En el caso de que el solicitante sea persona física extranjera, los documentos que acrediten su legal estancia en el país, si es persona moral extranjera copia certificada del documento de su constitución traducida por perito traductor al español, con sus modificaciones;
- c) En su caso, copia certificada del poder del representante legal otorgado ante fedatario público y si este fuere otorgado en el extranjero su traducción al español por perito traductor;
- d) Los documentos o contratos que acrediten que el solicitante tiene o tendrá la propiedad o legal posesión y el derecho de explotación de las aeronaves y equipo aéreo, así como la información de las características e idoneidad de las mismas;
- e) En su caso, la documentación que acredite la legal internación de las aeronaves y equipo a territorio nacional, y
- f) Cuando la aeronave se sujete a una modificación estructural para la instalación de equipo especial, el solicitante debe contar con la previa autorización de la Secretaría, conforme lo dispuesto por el artículo 145 de este Reglamento.

ARTICULO 27. Para el inicio de operaciones de los servicios a que se refiere esta Sección, el permisionario debe acreditar mediante aviso ante la Secretaría que reúne los requisitos del artículo 20 de este Reglamento y, además, observar lo siguiente:

-
- I. En el caso del servicio de transporte aéreo nacional no regular que se preste a comunidades o regiones específicas de baja densidad de tráfico de pasajeros debe contar con las tarifas registradas ante la Secretaría;
 - II. En el caso de los servicios de transporte aéreo internacional regular se debe contar con:
 - a) La autorización de horarios, frecuencias, itinerarios, así como del equipo que utilizará para realizar los servicios y de las tarifas aprobadas;
 - b) La autorización del gobierno del país o los países hacia los que pretenda operar, si es concesionario, y
 - c) La solicitud del vuelo de verificación de ruta, y

En el caso de que el solicitante sea una sociedad extranjera; debe presentar lo dispuesto en el artículo 20 fracciones II, IV, VI y VII de este Reglamento;

- III. En el caso de los servicios de transporte aéreo privado comercial se debe presentar ante la Secretaría, dependiendo del tipo de servicio:
 - a) La relación de los aeródromos civiles a utilizar en la operación;
 - b) La relación del personal técnico aeronáutico a emplear en forma directa o a través de terceros;
 - c) La autorización de la Secretaría de Agricultura, Ganadería y Desarrollo Rural, en el caso de los servicios de fumigación aérea y de transporte de troncos, y
 - d) La autorización de la Secretaría de la Defensa Nacional, en el caso de los servicios de aerofotografía, aerotopografía y levantamiento orográfico.

ARTICULO 28. Los permisionarios mexicanos y extranjeros de los servicios a que se refiere este Capítulo deben solicitar autorización a la Secretaría de todos los cambios e incrementos de aeronaves que realicen.

ARTICULO 29. Los permisionarios mexicanos del servicio de transporte aéreo internacional regular que soliciten la autorización de rutas adicionales, deben presentar las modificaciones al estudio técnico-operativo del servicio o servicios de transporte aéreo internacional regular que pretendan operar y, en su caso, el programa de inversión a que se refieren las fracciones I, incisos a) y d) y II, inciso b) del artículo 19 de este Reglamento, sin perjuicio de lo dispuesto en los tratados internacionales.

Todo permisionario que preste servicios de transporte aéreo internacional regular debe solicitar autorización a la Secretaría para realizar secciones extras de vuelos, en términos de lo dispuesto por el artículo 23 del presente Reglamento.

ARTICULO 30. El permisionario de servicio de transporte aéreo nacional e internacional no regular bajo la modalidad de fletamento, requiere contar con autorización de la Secretaría para realizar los vuelos o paquetes de vuelos, por lo que debe presentar solicitud por escrito, acompañada de:

- I. Los contratos de fletamento a que hace referencia el artículo 59 de la Ley;
- II. Los puntos de origen y destino de los vuelos, y
- III. – Las fechas de los vuelos y sus horarios aprobados conforme a lo dispuesto por el artículo 21 de este Reglamento.

La Secretaría debe resolver la solicitud a que se refiere este artículo en un plazo que no exceda de diez días hábiles, contados a partir de aquél en que se hubiere presentado la solicitud. Transcurrido dicho plazo sin que la Secretaría emita resolución alguna, se considerará otorgada la autorización.

ARTICULO 31. La Secretaría puede otorgar autorización por un plazo determinado para que una persona física o moral extranjera interne sus aeronaves a efecto de prestar servicios aéreos especializados, en los siguientes casos:

- I. Cuando no exista permisionario mexicano para prestarlos, o
- II. En caso de desastre natural, de guerra, de grave alteración del orden público o cuando se tema algún peligro inminente para la seguridad nacional, la paz interior del país o para la economía nacional.

La persona física o moral contratante del servicio aéreo especializado será solidariamente responsable con la extranjera respecto de las características, condiciones y operación del servicio, así como de recabar de las autoridades competentes todas las autorizaciones a que se refiere el artículo 27, fracción III, incisos c) y d) del presente Reglamento; en caso de desastre natural dentro de la jurisdicción de las aguas marinas mexicanas, islas y espacios aéreos correspondientes, además de los requisitos señalados, debe contar con la autorización de la Secretaría de Marina.

Al término de los servicios, el contratante o la persona que haya obtenido la autorización a que se refiere el primer párrafo de este artículo debe dar aviso por escrito a la Secretaría sobre la salida de la aeronave de territorio nacional y acompañar un informe sinóptico de las actividades realizadas.

ARTICULO 32. Los permisionarios extranjeros no pueden realizar prácticas de cabotaje en territorio nacional.

Únicamente el permisionario mexicano que preste servicio de transporte aéreo internacional bajo la modalidad de taxi aéreo o de fletamento, puede transportar entre dos o más puntos en territorio nacional a los pasajeros, carga, correo o una combinación de éstos que hayan embarcado en un punto en el extranjero, de conformidad con lo dispuesto por los artículos 11 y 12 de este Reglamento.

ARTICULO 33. Cuando la Secretaría autorice a un permisionario extranjero la explotación de una ruta, debe otorgar el derecho de explotación de la misma, en igualdad de condiciones, al concesionario o permisionario mexicano que la solicite, siempre que cumplan con los requisitos que establece la Ley y este Reglamento.

CAPITULO III

Disposiciones comunes a los servicios de transporte aéreo

Sección Primera

De la operación de servicios de transporte aéreo con aeronaves arrendadas que ostenten matrícula extranjera

ARTICULO 34. La Secretaría autorizará a las personas físicas o morales mexicanas la celebración de contratos de arrendamiento de aeronaves que ostenten matrícula extranjera para destinarlas a la prestación de servicios al público de transporte aéreo nacional o internacional, siempre y cuando:

- I. El contrato de arrendamiento provea al concesionario o permisionario mexicano de una aeronave en condiciones de aeronavegabilidad y certificada para uso civil, y que en aquél se expresen en forma clara las obligaciones del arrendatario con respecto al mantenimiento de la misma;
 - II. La aeronave cumpla con los límites de ruido y de emisión de contaminantes establecidos en las normas oficiales mexicanas correspondientes;
 - III. La aeronave, en el tiempo en que se encuentre en arrendamiento del concesionario o permisionario mexicano, cumpla con las condiciones prescritas en la Ley y este Reglamento, y
-

-
- IV. El contrato de arrendamiento, en el caso de servicio de transporte aéreo regular, contenga un procedimiento de rescisión, terminación y retorno de la aeronave al extranjero.

ARTICULO 35. Para regular la responsabilidad tratándose de aeronaves arrendadas con matrícula extranjera, la Secretaría promoverá la celebración de tratados con los gobiernos extranjeros.

Sección Segunda

De los contratos y de los derechos y obligaciones de los pasajeros

ARTICULO 36. Todo concesionario o permisionario que preste servicio al público de transporte aéreo, debe expedir un contrato de acuerdo al tipo de servicio que opere, conforme a lo siguiente:

- I. Para el transporte de pasajeros;
 - a) Un billete de pasaje, boleto o cupón, en el caso de los servicios regular nacional e internacional, fletamento nacional e internacional, panorámico y nacional no regular que se preste a comunidades o regiones específicas de baja densidad de tráfico de pasajeros, y
 - b) Contrato-factura, para los servicios de taxi aéreo nacional e internacional y ambulancia aérea nacional e internacional;
- II. Para el transporte de carga, la carta de porte o guía de carga aérea, tratándose de los servicios regular nacional e internacional, fletamento nacional e internacional, taxi aéreo nacional e internacional, y nacional no regular que se preste a comunidades o regiones específicas de baja densidad de tráfico de pasajeros;
- III. Para el transporte de correo, el contrato con las características que señale la ley de la materia;
- IV. Para el servicio bajo la modalidad de renta a terceros, un

contrato factura en el que consten las responsabilidades del permisionario y de la persona que rente la aeronave, y

- V. Para los servicios aéreos especializados y de fletamento a que se refiere el artículo 59 de la Ley, un contrato-factura.

El período de validez del billete de pasaje, boleto o cupón, así como del contrato-factura se prorroga automáticamente cuando por causas de fuerza mayor o caso fortuito el vuelo se cancele o no se realice conforme al horario estipulado, por un período igual al que duren los efectos de aquellas causas, sin cargo adicional. En la modalidad de fletamento, el fletador debe informar a los usuarios sobre la nueva fecha y hora de salida o debe reembolsar al pasajero lo que hubiere pagado.

ARTICULO 37. El contrato que se expida en términos de lo dispuesto por el artículo anterior debe sujetarse a lo establecido en la norma oficial mexicana correspondiente y contener como mínimo lo siguiente:

- I. La tarifa aplicada en la ruta o en el tramo de una ruta que sea autorizado por la Secretaría y, en su caso, el desglose de la totalidad de los cargos que no estén comprendidos en la misma;
- II. Las condiciones del servicio;
- III. Las responsabilidades del concesionario o permisionario;
- IV. Los derechos del pasajero o usuario del servicio, y
- V. En el caso de servicios de transporte aéreo bajo la modalidad de fletamento, las condiciones de operación y precio, así como las responsabilidades del fletante y del fletador con respecto al pasajero.

ARTICULO 38. Todo pasajero de cualquier servicio al público de transporte aéreo tiene los siguientes derechos:

-
- I. A ser transportado en el vuelo consignado en el billete de pasaje, boleto o cupón, conforme a las condiciones de servicio derivadas de la tarifa aplicada;
 - II. El pasajero mayor de edad puede, sin pago de ninguna tarifa, llevar a un infante menor de dos años a su cuidado sin derecho a asiento y sin derecho a franquicia de equipaje, por lo que el concesionario o permisionario está obligado a expedir sin costo alguno a favor del infante el boleto y pase de abordar correspondientes;
 - III. A llevar en cabina hasta dos piezas de equipaje de mano, siempre que por su naturaleza o dimensiones no disminuyan la seguridad y la comodidad de los pasajeros, de conformidad con lo establecido en las normas oficiales mexicanas correspondientes;
 - IV. A que le sea expedido un talón de equipaje por cada pieza, maleta o bulto de equipaje que se entregue para su transporte. El talón debe contener la información indicada en las normas oficiales mexicanas correspondientes y debe constar de dos partes, una para el pasajero y otra que se adhiere al equipaje;
 - V. A transportar como mínimo, sin cargo alguno, veinticinco kilogramos de equipaje cuando los vuelos se realicen en aeronaves con capacidad para veinte pasajeros o más, y quince kilogramos cuando la aeronave sea de menor capacidad, siempre que acate las indicaciones del concesionario o permisionario en cuanto al número de piezas y restricciones de volumen.

El exceso de equipaje debe ser transportado de acuerdo con la capacidad disponible de la aeronave y el concesionario o permisionario, en este caso, tiene derecho a solicitar al usuario un pago adicional;

- VI. A ser transportado por cuenta del concesionario o permisionario hasta el lugar de destino, por los medios de transporte más

rápidos disponibles en el lugar cuando la aeronave, por caso fortuito o fuerza mayor, tenga que aterrizar en un lugar no incluido en el itinerario, sin llegar hasta el lugar de destino. En este caso, el concesionario o permisionario no tiene obligación de hacer el reembolso del precio del boleto, y

- VII. En los casos a que se refiere el artículo 52 de la Ley, el concesionario o permisionario al momento de la denegación del embarque debe hacer del conocimiento del pasajero por conducto de su personal, así como a través de folletos, las opciones con que cuenta y debe inmediatamente proporcionársele la que haya elegido. Tratándose de la indemnización, el pasajero debe manifestar si se realiza en dinero o en especie.

ARTICULO 39. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 83 de la Ley, en caso de desastre natural, de guerra, de grave alteración del orden público o cuando se prevea algún peligro inminente para la seguridad nacional o la paz interior del país o para la economía nacional, la Secretaría está facultada para imponer en la prestación de los servicios de transporte aéreo, y sólo por el tiempo y en la proporción que resulten estrictamente necesarias, las modalidades siguientes:

- I. Suspensión total o parcial de los servicios de transporte aéreo;
- II. Transporte de personas, carga, correo o una combinación de éstos, así como la utilización de equipo aéreo, instalaciones y personal destinados a operaciones de salvamento o auxilio, y
- III. - Las demás que la Secretaría determine, siempre que tengan como objeto atender necesidades derivadas del evento de que se trate.

La Secretaría debe notificar por escrito a los concesionarios y permisionarios la adopción de las restricciones señaladas en las fracciones anteriores, precisando las causas, la fecha de inicio y en

caso de ser posible, su duración, conforme a las cuales éstos estarán obligados a realizar las actividades correspondientes.

En el caso de la restricción establecida en la fracción I; se cubrirá una indemnización, misma que se dará en los términos de lo dispuesto en el último párrafo del artículo 83 de la Ley.

Por la prestación de los servicios señalados en las fracciones II y III de este artículo se deben cubrir la contraprestación correspondiente al servicio de que se trate.

La autoridad interesada debe cubrir al prestador respectivo la contraprestación correspondiente dentro de los diez días hábiles siguientes a que éste requiera formalmente su pago, en el entendido de que tales requerimientos no podrán presentarse por periodos menores de quince días naturales cuando la modalidad exceda de este plazo.

En caso de que las partes no lleguen a un acuerdo respecto del monto de la contraprestación, la autoridad interesada debe cubrir el monto de la cantidad que no sea materia de la controversia. El pago del remanente se efectuará de conformidad con el procedimiento establecido en el último párrafo del artículo 83 de la Ley.

ARTICULO 40. Todo concesionario o permisionario puede, en caso fortuito o fuerza mayor, suspender totalmente la prestación del servicio de transporte aéreo, sin autorización previa de la Secretaría. En este supuesto, debe dar aviso de ello a la Secretaría dentro de las veinticuatro horas siguientes a que dicha suspensión ocurra, e informar de las medidas que al efecto adopte o pretenda adoptar para la inmediata reanudación del servicio.

ARTICULO 41. El concesionario o permisionario, por razones de seguridad; se puede rehusar a transportar a las siguientes personas:

- I. A las personas que pretendan viajar solas, que sufran de alguna incapacidad en términos del artículo 450, fracción II, del Código

Civil para el Distrito Federal en Materia Común y para toda la República en Materia Federal, y

- II. A las personas que por su conducta o estado de salud requieran atención especial o causen notoria incomodidad o molestia a los demás pasajeros o tripulación, o que constituyan peligro o riesgo para sí mismos o para otras personas y sus bienes a bordo.

El concesionario o permisionario, previa aprobación de la Secretaría, puede establecer las restricciones y condiciones especiales para transportar a las personas a que se refieren las fracciones anteriores, así como aquéllas que no cumplan con sus obligaciones y requisitos legales correspondientes a la clase de servicio nacional o internacional de que se trate.

ARTICULO 42. El concesionario o permisionario que transporte a un menor de edad sin acompañante mayor de edad, es responsable de éste desde el momento en que el menor sea puesto a disposición de su personal hasta el momento en que sea entregado a la persona que se responsabilizará de él en el aeródromo civil de destino. En el caso de menores de edad que viajen solos o en compañía de personas mayores de edad que no ejerzan la patria potestad o tutela, se deberá acreditar que se cuenta con la autorización por escrito de quien la ejerza.

Todo concesionario o permisionario debe brindar a los pasajeros discapacitados las facilidades para su movilización y adoptar las medidas necesarias para la atención de pasajeras embarazadas, así como de personas de edad avanzada.

Sección Tercera

De las medidas de seguridad para prevenir actos ilícitos

ARTICULO 43. Todo pasajero, equipaje de mano, equipaje por facturar y la carga se debe documentar con la anticipación que el

concesionario o permisionario indique para ser objeto de revisión antes de su transportación o embarque.

El concesionario o permisionario se debe asegurar que en los aeródromos civiles de los que haga uso se proporcionen servicios de revisión.

En caso de que el pasajero rehuse la revisión, se puede solicitar la intervención de la autoridad competente para que la efectúe. Cuando derivado de la revisión la autoridad niegue el acceso al pasajero, debe informar su determinación lo antes posible al concesionario o permisionario que proporcione la transportación para que tome las medidas pertinentes.

ARTICULO 44. Todo concesionario o permisionario debe contar con un manual de prevención de actos de interferencia ilícita y asimismo adoptar las medidas pertinentes para que no se lleven a bordo de la aeronave artículos que dificulten su navegación o pongan en peligro la seguridad del personal técnico aeronáutico y de los pasajeros.

ARTICULO 45. El manejo, embalaje y transporte de materiales, sustancias y objetos peligrosos, se debe llevar a cabo conforme a lo dispuesto en las normas oficiales mexicanas correspondientes.

Todo concesionario y permisionario se debe cerciorar de que el usuario que pretenda transportar o embarcar artículos que por su naturaleza sean susceptibles de poner en riesgo la seguridad de los pasajeros o de la aeronave, tales como: sustancias químicas, corrosivas, radioactivas, inflamables; armas de fuego; explosivos; municiones; semejantes o similares, cuente con el permiso previo de las autoridades correspondientes para su portación y transportación.

ARTICULO 46. Si un pasajero pretende transportar armas de fuego o algún artículo peligroso, debe presentar en su caso la licencia correspondiente y hacer entrega del mismo al concesionario o permisionario previo inicio del vuelo, quien debe transportarlo en el compartimento de carga de la aeronave, cuando proceda, de

conformidad con lo establecido en las normas oficiales mexicanas correspondientes. El bien se debe devolver al pasajero o usuario en el aeródromo civil de destino.

Cuando se descubra el transporte clandestino de materiales, sustancias y objetos peligrosos por personas que viajen a bordo de la aeronave, el comandante o piloto al mando de la misma, el concesionario o permisionario o cualquier otra persona, debe dar aviso a las autoridades competentes.

ARTICULO 47. Cuando el concesionario o permisionario tenga conocimiento o evidencia de que cualquier persona involucrada en la operación de una aeronave constituye un peligro para los pasajeros, la carga o la aeronave, debe adoptar todas las medidas urgentes para prevenir el caso y avisar de inmediato a las autoridades competentes.

Si la emergencia involucra la comisión de un hecho ilícito, el comandante o piloto al mando de la aeronave debe actuar conforme al manual de prevención de actos de interferencia ilícita y mantener comunicación con los servicios de tránsito aéreo y acatar, hasta donde las circunstancias se lo permitan, las indicaciones que le sean transmitidas.

Sección Cuarta *De las tarifas*

ARTICULO 48. Para los efectos del presente Reglamento, se entiende por tarifa la contraprestación que debe pagar el usuario por la prestación del servicio de transporte aéreo de pasajeros o carga, que incluye las reglas de aplicación, o condiciones y restricciones aplicables según las características del servicio que se contrate.

ARTICULO 49. Los concesionarios o permisionarios pueden fijar y modificar libremente las tarifas, sin embargo, deben aplicarlas de manera no discriminatoria, en igualdad de condiciones para todos los usuarios.

Las tarifas entrarán en vigor a partir de la fecha de su registro, excepto en el caso del servicio de transporte aéreo nacional no regular bajo la modalidad de taxi aéreo, en el cual se podrá convenir libremente el precio del servicio.

La aprobación de las tarifas internacionales por la Secretaría implica su registro.

ARTICULO 50. Todo concesionario, permisionario, fletador o representante de éstos, es responsable de que la información relativa a las tarifas esté permanentemente a disposición de los usuarios y de que cumpla los siguientes requisitos:

- I. Estar apegada a los términos derivados de la concesión o permiso y contener explícitamente las reglas de aplicación, o condiciones y restricciones que comprende la oferta, así como la vigencia de las mismas, y
- II. Ofrecer las tarifas en relación con las rutas autorizadas por la Secretaría o, en su caso, las establecidas por los tratados internacionales.

ARTICULO 51. Las tarifas nacionales e internacionales deben presentarse por cada ruta, incluyendo sus puntos intermedios, para su registro o aprobación ante la Secretaría en los formatos publicados en el **Diario Oficial de la Federación** para tales efectos. En el caso de las tarifas internacionales deben presentarse para su aprobación al menos quince días hábiles antes de la fecha en que se pretendan comercializar.

Cuando las tarifas presentadas no se ajusten a los formatos, la Secretaría podrá requerir que se ajusten dentro de un plazo de cinco días hábiles, contado a partir de la fecha de su presentación.

El concesionario o permisionario contará con un plazo de cinco días hábiles para subsanar las deficiencias y, de no hacerlo o de no responder al requerimiento, le serán devueltas sin registro o

aprobación dentro de los tres días hábiles siguientes al plazo que se le dio para subsanarlas.

ARTICULO 52. La solicitud que se formule a la Secretaría para que establezca bases de regulación tarifaria debe presentarse por escrito, en tres tantos, debiendo el solicitante:

- I. Señalar su nombre, denominación o razón social, domicilio y personas autorizadas para oír y recibir notificaciones;
- II. Suscribir la solicitud y acompañar los documentos que acrediten la personalidad del representante legal, en su caso;
- III. Acreditar su carácter de concesionario, permisionario o parte afectada, o aportar los elementos que permitan presumir tal carácter;
- IV. Precisar las razones y el servicio respecto del cual considere que no existe competencia efectiva, y
- V. Aportar los demás elementos por los que considera que no existe competencia efectiva.

El solicitante podrá turnar copia a la Comisión Federal de Competencia.

ARTICULO 53. La Secretaría debe resolver las solicitudes mencionadas en el artículo anterior conforme al siguiente procedimiento:

- I. Dentro de los dos días hábiles siguientes a que se reciba la solicitud, la Secretaría deberá emitir y notificar al solicitante un acuerdo en el que:
 - a) Admita la solicitud;
 - b) Prevenga al solicitante por una sola vez para que dentro de los cinco días hábiles siguientes a aquél en que se le
-

notifique la prevención, aclare, complete o corrija su solicitud, si no reúne los requisitos previstos en el artículo anterior, o

c) Deseche la solicitud por improcedente, cuando haya transcurrido el plazo a que se refiere el inciso anterior sin desahogar la prevención o, desahogada ésta, no se haya proporcionado la información señalada en el artículo anterior.

Si la Secretaría no emite acuerdo en los plazos señalados, la solicitud se tendrá por admitida;

- II. Admitida la solicitud, la Secretaría, en un plazo de tres días hábiles, solicitará la opinión de la Comisión Federal de Competencia, la cual se desahogará de conformidad con el procedimiento señalado en el artículo 50 del Reglamento de la Ley Federal de Competencia Económica, para cuyo efecto debe turnarle copia del expediente respectivo;
- III. Recibida la opinión de la Comisión Federal de Competencia, la Secretaría, dentro de los treinta días hábiles siguientes emitirá, en su caso, un proyecto de resolución sobre las bases de regulación tarifaria y dará vista a los interesados por un plazo de quince días hábiles para que manifiesten lo que a su derecho convenga, y
- IV. Desahogada la vista o transcurrido el plazo concedido a los interesados a que se refiere la fracción anterior, la Secretaría emitirá resolución y la notificará en un plazo de cinco días hábiles.

La Secretaría, hasta antes de dictar resolución, podrá realizar visitas de verificación y allegarse de todos los elementos que considere necesarios para emitirla.

ARTICULO 54. Cuando la Secretaría considere que no existe competencia efectiva procederá, en lo conducente, de conformidad

con lo dispuesto en las fracciones III y IV del artículo anterior del presente Reglamento.

ARTICULO 55. Sin perjuicio del ejercicio de sus atribuciones, la Comisión Federal de Competencia podrá emitir opinión a la Secretaría para que, en su caso, la Secretaría establezca bases de regulación tarifaria de conformidad con lo dispuesto en las fracciones III y IV del artículo 53 del presente Reglamento.

ARTICULO 56. Para la fijación de bases de regulación tarifaria la Secretaría deberá considerar lo siguiente:

- I. La tarifa competitiva que un concesionario o permisionario eficiente cobraría por el mismo servicio;
- II. Las tarifas equiparables a las de otras empresas aéreas que estén vigentes en el mercado interno nacional, en el de otro país o, en su caso, en el mercado internacional, en condiciones similares, y
- III. Las tarifas establecidas con base a las referencias internacionales de costos de operación y capital.

La Secretaría al fijar los mecanismo de ajuste incluidos en la bases de regulación tarifaria, podrá establecer condiciones en materia de rutas, frecuencias, horarios, equipo, calidad del servicio, información contable, comercialización, tarifas, así como periodos de vigencia.

ARTICULO 57. Cuando el concesionario o permisionario estime que han concluido las circunstancias que dieron origen al establecimiento de las bases de regulación tarifaria, podrá solicitar a la Secretaría dejar sin efectos dichas bases y sus mecanismos de ajuste, para lo cual, previo a la resolución correspondiente, deberá contar con la opinión de la Comisión Federal de Competencia.

CAPITULO IV

Del transporte aéreo privado no comercial

ARTICULO 58. El transporte aéreo privado no comercial es el que se realiza sin fines de lucro y tiene por objeto atender necesidades e intereses particulares del propietario o poseedor, incluyendo, entre otros, fines recreativos.

ARTICULO 59. Los clubes aéreos, los de aeromodelismo dinámico, así como la práctica de deportes aéreos deben operar en los lugares y bajo las condiciones que señalen las normas oficiales mexicanas correspondientes.

ARTICULO 60. Los clubes aéreos y los de aeromodelismo dinámico requieren autorización de la Secretaría para realizar operaciones, por lo que deben presentar una solicitud por escrito en la cual se precise:

- I. El nombre de los miembros o socios del club;
- II. El domicilio del club;
- III. Los aeródromos civiles y las áreas geográficas en las que pretenda realizar sus actividades, y
- IV. Las aeronaves con las que se pretenda operar.

La solicitud debe estar acompañada, dependiendo de la actividad aérea que corresponda, de un manual de operaciones del club para su autorización, elaborados acordes a la actividad que pretenda realizar y de los programas de capacitación que comprendan los contenidos temáticos que señalen las normas oficiales mexicanas correspondientes.

La Secretaría puede requerir que se aclare el contenido de la solicitud o de la documentación que la acompañe dentro de un término de

treinta días hábiles, contado a partir del momento en que se presenten todos los requisitos, en caso contrario se entenderá aceptada la solicitud.

Previo al otorgamiento de la autorización, la Secretaría verificará el cumplimiento de lo dispuesto en el presente artículo.

ARTICULO 61. Las aeronaves pertenecientes a clubes aéreos a que se refiere el artículo anterior no pueden ser empleadas para el transporte de personas, carga o correo, con remuneración o contraprestación alguna.

ARTICULO 62. Para realizar festivales aéreos se necesita autorización de la Secretaría, por lo que se debe presentar solicitud por escrito en la que se precise:

- I. El nombre del solicitante y del responsable de su organización, así como su domicilio;
- II. La naturaleza del evento, la fecha, hora y lugar en que se pretenda llevar a cabo;
- III. El número de aeronaves participantes y sus características;
- IV. El número de la póliza o pólizas de seguros de responsabilidad civil correspondientes y el nombre de la compañía de seguros;
- V. Los procedimientos y dispositivos de seguridad para atender cualquier tipo de emergencia que pudiera presentarse, relacionada con la operación de las aeronaves o en auxilio de los espectadores, y
- VI. El consentimiento por escrito del concesionario o permisionario del aeródromo civil en el que se pretenda realizar el evento.

La solicitud a que se refiere este artículo debe ser presentada con sesenta días hábiles de anticipación a la realización del festival aéreo.

La Secretaría resolverá lo conducente en un plazo que no exceda de treinta días hábiles, contados a partir de aquél en que se hubiere presentado la solicitud.

ARTICULO 63. La solicitud que se presente ante la Secretaría a fin de obtener la autorización para realizar vuelos de demostración de aeronaves en territorio mexicano debe estar acompañada de:

- I. El título que acredite la propiedad o legal posesión de la aeronave;
- II. El certificado de aeronavegabilidad y certificado de matrícula vigentes;
- III. La póliza de seguro en los términos del artículo 74 de la Ley;
- IV. Los datos del área en donde se pretenda realizar la demostración y los aeródromos civiles involucrados en la misma, y
- V. Las licencias y los certificados de capacidad vigentes del personal técnico aeronáutico de vuelo que participe.

Cuando se trate de aeronaves procedentes del extranjero se debe informar, además, sobre la ruta de entrada y salida a territorio nacional, tiempo estimado de permanencia y la base de operaciones temporal.

CAPITULO V

De la responsabilidad por daños y de los seguros aéreos

ARTICULO 64. Todo concesionario o permisionario de servicios de transporte aéreo regular y no regular, así como el permisionario del servicio de transporte aéreo privado comercial bajo la modalidad de servicio aéreo especializado panorámico, durante el tiempo que preste los servicios, debe contar y mantener vigentes seguros de responsabilidad civil por:

-
- I. Los daños que le puedan causar a los pasajeros, sus equipajes y carga con motivo del servicio de transporte aéreo contratado, y
 - II. Daños a terceros.

Todo permisionario del servicio aéreo privado comercial y el operador aéreo mexicano de transporte privado no comercial debe contratar los seguros a que se refiere la fracción II del presente artículo.

ARTICULO 65. Es obligación del concesionario o permisionario hacerle saber al pasajero el alcance de la cobertura de los seguros contratados y el derecho que tiene para exigir, en su caso, el pago de las indemnizaciones que correspondan.

ARTICULO 66. Los seguros exigibles a los concesionarios, permisionarios y operadores aéreos se deben contratar con una institución debidamente autorizada en los términos de la ley de la materia.

El formato y contenido del contrato de seguro de cada modalidad de servicio, así como los montos mínimos de indemnización por evento y suma asegurada, de conformidad con los artículos 62 al 72 de la Ley, se deben dar a conocer por la Secretaría mediante disposición administrativa que será publicada en el Diario Oficial de la Federación.

ARTICULO 67. Todo concesionario, permisionario u operador aéreo debe llevar a bordo de la aeronave las pólizas de seguro vigentes registrada ante la Secretaría o una copia fotostática certificada ante fedatario público.

Los extranjeros propietarios o poseedores de aeronaves de servicio aéreo privado no comercial deben llevar a bordo de las mismas las pólizas de seguro correspondientes y en su caso, mostrarlas al comandante o comandantes de cada uno de los aeródromos civiles que utilicen de conformidad con su itinerario.

La Secretaría puede requerir a los concesionarios, permisionarios y

operadores aéreos le presenten los documentos que comprueben que sus pólizas de seguro están vigentes.

ARTICULO 68. Los seguros de responsabilidad civil que cubran daños a pasajeros deben incluir, cuando menos, la cobertura de lo siguiente:

- I. Muerte;
- II. Gastos funerarios;
- III. Atención médica a lesionados;
- IV. Incapacidad temporal;
- V. Incapacidad permanente parcial;
- VI. Incapacidad permanente total;
- VII. Pérdida o avería del equipaje de mano, y
- VIII. Pérdida o avería del equipaje facturado.

En caso de muerte no se deben deducir las indemnizaciones percibidas durante el tiempo que el beneficiario esté sometido al régimen de incapacidad temporal.

Para determinar el pago que corresponda por incapacidad permanente parcial se deben aplicar los porcentajes señalados en la tabla de valuación de incapacidades permanentes de la Ley Federal del Trabajo.

ARTICULO 69. El pago por atención médica a que se refiere la fracción III del artículo anterior debe ser independiente de cualquier otra indemnización señalada en el mismo artículo y, en todo caso, debe comprender lo siguiente:

- I. Asistencia médica y quirúrgica;

-
- II. Rehabilitación;
 - III. Hospitalización cuando el caso lo requiera;
 - IV. Medicamentos y material de curación, y
 - V. Aparatos de prótesis y ortopedia.

ARTICULO 70. El monto de la indemnización se sujetará estrictamente a lo previsto en los artículos 61 al 65 de la Ley, excepto cuando el contrato de seguro señale indemnizaciones superiores a las del presente Capítulo.

ARTICULO 71. Para los efectos de los artículos 61 a 63 de la Ley, todo concesionario o permisionario que transporte pasajeros o carga, cuya aeronave se haya accidentado, debe presentar ante la Secretaría copia completa del manifiesto de carga y pasajeros del vuelo siniestrado, e informar sobre las acciones que efectúe respecto al pago de las indemnizaciones correspondientes.

ARTICULO 72. Los usuarios, sus beneficiarios, los terceros o quien los represente deben, en su caso, hacer la reclamación de pago de las indemnizaciones correspondientes por escrito ante el concesionario o permisionario. Los concesionarios, permisionarios y operadores aéreos deben proporcionar a aquéllos asistencia para que les sea pagada la indemnización que corresponda y dar aviso a la Secretaría del resultado de la gestión.

En el caso de operadores aéreos, la Secretaría proporcionará a los terceros afectados la información necesaria para hacer la reclamación de pago de las indemnizaciones que correspondan.

TITULO TERCERO

*Del personal técnico aeronáutico y de los
centros de formación o de capacitación y adiestramiento*

CAPITULO I

Del personal técnico aeronáutico

*Sección Primera
Disposiciones comunes*

ARTICULO 73. La Secretaría tiene a su cargo la expedición, revalidación, convalidación, cancelación y suspensión de las licencias del personal técnico aeronáutico, de los certificados de capacidad, así como de los permisos a que se refiere el artículo 94 del presente Reglamento conforme a los requisitos y condiciones que establezca en las disposiciones administrativas correspondientes.

El personal técnico aeronáutico, de vuelo o de tierra, sólo puede ejercer la actividad que expresamente se indique en su licencia, certificado de capacidad o permiso a que se refiere el párrafo anterior, conforme a lo que se establezca en dichas disposiciones administrativas.

En la convalidación de licencias, la Secretaría verificará que exista reciprocidad real y efectiva con el Estado de que se trate.

En caso de robo, pérdida o extravío de la licencia y del certificado de capacidad, el interesado debe hacerlo del conocimiento de la Secretaría y puede solicitar la reposición de la misma, previo pago de los derechos correspondientes.

ARTICULO 74. La vigencia de las licencias y de los certificados de capacidad del personal técnico aeronáutico de vuelo y de los controladores de tránsito aéreo es de dos años hasta los cuarenta

años de edad, a partir de la cual será de un año. La vigencia de las licencias y de los certificados de capacidad del demás personal de tierra es de dos años.

ARTICULO 75. El personal técnico aeronáutico debe portar su licencia durante el desempeño de sus labores.

Los concesionarios, permisionarios y operadores aéreos, bajo su responsabilidad, vigilarán que el personal técnico aeronáutico porte la licencia y certificado de capacidad apropiados y vigentes.

ARTICULO 76. El interesado en obtener una licencia o el permiso a que se refiere este Capítulo, que le permita desarrollar las actividades de personal técnico aeronáutico, debe cumplir, como mínimo, con los requisitos y condiciones que en materia de edad, conocimientos, experiencia, instrucción, pericia, certificado de aptitud psicofísica y escolaridad, establezca la Secretaría en las disposiciones administrativas correspondientes.

La Secretaría debe resolver las solicitudes que se presenten dentro de los veinte días hábiles siguientes a que se cuente con los resultados de los exámenes médicos y la acreditación de los conocimientos y habilidades requeridos.

Sección Segunda

Del personal de vuelo

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

I. Piloto de ala fija:

a) privado;

b) agrícola;

-
- c) comercial, y
 - d) de transporte público ilimitado;
- II. Piloto de helicóptero:
- a) privado;
 - b) agrícola;
 - c) comercial, y
 - d) de transporte público ilimitado;
- III. Piloto de aeróstato:
- a) privado de vuelo libre;
 - b) privado de vuelo dirigido;
 - c) comercial de vuelo libre, y
 - d) comercial de vuelo dirigido;
- IV. Piloto de aeronaves ultraligeras:
- a) privado, y
 - b) comercial;
- V. Piloto de planeador;
- VI. De sobrecargo, y
- VII. Otras que determine la Secretaría de conformidad con los tratados internacionales aplicables.

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

- I. Respecto a la clase de aeronave, en:
 - a) Monomotor;
 - b) Multimotor;
 - c) Monorrotor, y
 - d) Multirrotor;
- II. Respecto al tipo de aeronave, de acuerdo a la marca y modelo de la misma, con sus modificaciones y series;
- III. De acuerdo al tipo de vuelo:
 - a) Visual, y
 - b) Por instrumentos;
- IV. De instructor, y
- V. De radiotelefonista aeronáutico restringido.

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

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

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

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

ARTICULO 80. Para que un piloto pueda ser asignado al mando de una aeronave en una determinada ruta, o ejerza funciones de copiloto o de segundo oficial, debe demostrar ante la Secretaría:

- I. Que cuenta con licencia vigente y con el certificado de capacidad respectivo;
- II. Con la bitácora de vuelo o con la constancia respectiva, que en los noventa días precedentes ha efectuado tres despegues y tres aterrizajes en el mismo modelo de aeronave o en el entrenador sintético de vuelo correspondiente;
- III. Que conoce las cartas de navegación y su interpretación para operar en dicha ruta, las condiciones meteorológicas prevalecientes, las instalaciones y procedimientos de comunicación y navegación, así como los servicios de búsqueda y salvamento relacionados con la ruta, y
- IV. Que conoce en vuelo o por medios simulados, los procedimientos de aproximación por medio de instrumentos establecidos en los aeródromos civiles que puedan usarse durante el servicio.

ARTICULO 81. Todos los miembros de la tripulación de vuelo deben conservar y mantener al día su bitácora de vuelo aprobada por la Secretaría, conforme a las normas oficiales mexicanas correspondientes y de acuerdo con la licencia de la que sean titulares.

ARTICULO 82. Los miembros de la tripulación de vuelo no pueden volar más de noventa horas durante treinta días consecutivos, ni más de un mil horas al año. Asimismo, no pueden volar más de treinta horas durante siete días consecutivos; si son operadas las treinta horas en este período o en uno menor, deben ser relevados

de toda actividad aeronáutica en las siguientes veinticuatro horas y se reiniciará el período de siete días consecutivos.

Cuando los miembros de la tripulación de vuelo hayan volado más de ocho horas treinta minutos durante las últimas veinticuatro horas, deben recibir veinticuatro horas de descanso antes de que se les asigne otro servicio.

Sólo para vuelos de largo alcance y como medida excepcional, los miembros de la tripulación de vuelo deben volar el excedente en tiempo necesario para completar el vuelo. No obstante lo anterior, los tiempos globales de vuelo y de descanso deben ajustarse a lo dispuesto en este artículo.

La Secretaría podrá autorizar variaciones a los límites de horas a que se refiere este artículo conforme a las normas oficiales mexicanas correspondientes, sin afectar las cuestiones de seguridad, tomando en consideración las características del servicio, tipo de aeronave o cuando el desarrollo tecnológico lo requiera.

ARTICULO 83. Los miembros de la tripulación de vuelo de aeronaves que presten servicios al público en los términos de la Ley, deben ser titulares de una licencia de piloto comercial o de transporte público ilimitado, y del certificado de capacidad que corresponda para operar el equipo de que se trate, expedida por la Secretaría conforme a este Reglamento y a las disposiciones administrativas correspondientes.

ARTICULO 84. Todo concesionario o permisionario debe establecer y mantener un programa autorizado por la Secretaría, en el cual se capacite y adiestre anualmente a la tripulación de vuelo, como mínimo, en lo siguiente:

- I. Ejecutar aquellas obligaciones y funciones que se requieran en caso de una emergencia o evacuación de la aeronave;
 - II. El manejo del equipo de emergencia y salvamento de la aeronave;
-

-
- III. El conocimiento sobre los efectos de la falta de oxígeno y fenómenos fisiológicos inherentes a una pérdida de presión en la aeronave;
 - IV. El conocimiento de las asignaciones y funciones de los otros miembros de la tripulación de vuelo;
 - V. La aplicación de las normas oficiales mexicanas correspondientes para el transporte de materiales, sustancias y objetos peligrosos;
 - VI. Las recomendaciones aplicables al trato de pasajeros discapacitados, pasajeras embarazadas, personas de edad avanzada y pasajeros que requieran primeros auxilios, y
 - VII. Para que en los casos de emergencia pueda coordinar y dirigir la aeronave de manera eficaz y segura.

ARTICULO 85. La tripulación de sobrecargos tiene como principal función auxiliar al comandante o al piloto al mando de la aeronave en el cumplimiento de las disposiciones en materia de seguridad y emergencia en la cabina de pasajeros de la aeronave durante la operación del vuelo. Asimismo tiene a su cargo la atención a los pasajeros y las demás funciones que le asigne el concesionario o permisionario.

La actuación de los sobrecargos será siempre bajo las órdenes del comandante de la aeronave.

ARTICULO 86. El concesionario o permisionario, sobre la base del número de pasajeros, debe establecer el número mínimo de sobrecargos requeridos para cada modelo de aeronave con el fin de auxiliar a la tripulación de vuelo, de conformidad con los procedimientos de seguridad y emergencia establecidos en el manual general de operaciones y tomando en cuenta que, para aeronaves de veinte a cincuenta pasajeros, se debe designar un sobrecargo; para aeronaves de cincuenta y uno a cien pasajeros, se deben designar dos sobrecargos, y para aeronaves de más de cien pasajeros,

se debe designar un sobrecargo más por cada cincuenta pasajeros adicionales.

Sección Tercera
Del personal de tierra

ARTICULO 87. Las licencias para el personal de tierra se clasifican de la siguiente manera:

- I. De técnico en mantenimiento clase I;
- II. De técnico en mantenimiento clase II;
- III. De oficial de operaciones de aeronaves;
- IV. De controlador de tránsito aéreo clase I;
- V. De controlador de tránsito aéreo clase II;
- VI. De controlador de tránsito aéreo clase III;
- VII. De meteorólogo aeronáutico clase I;
- VIII. De meteorólogo aeronáutico clase II;
- IX. De meteorólogo aeronáutico clase III, y
- X. Otras que determine la Secretaría de conformidad con los tratados aplicables.

ARTICULO 88. Los certificados de capacidad para personal de tierra se clasifican:

- I. Técnico de mantenimiento clase I, para:
 - a) Aeronaves de ala fija;

-
- b) Helicópteros;
 - c) Aeróstatos de vuelo libre o globos;
 - d) Aeróstatos de vuelo dirigido o dirigibles,
 - e) Planeador;
 - f) Motores, y
 - g) Hélices;

II. Técnico de mantenimiento clase II, para:

- a) Sistemas electrónicos de las aeronaves;
- b) Sistemas electrónicos de tierra: equipo de radio ayudas;
- c) Laministería y recubrimiento de las aeronaves;
- d) Motores;
- e) Hélices;
- f) Instrumentos mecánicos;
- g) Sistemas hidráulicos y neumáticos, y
- h) Otros sistemas de las aeronaves y sistemas a la navegación aérea de acuerdo al desarrollo tecnológico;

III. Oficial de operaciones de aeronaves para radiotelefonista aeronáutico restringido;

IV. Controlador de tránsito aéreo clases I, II, y III según corresponda para:

-
- a) Radar de vigilancia de aproximación;
 - b) Radar de vigilancia de área, y
 - c) Radiotelefonista aeronáutico restringido, y

V. Meteorólogo aeronáutico clase III para:

- a) Previsor aeronáutico A;
- b) Previsor aeronáutico B;
- c) Previsor aeronáutico/supervisor, y
- d) Previsor aeronáutico/científico.

El meteorólogo clase I y II no requiere de ningún certificado de capacidad.

ARTICULO 89. El oficial de operaciones de aeronaves tiene como principal función auxiliar al comandante o piloto al mando de la aeronave en la elaboración del plan de vuelo y del plan operacional de vuelo. Asimismo, debe proporcionar, durante el vuelo, la información necesaria para la seguridad de la aeronave, pasajeros y carga. En caso de emergencia debe realizar las actividades que señalen las normas oficiales mexicanas correspondientes.

ARTICULO 90. El personal técnico en mantenimiento clase I y II tiene como función principal realizar las actividades necesarias para reparar y mantener a las aeronaves, motores, accesorios, partes y componentes, así como radioayudas y otros equipos o instrumentos, en óptimas condiciones de funcionamiento.

ARTICULO 91. El controlador de tránsito aéreo tiene como función principal y bajo su responsabilidad, proporcionar los servicios de control de tránsito aéreo a las aeronaves, a fin de garantizar la seguridad, el orden y la fluidez de las mismas dentro del espacio

aéreo bajo la jurisdicción mexicana, conforme a las reglas de tránsito aéreo correspondientes.

ARTICULO 92. El personal técnico adscrito a los servicios de meteorología aeronáutica tiene las funciones de efectuar observaciones de los fenómenos meteorológicos, recopilar datos sobre los fenómenos meteorológicos, realizar pronósticos y, en su caso, proporcionar la información respectiva a las tripulaciones de las aeronaves.

CAPITULO II

De los centros de formación o de capacitación y adiestramiento

ARTICULO 93. La formación, capacitación y adiestramiento del personal técnico aeronáutico se debe realizar en los centros de formación, de capacitación y adiestramiento o una combinación de éstos, que tengan permiso vigente, otorgado por la Secretaría.

La Secretaría puede otorgar un permiso para el empleo de técnicos extranjeros como asesores o instructores del personal técnico aeronáutico con la finalidad de mejorar el servicio o para utilizar nuevos equipos, siempre y cuando los extranjeros cuenten con la certificación de la autoridad aeronáutica de su país. Este permiso tiene una vigencia máxima de seis meses y es renovable por una vez.

ARTICULO 94. La Secretaría otorgará un permiso que habilite a realizar las prácticas correspondientes al personal que se encuentre en formación para obtener una licencia de personal técnico aeronáutico, que esté siendo capacitado y adiestrado, o para la recuperación de la vigencia de su licencia.

ARTICULO 95. Los interesados en obtener permiso para establecer un centro de formación, capacitación y adiestramiento o una

combinación de éstos, deben presentar solicitud ante la Secretaría acompañada de:

- I. El acta de nacimiento e identificación oficial vigente, si se trata de persona física, o el instrumento público o escritura constitutiva y sus modificaciones, si es persona moral; los concesionarios y permisionarios están exceptuados del presente requisito cuando la capacitación y el adiestramiento lo impartan a su propio personal;
- II. En su caso, copia certificada del poder otorgado al representante legal, ante fedatario público;
- III. El domicilio del centro de formación o capacitación y adiestramiento;
- IV. La relación de los instructores con los que contará el centro, debidamente registrados ante la Secretaría;
- V. La carta de aceptación de responsabilidad del encargado del centro y el organigrama correspondiente;
- VI. La propuesta de las carreras, planes y programas de formación o de capacitación y adiestramiento elaborados conforme al manual de seguridad aérea y las disposiciones administrativas correspondientes que emita la Secretaría. Cualquier modificación a las carreras, planes y programas debe ser aprobado por la Secretaría, y
- VII. La descripción de las instalaciones, así como de los equipos y su información técnica, material didáctico y, en su caso, de las aeronaves con los que se deben realizar la formación, capacitación y adiestramiento o una combinación de éstos, de conformidad con las disposiciones administrativas correspondientes.

La solicitud a que se refiere este artículo debe resolverse en un plazo que no exceda de cuarenta días hábiles, contados a partir de

aquél en que se hubiere presentado la solicitud. Si después de dicho plazo no se ha emitido resolución alguna, ésta se debe considerar como otorgada.

La Secretaría puede convalidar los estudios o materias acreditadas en instituciones educativas, siempre y cuando guarden equivalencia a los impartidos en los centros de formación, capacitación y adiestramiento a que se refiere este artículo.

ARTICULO 96. El instructor de vuelo y el de materias directamente relacionadas con las funciones técnicas básicas del personal técnico aeronáutico que ejerzan de manera independiente su profesión, deben contar con el permiso en términos de lo dispuesto por el artículo anterior debiendo acreditar sólo los requisitos de las fracciones I, II, V y VI en lo conducente, o formar parte de un centro de formación o de capacitación y adiestramiento.

ARTICULO 97. En los vuelos de entrenamiento o de prueba está prohibido que a bordo de la aeronave permanezca personal distinto al instructor, asesor, verificador y el personal de vuelo que recibe la instrucción.

TITULO CUARTO

De las aeronaves civiles, de sus operaciones y de los talleres aeronáuticos

CAPITULO I

De la nacionalidad y matrícula de las aeronaves civiles

ARTICULO 98. La Secretaría al asignar las marcas de nacionalidad y matrícula que identifican a las aeronaves debe cuidar que la combinación de las letras no ocasione confusión con otras señales conocidas y reservadas a la solicitud de socorro, indicación de peligro o similares. La marca de nacionalidad que asigne la Secretaría se

compone de dos letras y debe ir seguida de un guión y de la marca de matrícula, la cual se compone de tres letras.

Las marcas se deben fijar en la aeronave en la forma y con las características que determinen las normas oficiales mexicanas correspondientes.

Ninguna aeronave puede tener simultáneamente más de una matrícula.

ARTICULO 99. La Secretaría puede otorgar marcas de nacionalidad y matrícula provisionales en los siguientes casos:

- I. Para pintarlas en la aeronave con el propósito de contratar la póliza de seguro;
- II. Para el traslado e internación de la aeronave a territorio nacional con el propósito de matricularse en los Estados Unidos Mexicanos;
- III. Para mantener la aeronave en condiciones de aeronavegabilidad cuando no cuente con matrícula definitiva, y
- IV. Para conservación y mantenimiento de aeronaves, bajo resguardo de autoridad competente.

ARTICULO 100. El certificado de matrícula que emita la Secretaría debe contener, entre otros, los siguientes datos:

- I. El lugar, fecha de expedición y el número que se asigna al certificado;
 - II. Las marcas de nacionalidad y matrícula que se asignan;
 - III. La marca y modelo de la aeronave;
 - IV. El nombre del fabricante;
-

-
- V. El número de serie del fuselaje;
 - VI. El año de fabricación;
 - VII. El nombre y domicilio del propietario, así como los datos del título de propiedad;
 - VIII. En su caso, el nombre y domicilio del poseedor, así como los datos del título de posesión;
 - IX. En su caso, el nombre y domicilio del acreedor, así como la hipoteca o tipo de gravamen y fecha del mismo;
 - X. La base de operaciones de la aeronave;
 - XI. El servicio a que se destina, y
 - XII. Los respectivos a su inscripción en el Registro Aeronáutico Mexicano, en los términos del Reglamento correspondiente.

ARTICULO 101. El acto por el cual se constituya la hipoteca o un gravamen sobre aeronaves destinadas por los concesionarios o permisionarios mexicanos a la prestación de servicios de transporte aéreo, debe:

- I. Contar con la autorización previa de la Secretaría, en los términos de la fracción V del artículo 15 de la Ley, y constar por escrito, e
- II. Inscribirse en el Registro Aeronáutico Mexicano.

En los casos de embargo o cualquier otro aseguramiento judicial de aeronaves destinadas a servicios de transporte aéreo regular de pasajeros, carga, correo o una combinación de éstos, se debe informar a la Secretaría a fin de que solicite a la autoridad que decreta la medida provea lo necesario para que no se interrumpa el servicio, si se trata del único prestador de servicios.

ARTICULO 102. No se procederá a la declaratoria de abandono de aeronave alguna cuando se encuentre inscrito ante el Registro Aeronáutico Mexicano su aseguramiento, decomiso, o bien, un embargo o gravamen decretado por autoridad competente.

La declaratoria de abandono de aeronave efectuada en términos de lo dispuesto por el artículo 77 de la Ley, deja sin efectos los certificados de nacionalidad y matrícula, así como el de aeronavegabilidad que se encuentren inscritos en el Registro Aeronáutico Mexicano, por lo que las autoridades encargadas de llevar dicho registro procederán a realizar la cancelación correspondiente.

En la declaratoria de abandono, la Secretaría indicará en qué casos Aeropuertos y Servicios Auxiliares procederá a la enajenación de la aeronave en subasta pública ante fedatario público, con la participación de las autoridades correspondientes.

CAPITULO II

De las disposiciones generales para la operación

ARTICULO 103. Todo concesionario y permisionario es responsable ante la Secretaría de que:

- I. Su personal técnico aeronáutico conozca la normatividad de aviación civil nacional e internacional del lugar en donde opere y que resulte aplicable en el ejercicio de sus funciones respectivas;
 - II. La tripulación de vuelo conozca los reglamentos y procedimientos prescritos para las zonas que sobrevuele, así como de los aeródromos civiles que utilice, al igual que los servicios e instalaciones de los mismos, y
 - III. La tripulación de sobrecargos conozca los reglamentos y procedimientos que se apliquen a sus funciones.
-

En el caso del operador aéreo, éste es responsable de cumplir únicamente con las fracciones I y II de este artículo.

ARTICULO 104. La aeronave que opere en territorio nacional debe llevar en su interior, en lugar fijo y visible, el certificado de aeronavegabilidad respectivo, el cual acredita que al momento de practicarse la verificación aquélla se encuentra en condiciones técnicas satisfactorias para realizar con seguridad las operaciones de vuelo.

ARTICULO 105. Está prohibido el transporte de personas en aeronaves destinadas exclusivamente al transporte de carga. El concesionario o permisionario solamente puede transportar en éstas al personal a su servicio necesario para la atención y custodia de la carga, mediante el cumplimiento de los requisitos que señalen las normas oficiales mexicanas correspondientes.

ARTICULO 106. El concesionario, permisionario u operador aéreo que realice el transporte de carga en la cabina de pasajeros en una aeronave de servicio al público de transporte aéreo de pasajeros, requiere:

- I. La autorización previa de la Secretaría, y
- II. Que la cabina cuente con las adaptaciones adecuadas para evitar peligros o molestias de cualquier naturaleza a los pasajeros conforme a las normas oficiales mexicanas correspondientes.

ARTICULO 107. Todo concesionario o permisionario que realice el transporte de animales en las aeronaves de servicio al público de transporte aéreo de pasajeros, debe hacerlo en jaulas o contenedores adecuados que deben ir en los compartimentos de carga, con excepción de los perros lazarillos que acompañen a una persona discapacitada que podrán ser transportados en la cabina de pasajeros. En caso de que la aeronave no cuente con compartimentos de carga presurizados, se estará a la norma oficial mexicana correspondiente.

ARTICULO 108. El concesionario, permisionario u operador aéreo tiene la obligación de dar aviso a la Secretaría, en forma inmediata, de cualquier anomalía que afecte la seguridad de las operaciones y las condiciones de aeronavegabilidad, así como proporcionar toda la información relativa a la misma que sea de su conocimiento.

CAPITULO III

De las operaciones de vuelo

ARTICULO 109. Todo concesionario y permisionario debe:

- I. Notificar a la Secretaría dentro de las veinticuatro horas siguientes a la que observe cualquier deficiencia de las instalaciones y servicios en el curso de sus operaciones;
 - II. Formular y modificar su manual general de operaciones, con base en lo establecido en las normas oficiales mexicanas correspondientes, el cual debe estar autorizado por la Secretaría;
 - III. Establecer y mantener un sistema de vigilancia de operaciones de vuelo, el cual debe estar contenido en el manual general de operaciones;
 - IV. Suministrar para uso y guía del personal correspondiente, el manual de vuelo autorizado por la Secretaría y elaborado conforme a las normas oficiales mexicanas correspondientes;
 - V. Encargarse de que todo el personal técnico aeronáutico esté debidamente instruido en sus respectivas obligaciones y responsabilidades, así como de la relación que existe entre sus funciones y las del resto del personal;
 - VI. Abstenerse de ordenar al comandante o piloto al mando de la aeronave realizar simulación de situaciones de emergencia, cuando se transporten pasajeros;
-

-
- VII. Contar con la lista de comprobación que deben seguir las tripulaciones de vuelo, antes, durante y después de todas las fases de las operaciones. Esta lista debe estar incluida en el manual de vuelo de la aeronave y, en su caso, en el manual general de operaciones del concesionario o permisionario;
 - VIII. Contar con un programa de seguridad aérea contenido en un manual autorizado por la Secretaría y elaborado conforme a las normas oficiales mexicanas correspondientes, y
 - IX. Contar con un manual de prevención de actos de interferencia ilícita autorizado por la Secretaría, que se elaborará de conformidad con las normas oficiales mexicanas correspondientes.

Los operadores aéreos deben cumplir con lo dispuesto por las fracciones I, IV, VI y VII del presente artículo.

ARTICULO 110. Todo concesionario, permisionario u operador aéreo es responsable de:

- I. Que sus aeronaves cuenten con los libros de bitácora aprobados por la Secretaría y elaborados conforme a las normas oficiales mexicanas correspondientes;
- II. Llevar un registro de las cargas de combustibles firmado por el comandante o piloto al mando de la aeronave, por el copiloto o por la persona designada por aquéllos. El concesionario, permisionario u operador aéreo conservará estos registros durante un período de tres meses y debe cerciorarse que el combustible y los aceites empleados sean los especificados en los manuales del fabricante de la aeronave;
- III. Tener actualizado el registro de las horas de vuelo de cada uno de los miembros de la tripulación de vuelo y cerciorarse que ninguno de ellos exceda las horas máximas de servicio señaladas en el artículo 82 de este Reglamento;

-
- IV. Contar con el equipo que permita medir e indicar continuamente la dosificación total de radiación cósmica a que esté sometido el personal de vuelo y la dosis acumulativa en cada vuelo y mantener el registro mediante el cual pueda determinar la dosis total de radiación cósmica recibida por cada miembro del personal de vuelo durante un período de doce meses consecutivos, de conformidad con lo establecido en las normas oficiales mexicanas correspondientes;
 - V. Conservar los formularios que se utilicen para la preparación del vuelo durante los tres meses siguientes a la fecha de su elaboración, a menos que en el caso de una investigación se requiera un plazo mayor;
 - VI. Cuando sus aeronaves estén provistas con una puerta en la cabina de la tripulación de vuelo, deben cerciorarse que ésta pueda asegurarse desde el interior del compartimento. Dicha puerta debe permanecer cerrada durante todo el tiempo de vuelo, y
 - VII. Asegurarse de que el personal técnico aeronáutico bajo su servicio cuente con todos los elementos necesarios para cumplir con las disposiciones que para la operación de los servicios establece la Ley, este Reglamento y demás disposiciones que resulten aplicables, así como cerciorarse de su efectivo cumplimiento.

ARTICULO 111. En el caso de aeronaves utilizadas por concesionarios, permisionarios u operadores aéreos, ninguna persona extraña a los miembros de la tripulación de vuelo puede hacer uso de los controles de la aeronave en vuelo.

Ninguna persona extraña al personal de vuelo de una aeronave destinada a un servicio al público de transporte aéreo puede ocupar los asientos de los puestos de mando. Sólo aquellas personas autorizadas por la Secretaría o por el concesionario o permisionario, y que tengan relación con la operación de la aeronave, pueden pasar a la cabina de mando y ocupar los asientos adicionales en la misma.

ARTICULO 112. Antes del despegue, el personal de vuelo debe dar a conocer a los pasajeros el nombre del comandante o piloto al mando de la aeronave y asegurarse que estén al tanto de los procedimientos, ubicación y el uso de:

- I. Los cinturones de seguridad;
- II. Los chalecos salvavidas, o bien, dispositivos equivalentes de flotación individual, si está prescrito llevarlos a bordo;
- III. El equipo de oxígeno, si se prescribe el suministro de oxígeno para uso de los pasajeros;
- IV. Las salidas de emergencia de la aeronave, y
- V. Los procedimientos para la evacuación de la aeronave en tierra o acuatizaje de emergencia.

ARTICULO 113. El personal de vuelo debe permanecer asegurado a su asiento durante las fases de despegue, aterrizaje y por cualquier otra circunstancia que así lo amerite, atendiendo a todas las medidas de seguridad que correspondan y, en las mismas circunstancias antes señaladas, se deben asegurar que todos los pasajeros estén sujetos a sus asientos por medio del cinturón de seguridad.

Toda aeronave dedicada al transporte de pasajeros debe tener instalado un arnés de seguridad para uso de cada integrante del personal de vuelo y estar equipada con asientos orientados hacia adelante o hacia atrás dentro de los quince grados del eje longitudinal de la aeronave para la tripulación de sobrecargos.

ARTICULO 114. Durante el vuelo, la tripulación de vuelo que esté en servicio en la cabina de mando debe permanecer en su puesto, a menos que su ausencia sea necesaria para la realización de actividades relacionadas con la operación de la aeronave, no pudiendo por ningún motivo dejarla totalmente sola.

ARTICULO 115. El comandante o piloto al mando de la aeronave no

debe iniciar vuelo alguno en las circunstancias técnicas, de operación o climáticas que pongan en peligro la seguridad del vuelo y que señalen las normas oficiales mexicanas correspondientes.

ARTICULO 116. Antes de iniciar el vuelo, el comandante o piloto al mando de la aeronave debe asegurarse que:

- I. La aeronave reúne las condiciones de aeronavegabilidad;
 - II. La aeronave cuenta con la liberación del área de mantenimiento;
 - III. Los instrumentos y equipos necesarios para la operación que vaya a efectuarse estén instalados y sean suficientes para realizar el vuelo correspondiente, de acuerdo con la lista de equipo mínimo;
 - IV. El peso de la aeronave permita realizar el vuelo con seguridad, teniendo en cuenta las condiciones de vuelo previstas;
 - V. La carga transportada esté debidamente sujeta y distribuida;
 - VI. La aeronave con cabina a presión tenga a disposición de la tripulación de vuelo, en el puesto en que desempeñen sus funciones de vuelo, una máscara del tipo de colocación rápida en condiciones de suministrar oxígeno a voluntad o a presión, cuando tenga que volar a una altitud en la cual la presión atmosférica sea inferior de 376 hectopascuales o superior a 25,000 pies;
 - VII. Se cuente con la tripulación de vuelo adiestrada y calificada para ello;
 - VIII. Se tenga aprobado el plan de vuelo y formulado el plan operacional de vuelo, conforme a las normas oficiales mexicanas correspondientes;
 - IX. Se especifique un aeródromo civil alternativo en el plan operacional de vuelo y en el plan de vuelo cuando haya de efectuarse un
-

vuelo por instrumentos, de acuerdo con las reglas previstas en las normas oficiales mexicanas correspondientes;

- X. Se recabe y examine cuidadosamente toda la información meteorológica requerida y disponible según el tipo de vuelo, de acuerdo a las reglas de vuelo visual o vuelo por instrumentos, siendo responsable de cumplir estrictamente con los mínimos meteorológicos en la ruta, aeródromo de origen, destino o alterno señalados en las reglas de tránsito aéreo y en la publicación de información aeronáutica correspondiente del país o países que opere, y
- XI. Las instalaciones y servicios terrestres o marítimos sean los adecuados para el vuelo que va a realizarse.

ARTICULO 117. El comandante o piloto al mando de la aeronave tiene las siguientes responsabilidades durante el vuelo:

- I. Mantener el orden y la disciplina a bordo. Por razones de seguridad puede interrumpir el vuelo para desembarcar a cualquier persona, tripulante o pasajero;
- II. Designar temporalmente a cualquier miembro del personal de vuelo para que efectúe tareas distintas a las que le correspondan, por motivos de seguridad o de emergencia y dictará las medidas que considere necesarias para la seguridad de la misma, las personas, carga o correo a bordo;
- III. Cuando no tenga posibilidad de comunicarse con el concesionario, permisionario u operador aéreo y sólo en casos de seguridad o de emergencia, puede efectuar los arreglos necesarios para terminar el viaje y garantizar la seguridad de la propia aeronave, los pasajeros, la carga y la tripulación, y
- IV. Las demás que le señalen la Ley, este Reglamento y otras disposiciones aplicables.

ARTICULO 118. El comandante o piloto al mando de la aeronave,

tan pronto como le sea posible, se debe coordinar con el órgano encargado de la prestación de los servicios de tránsito aéreo para todo cambio del plan de vuelo aprobado, cuando surjan condiciones peligrosas de operación que afecten la seguridad del vuelo.

ARTICULO 119. Todo comandante o piloto al mando de la aeronave, por razones de seguridad, después del vuelo debe realizar las siguientes funciones técnicas:

- I. Notificar al comandante del aeródromo más próximo, cualquier incidente o accidente en relación con la aeronave, y
- II. Notificar al concesionario, permisionario u operador aéreo de todas las fallas o anomalías que note o que presuma que existan en la aeronave y asentarlas en el libro de bitácora correspondiente.

ARTICULO 120. El comandante o piloto al mando de la aeronave no debe permitir el reabastecimiento de combustible a las aeronaves cuando:

- I. Los pasajeros se encuentren embarcando, a bordo, o desembarcando, a menos que el personal de vuelo calificado para iniciar y dirigir una evacuación de emergencia se encuentre supervisando el movimiento de pasajeros, y que dicho procedimiento esté previsto en el manual general de operaciones, y
- II. El motor o motores de la aeronave estén operando, a menos que el fabricante así lo tenga previsto y se haya autorizado por la Secretaría en el manual general de operaciones de la aeronave.

Cuando el reabastecimiento de combustible se esté realizando, se debe mantener comunicación entre el personal de tierra que supervise el servicio y el personal de vuelo calificado que esté a bordo de la aeronave y ambos deben observar los procedimientos establecidos en las normas oficiales mexicanas correspondientes.

ARTICULO 121. Ninguna aeronave puede ser operada en condiciones simuladas de vuelo por instrumentos, a menos que la misma esté provista de un doble mando en funcionamiento y que un piloto calificado ocupe un puesto de mando junto a la persona que realice el vuelo simulado.

ARTICULO 122. El concesionario, permisionario u operador aéreo de helicópteros debe cumplir con todos los aspectos relativos a la certificación, supervisión y operación respecto a zonas, instrumentos, equipos y documentos, así como limitaciones, de conformidad con las normas oficiales mexicanas correspondientes.

CAPITULO IV

De las limitaciones del rendimiento de la aeronave

ARTICULO 123. Para la determinación del rendimiento de la aeronave se deben tener en cuenta todos los factores que afecten de modo importante su operación, de conformidad con el manual de vuelo.

ARTICULO 124. La operación de cualquier aeronave sobre territorio nacional se debe desarrollar conforme a lo dispuesto en el certificado de aeronavegabilidad respectivo y dentro de las limitaciones de operación y rendimiento contenidas en el manual de vuelo de la aeronave.

ARTICULO 125. Todo concesionario, permisionario o el operador aéreo tiene la obligación de tomar las precauciones que estime necesarias para que se mantenga el grado de seguridad y no se afecten las limitaciones o el rendimiento de sus aeronaves, cuando existan riesgos previsibles no tratados específicamente en los preceptos contenidos en este capítulo, y posteriormente deben hacerlo del conocimiento de la Secretaría.

ARTICULO 126. El peso de la aeronave no debe exceder del correspondiente:

-
- I. Máximo de despegue especificado en el manual de vuelo, en relación con la temperatura, altitud presión apropiada a la elevación del aeródromo civil, así como con las condiciones de la superficie de la pista;
 - II. Con el que, en caso de falla de un motor en cualquier punto del despegue, el piloto pueda interrumpirlo y parar dentro de la distancia disponible de aceleración-parada, o continuar el despegue y salvar con un margen adecuado todos los obstáculos situados a lo largo de toda la trayectoria de vuelo;
 - III. En el despegue, con el que en caso de que un motor quede fuera de operación durante el vuelo en ruta, pueda continuar hasta un aeródromo civil sin que tenga que volar en ningún punto a una altitud inferior a la mínima de vuelo, teniendo en cuenta las reducciones de peso previstas conforme progresa el vuelo; asimismo, la descarga de combustible que pudiera hacerse en vuelo, de acuerdo al procedimiento establecido en las normas oficiales mexicanas correspondientes. En el caso de aeronaves de tres o más motores, se considera también la restricción del peso anterior en previsión de falla de dos de los motores en ruta;
 - IV. En el despegue, con el que en caso de que un motor quede fuera de operación, pueda aterrizar, después de haber salvado, con margen seguro, todos los obstáculos situados en la trayectoria de aproximación, con la seguridad de que puede detenerse dentro de la distancia disponible de aterrizaje, teniendo en cuenta las reducciones de peso previstas conforme progresa el vuelo y la descarga de combustible que pudiera hacerse en vuelo, de acuerdo a las normas oficiales mexicanas correspondientes;
 - V. Máximo de aterrizaje especificado en el manual de vuelo para la altitud presión apropiada a la elevación en el aeródromo civil de destino y en cualquier otro alterno, considerando además las condiciones de la superficie de la pista a utilizar, y
-

-
- VI. Para el despegue o aterrizaje, de los máximos permitidos a efecto de que no rebase el nivel efectivo de ruido en decibeles que señale la autoridad competente y la Secretaría en las normas oficiales mexicanas correspondientes.

CAPITULO V

De los instrumentos, equipo y documentos de vuelo

ARTICULO 127. Para que la Secretaría otorgue el certificado de aeronavegabilidad a las aeronaves matriculadas en territorio nacional, éstas deben cumplir con los requisitos de mantenimiento de la aeronavegabilidad y el certificado tipo que convalide o emita la Secretaría y que como resultado de la verificación obtengan la certificación a la condición de aeronavegabilidad y además contar los instrumentos, equipo y documentos que señale el presente Reglamento y las normas oficiales mexicanas correspondientes.

El certificado de aeronavegabilidad tendrá una vigencia de un año. La expedición y la renovación de la vigencia se otorgarán siempre y cuando se cumplan con las condiciones y requisitos que señalen las normas oficiales mexicanas correspondientes.

Para el otorgamiento y renovación del certificado a que se refiere el párrafo anterior, la Secretaría tiene un plazo de 10 días hábiles, contados a partir de aquél en que se hubiere presentado la solicitud.

ARTICULO 128. El concesionario, permisionario u operador aéreo debe anexar al manual de vuelo de la aeronave, la información relativa al equipo mínimo para despacho cuando el certificado tipo señale que se debe contar con una lista maestra de equipo mínimo, así como aquélla necesaria para que el comandante o piloto al mando de la aeronave determine si se puede continuar el vuelo en el caso de que cualquier instrumento, equipo o sistema deje de funcionar.

ARTICULO 129. La aeronave dedicada al transporte al público de pasajeros debe contar como mínimo con:

-
- I. Los suministros médicos, situados en un lugar accesible, de acuerdo a lo señalado en las normas oficiales mexicanas correspondientes;
 - II. Los extintores portátiles, en número, ubicación y con las características que establezcan las normas oficiales mexicanas correspondientes;
 - III. El asiento o litera para cada persona mayor de dos años de edad, equipado cada uno con cinturón de seguridad y suministro de oxígeno, si el modelo de la aeronave así lo requiere;
 - IV. El arnés de seguridad para cada asiento de los miembros de la tripulación, el cual debe incluir un dispositivo que sujete el torso del ocupante;
 - V. Los medios para asegurar que se comuniquen a los pasajeros la información e instrucciones de seguridad;
 - VI. Los fusibles eléctricos de repuesto para cada uno de los amperajes utilizados, en número igual al veinticinco por ciento de los instalados, o tres fusibles de repuesto de cada amperaje de cada uno de los instalados. Se debe adoptar la alternativa que arroje una cantidad mayor de repuestos;
 - VII. El equipo transmisor localizador de emergencia de conformidad con las normas oficiales mexicanas correspondientes;
 - VIII. El equipo necesario para hacer señales de socorro de conformidad con las normas oficiales mexicanas correspondientes, y
 - IX. Los medios para el sustento de la vida apropiados al área sobre la que se vaya a volar.

ARTICULO 130. Todas las aeronaves que operen sobre agua, incluyendo los hidroaviones y las anfibas, deben llevar a bordo,

como mínimo, además de lo establecido en el artículo anterior, lo siguiente:

- I. Un chaleco salvavidas o dispositivo de flotación individual equivalente, para cada persona que vaya a bordo, así como las balsas salvavidas en número suficiente para alojar a todas las personas que se encuentren a bordo, en términos de lo dispuesto por las normas oficiales mexicanas correspondientes;
- II. El equipo para hacer señales acústicas cuando sea aplicable, y
- III. Un ancla flotante.

ARTICULO 131. La aeronave, antes de iniciar el vuelo, debe llevar a bordo, dependiendo de la modalidad del servicio; los siguientes documentos:

- I. El certificado de aeronavegabilidad y el certificado de homologación de ruido anexo a aquél;
- II. El certificado de matrícula;
- III. El libro de bitácora;
- IV. La autorización de operar como estación radioaeronáutica móvil;
- V. El manifiesto de peso, carga y balance;
- VI. El manual de vuelo;
- VII. La lista de equipo mínimo cuando el certificado tipo así lo señale;
- VIII. La información pertinente de la publicación de información aeronáutica del país;
- IX. Las cartas adecuadas y actualizadas que abarquen la ruta que ha de seguir el vuelo proyectado, así como cualquier otra ruta por la que, posiblemente, pudiera desviarse el vuelo;

-
- X. El plan de vuelo;
 - XI. La póliza de seguro vigente o la copia fotostática en la que conste su inscripción en el Registro Aeronáutico Mexicano;
 - XII. La lista de comprobación a que se refiere la fracción VII del artículo 109 de este Reglamento;
 - XIII. El manual general de operaciones;
 - XIV. El plan operacional de vuelo, y
 - XV. En su caso, los que la Secretaría determine en las normas oficiales mexicanas correspondientes, de conformidad con el desarrollo tecnológico.

Los operadores aéreos únicamente deben cumplir lo dispuesto en las fracciones I, II, III, IV, VI, VII, VIII, X, XI y XII, anteriormente señaladas.

CAPITULO VI

Del equipo de comunicaciones y navegación a bordo

ARTICULO 132. Toda aeronave que opere de conformidad con las reglas de vuelo por instrumentos, o bien, con sujeción a las reglas de vuelo visual, cuando opere en el espacio aéreo controlado debe contar con el equipo de comunicación de conformidad con las normas oficiales mexicanas correspondientes que permita:

- I. Abarcar las frecuencias de comunicación asignadas a la aviación civil;
 - II. La comunicación en ambos sentidos con las estaciones aeronáuticas y en las frecuencias que determine la Secretaría, y
-

-
- III. La comunicación en la frecuencia aeronáutica de emergencia que establezca la Secretaría.

ARTICULO 133. La aeronave debe contar con el equipo de navegación apropiado para la ruta y aeródromo que pretenda utilizar y además asegure que en el caso de falla de un elemento del equipo en cualquier fase del vuelo, el equipo restante sea suficiente para permitirle cumplir con su plan operacional de vuelo y de conformidad con los requisitos de los servicios de tránsito aéreo.

Para el caso de los vuelos en segmentos definidos del espacio aéreo, todo concesionario, permisionario u operador aéreo debe contar en sus aeronaves con el equipo de navegación que señalen los acuerdos regionales de navegación aérea, en los que se regulen las especificaciones de rendimiento mínimas de navegación, y que a su vez:

- I. Proporcione indicaciones continuas a la tripulación de vuelo sobre la ruta, y
- II. Haya sido autorizado por la Secretaría para las operaciones de rendimiento mínimas de navegación.

ARTICULO 134. En la instalación del equipo de comunicaciones o de navegación en cualquier aeronave se debe considerar que, en caso de falla de cualquiera de estas unidades, no se afecte el funcionamiento de otra unidad indispensable en la misma.

CAPITULO VII

Del mantenimiento de las aeronaves y de los talleres aeronáuticos

Sección Primera Del mantenimiento de las aeronaves

ARTICULO 135. El concesionario, permisionario u operador aéreo es responsable de:

- I. Conservar en estado de aeronavegabilidad sus aeronaves mediante los correspondientes trabajos de mantenimiento, inspección y reparación conforme a lo dispuesto en las normas oficiales mexicanas correspondientes, así como de contar con un taller aeronáutico propio o contratado, cuyos servicios se presten de conformidad con lo establecido en el artículo 139 de este Reglamento;
 - II. Cerciorarse de que el mantenimiento de las aeronaves se efectúe con sujeción a lo previsto en los manuales del fabricante y a los programas de mantenimiento e inspección, ambos aprobados por la Secretaría, a los boletines de servicio del fabricante y directivas de aeronavegabilidad, todos ellos de conformidad con las normas oficiales mexicanas correspondientes;
 - III. Elaborar y mantener actualizado, para uso y guía de su personal, el manual general de mantenimiento y de procedimientos del taller aeronáutico de su propiedad, de acuerdo a las normas oficiales mexicanas correspondientes y, en sus trabajos, observará lo dispuesto en la sección segunda de este capítulo, y
 - IV. Contar con la autorización previa de la Secretaría para realizar trabajos de mantenimiento, inspección y reparación de sus aeronaves, motores, hélices y sus componentes, en los talleres
-

autorizados por la autoridad aeronáutica del país donde esté ubicado el taller aeronáutico de conformidad con las normas oficiales mexicanas correspondientes.

ARTICULO 136. El personal técnico aeronáutico de tierra responsable del mantenimiento y reparación de aeronaves y equipo debe contar con la licencia correspondiente en la cual se debe indicar su especialidad y categoría de conformidad con el artículo 87, fracciones I y II de este Reglamento. El personal de mantenimiento, reparación e inspección debe haber tomado previamente los cursos específicos de las aeronaves y equipos a su cargo.

ARTICULO 137. Todo concesionario, permisionario u operador aéreo es responsable de llevar los siguientes registros, además del control de boletines de servicio y directivas de aeronavegabilidad:

- I. Respecto a toda la aeronave:
 - a) El tiempo total del funcionamiento, y
 - b) Fechas y tiempos de aplicación de servicios;
- II. Respecto a los componentes controlados de la aeronave, especificados en el manual del fabricante:
 - a) Tiempo total de funcionamiento;
 - b) Fecha de la última reparación mayor, y
 - c) Detalles pertinentes de las modificaciones y reparaciones, y
- III. Respecto a aquellos instrumentos y equipo cuyas condiciones de servicio y durabilidad se determinan según el tiempo de funcionamiento:
 - a) Los registros del tiempo de funcionamiento necesarios para determinar las condiciones de servicio y calcular su durabilidad, y

b) La fecha del último servicio.

Las personas a que se refiere este artículo deben cerciorarse de que los registros y controles antes indicados se conserven durante sesenta días hábiles después de haber terminado la vida útil de la aeronave y de los componentes. En caso de que se transfiera la propiedad de las aeronaves, dichos registros les deben ser entregados al nuevo propietario.

ARTICULO 138. Todo concesionario, permisionario u operador aéreo debe conservar durante un año todos los documentos relacionados con la aplicación y liberación de mantenimiento de las aeronaves. Cada uno de los relativos a los trabajos ejecutados llevará la firma y número de la licencia del mecánico que lo realizó, así como el número asignado al taller por la Secretaría, conforme a las normas oficiales mexicanas correspondientes.

Sección Segunda
De los talleres aeronáuticos

ARTICULO 139. Taller aeronáutico es aquella instalación destinada a:

- I. El mantenimiento o reparación de aeronaves y de sus componentes, que incluyen sus accesorios, sistemas y partes, y
- II. La fabricación o ensamblaje, siempre y cuando se realicen con el fin de dar mantenimiento o para reparar aeronaves en el propio taller aeronáutico.

ARTICULO 140. La solicitud de permiso para establecer un taller aeronáutico debe estar acompañada de:

- I. El acta de nacimiento e identificación oficial vigente, si se trata de persona física, o la copia certificada del instrumento público o escritura constitutiva y sus modificaciones, en el caso de persona moral;
-

-
- II. En su caso, copia certificada del poder otorgado al representante legal;
 - III. El domicilio del solicitante y, en su caso, del representante legal;
 - IV. La relación del personal técnico aeronáutico a emplear en forma directa o a través de terceros, con la calificación técnica que establece las normas oficiales mexicanas correspondientes;
 - V. La carta de aceptación de responsabilidad técnica de la persona que será el responsable del taller;
 - VI. Las características del servicio, categorías, marcas y modelos de las aeronaves y sus componentes a los que el solicitante pretenda dar servicio;
 - VII. Cuando el servicio de mantenimiento, inspección o reparación lo requiera, la documentación relativa a la ubicación del taller y plano esquemático de la distribución de las áreas respectivas, de conformidad con las normas oficiales mexicanas correspondientes;
 - VIII. La relación de los equipos y sus herramientas apropiadas;
 - IX. La relación de los manuales, boletines y demás información técnica necesaria para efectuar la fabricación o ensamblaje, en su caso, así como el mantenimiento o reparación de aeronaves o componentes, y
 - X. El manual de procedimientos del taller, elaborado conforme a las normas oficiales mexicanas correspondientes.

Antes del otorgamiento del permiso a que se refiere el presente artículo la Secretaría constatará el cumplimiento de las fracciones IV, V, VI, VII, VIII, IX y X anteriormente señaladas.

Los solicitantes que sean personas extranjeras deben acreditar el cumplimiento de las disposiciones legales aplicables para ejercer sus actividades en el país.

Todo concesionario, permisionario u operador aéreo de servicios de transporte aéreo puede solicitar permiso para el establecimiento de talleres aeronáuticos, en cuyo caso debe cumplir con los requisitos establecidos en este artículo, a excepción de las fracciones I a III.

ARTICULO 141. El taller sólo puede efectuar los trabajos comprendidos en los términos de su permiso, el que debe colocarse en lugar visible, de acceso al público en su caso, y en las propias instalaciones junto con la autorización del responsable del taller.

ARTICULO 142. Los talleres aeronáuticos se dividen en las categorías de fabricación o de ensamblaje, reparación y mantenimiento, y se clasifican por marca, modelo de aeronave y de componente sobre los cuales puedan realizar trabajos, de conformidad con lo establecido en las normas oficiales mexicanas correspondientes.

ARTICULO 143. El permisionario del taller debe:

- I. Elaborar y mantener actualizado un manual de procedimientos del taller conforme a las normas oficiales mexicanas correspondientes y debe asegurarse que todo el personal que labore en el mismo lo conozca y cumpla;
 - II. Integrar un expediente con la documentación profesional de capacidades y experiencia de cada miembro del personal técnico aeronáutico que labore en el mismo;
 - III. Mantener en condiciones técnicamente satisfactorias sus instalaciones, equipo y herramientas y actualizar la información técnica necesaria para la ejecución de los trabajos, dependiendo de la categoría y clasificación del taller, y
 - IV. Contar en su taller con un sistema interno de inspección para asegurar que el mantenimiento, las reparaciones y modi-
-

ficaciones a las aeronaves que afecten su condición de aeronavegabilidad, se realicen de acuerdo a su manual general de mantenimiento del taller.

ARTICULO 144. El responsable del taller aeronáutico, de conformidad con las normas oficiales mexicanas correspondientes, debe:

- I. Ejercer las funciones y obligaciones señaladas en el manual de procedimientos del taller;
- II. Dar aviso a la Secretaría sobre los defectos graves encontrados al momento de efectuar un trabajo en una aeronave o sus componentes, que puedan constituir un peligro para la operación de la misma, así como del inicio de trabajos de reparación en una aeronave o equipo accidentado;
- III. Asegurarse que el trabajo efectuado se lleve a cabo conforme a los manuales del fabricante y a los programas de mantenimiento e inspección, ambos aprobados por la Secretaría, a los boletines de servicio del fabricante, a las directivas de aeronavegabilidad y al manual de procedimientos del taller;
- IV. Extender la liberación de mantenimiento, inspección o reparación de la aeronave o el componente, y
- V. Llevar un registro interno de los trabajos realizados en el que se indique:
 - a) La marca, modelo, número de serie de la aeronave o componente y, en su caso, la matrícula de ésta;
 - b) El nombre y número de licencia del técnico que efectuó el trabajo;
 - c) La descripción del trabajo realizado, boletines de servicio y directivas de aeronavegabilidad que, en su caso, se aplicaron y fecha de terminación, y

d) El listado de los componentes utilizados en cada aeronave, cuando tengan caducidad.

ARTICULO 145. Toda modificación que afecte el diseño original de una aeronave o sus características de aeronavegabilidad, debe contar con la previa autorización de la Secretaría y efectuarse en taller que cuente con permiso en términos de lo dispuesto por el artículo 139 del presente Reglamento, o bien, en un taller en el extranjero de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 135, fracción IV, de este Reglamento; para lo cual se debe presentar anexo a su solicitud un estudio técnico detallado conforme lo establezcan las normas oficiales mexicanas correspondientes.

ARTICULO 146. El permisionario y el responsable del taller debe utilizar sólo los componentes aprobados por el fabricante o por la Secretaría conforme a las normas oficiales mexicanas correspondientes.

CAPITULO VIII

De la protección al ambiente

ARTICULO 147. Todo concesionario, permisionario u operador aéreo debe acreditar ante la Secretaría, mediante la presentación de las especificaciones técnicas del fabricante, que sus aeronaves cumplen con los límites de ruido, a efecto de que se le expida un certificado de homologación de ruido de conformidad con las normas oficiales mexicanas correspondientes y con las condiciones que para tal efecto se establezcan en los aeródromos civiles en los que se opere.

ARTICULO 148. La Secretaría puede convalidar los certificados de homologación de ruido que sean expedidos por las autoridades competentes de otros países, cuando cumplan con los límites establecidos en las normas oficiales mexicanas correspondientes. También puede expedir los certificados de homologación para aeronaves-prototipo.

En todos los casos, el certificado de homologación de ruido es considerado un anexo al certificado de aeronavegabilidad y debe actualizarse cada vez que se modifique la aeronave o sus componentes relativos.

ARTICULO 149. La Secretaría emitirá las normas oficiales mexicanas relativas a la homologación de ruido que contemplarán los parámetros y criterios de medición y evaluación, así como la fecha límite, requisitos y condiciones de cumplimiento.

ARTICULO 150. La aeronave destinada a actividades agrícolas y de extinción de incendios forestales queda exenta de obtener los certificados de homologación de ruido, excepto cuando por razones de protección al medio ambiente la Secretaría lo considere necesario.

Todo comandante o piloto al mando de una aeronave está obligado a reportar a la autoridad competente los incendios forestales de que tenga conocimiento.

ARTICULO 151. Todo concesionario, permisionario u operador aéreo debe sujetarse a las normas oficiales mexicanas correspondientes y a las disposiciones aplicables de protección al medio ambiente en materia de emisiones de los motores de sus aeronaves.

TITULO QUINTO

De los servicios a la navegación aérea y de las reglas del aire

CAPITULO I

Disposiciones comunes

ARTICULO 152. Los servicios a la navegación aérea comprenden los de tránsito aéreo, telecomunicaciones y radioayudas, meteorología e información aeronáutica, así como despacho e

información de vuelo y tienen como objeto coadyuvar a la seguridad, regularidad y eficiencia en la operación de los vuelos.

Estos servicios se establecen y suministran conforme a lo dispuesto en la Ley, este Reglamento y las disposiciones que dicte la Secretaría en materia de navegación aérea, las cuales deben estar contenidas en las reglas de tránsito aéreo y en los manuales que emita la Secretaría sobre estos servicios.

La Secretaría debe expedir las reglas de tránsito aéreo para la organización, estructura, equipamiento, funcionamiento y prestación de los servicios a la navegación aérea.

ARTICULO 153. Los servicios a la navegación aérea se establecen para los siguientes efectos:

- I. Los servicios de tránsito aéreo se proporcionan con el fin de evitar colisiones de aeronaves en vuelo y en el área de maniobras de los aeródromos civiles, así como para organizar y agilizar el movimiento del tránsito aéreo;
 - II. El servicio de telecomunicaciones y radioayudas aeronáuticas consiste en toda facilidad proporcionada por la Secretaría para el control, seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea;
 - III. El servicio de meteorología aeronáutica se proporciona para la planeación, realización y seguridad de la navegación aérea, para lo cual elabora informes y pronósticos meteorológicos aeronáuticos, avisos de condiciones meteorológicas peligrosas para los vuelos, el asesoramiento, documentación e información meteorológica previa al vuelo, información de la climatología aeronáutica, así como la calibración de sistemas y equipos meteorológicos;
 - IV. Los servicios de información aeronáutica están encargados de elaborar la publicación de información aeronáutica del país (PIA), las cartas aeronáuticas, las notificaciones al personal técnico
-

aeronáutico (NOTAM) y las que conforme al desarrollo tecnológico se establezcan, y

- V. El servicio de despacho e información de vuelo tiene como objeto proporcionar la información aeronáutica, reportes y pronósticos meteorológicos requeridos, así como el asesoramiento en la elaboración del plan de vuelo.

ARTICULO 154. La Secretaría puede facultar a personas morales mexicanas que cumplan con los requisitos y condiciones previstos en las reglas de tránsito aéreo para que presten los servicios de:

- I. Información de vuelo de aeródromo;
- II. Meteorología aeronáutica en el aeródromo, y
- III. Despacho e información de vuelo.

Los servicios de control de tránsito aéreo, radioayudas, telecomunicaciones, información aeronáutica y aquéllos que dicte el desarrollo tecnológico, deben ser prestados a través del órgano u organismo designado para el efecto por la Secretaría.

ARTICULO 155. Todo concesionario, permisionario u operador aéreo está obligado a pagar los servicios de navegación aérea que utilice respecto de la aeronave que posea o sea de su propiedad y que circule en el espacio aéreo bajo la jurisdicción mexicana.

El prestador de servicios a la navegación aérea puede suspender la prestación de los mismos por falta de pago, pero en ningún caso se puede negar el aterrizaje en los aeródromos civiles.

ARTICULO 156. El prestador de servicios a la navegación aérea debe contar con la infraestructura necesaria y el personal requerido para suministrar los servicios a la navegación aérea, de conformidad con lo dispuesto en las reglas de tránsito aéreo.

CAPITULO II

De los servicios a la navegación aérea

ARTICULO 157. La Secretaría debe determinar, conforme a las reglas de tránsito aéreo, los horarios de operación de los servicios a la navegación aérea, mismos que deben publicarse en el manual de publicación de información aeronáutica del país.

ARTICULO 158. El comandante o piloto al mando de la aeronave que opere bajo las reglas de vuelo por instrumentos o visual no debe penetrar los tipos y clases de espacios aéreos con servicios de tránsito aéreo, sin antes haber cumplido con las disposiciones, condiciones y requisitos que se establecen en las reglas de tránsito aéreo.

ARTICULO 159. Todo comandante o piloto al mando de la aeronave tiene el mismo derecho de uso del espacio aéreo, a menos que se encuentre en alguna de las prioridades que señalen las reglas de tránsito aéreo correspondientes.

ARTICULO 160. El comandante o piloto al mando de la aeronave debe:

- I. Abrir y cerrar su plan de vuelo conforme a la norma oficial mexicana correspondiente, y
- II. Durante el vuelo notificar su posición y rendir los informes apropiados al personal que preste los servicios de tránsito aéreo, conforme a lo descrito en las reglas de tránsito aéreo.

ARTICULO 161. El comandante o piloto al mando de la aeronave y los prestadores de los servicios de tránsito aéreo, deben observar los procedimientos de emergencia por falla de las comunicaciones descritos en las reglas de tránsito aéreo.

ARTICULO 162. La Secretaría, por condiciones especiales o de tránsito aéreo, puede restringir o suspender temporal, parcial o

totalmente, los vuelos bajo reglas visuales o por instrumentos previo aviso al prestador de los servicios de tránsito aéreo, a los concesionarios, permisionarios, operadores aéreos y al comandante o piloto al mando de la aeronave, así como al administrador aeroportuario, o bien, a los permisionarios de aeródromos civiles.

Asimismo, los servicios de tránsito aéreo podrán restringir o suspender temporalmente una o todas las operaciones aéreas en un aeródromo civil, cuando las condiciones de tránsito aéreo así lo requieran.

ARTICULO 163. Durante la noche se deben permitir las operaciones de aeronaves en aeródromos civiles, siempre y cuando se cumplan los requisitos y condiciones que señalen las reglas de tránsito aéreo correspondientes.

ARTICULO 164. Para la operación del servicio de telecomunicaciones, radioayudas aeronáuticas y cualquier otro que dicte el desarrollo tecnológico se debe observar que los sistemas, equipos e instrumentos destinados al servicio cumplan con los requerimientos nacionales y los estándares internacionales en la materia.

ARTICULO 165. Las comunicaciones en radiotelefonía deben efectuarse en idioma español y cuando se requiera en idioma inglés, de conformidad con las reglas de tránsito aéreo correspondientes.

ARTICULO 166. Todo concesionario, permisionario u operador aéreo debe utilizar los servicios de información aeronáutica cuando operen sus aeronaves en el espacio aéreo bajo la jurisdicción mexicana, conforme a la publicación de información aeronáutica del país, las cartas aeronáuticas y las notificaciones al personal técnico aeronáutico que suministran información sobre cualquier evento que pudiera afectar la operación de las aeronaves.

La Secretaría establecerá en la publicación de información aeronáutica la hora y las unidades de medida que se deben utilizar en la operación de las aeronaves y en el suministro de los servicios a la navegación aérea.

ARTICULO 167. Todo concesionario o permisionario de transporte aéreo, así como las personas morales que autorice la Secretaría y que presten los servicios de despacho, o bien, de despacho y control de vuelos, además de lo señalado en el artículo anterior, es responsable de elaborar el plan operacional de vuelo, el manifiesto de carga y balance, así como de realizar la vigilancia de vuelos y de la operación de aeronaves de conformidad con las normas oficiales mexicanas correspondientes.

CAPITULO III

De las reglas del aire

ARTICULO 168. Cuando el comandante o piloto al mando de la aeronave se aparte de los procedimientos establecidos en el presente Reglamento y en las reglas de tránsito aéreo en situación de emergencia o por razones de seguridad del vuelo, debe informar de esta situación al personal que preste los servicios de tránsito aéreo y rendir a su arribo un informe por escrito al comandante del aeródromo.

ARTICULO 169. Todo comandante o piloto al mando de la aeronave que opere dentro del espacio aéreo bajo la jurisdicción mexicana, debe cumplir con las disposiciones que se establezcan en las reglas de tránsito aéreo relativas a:

- I. Las reglas generales de vuelo y tierra;
- II. Las reglas de vuelo por instrumentos;
- III. Las reglas de vuelo visual, y
- IV. Los servicios de tránsito aéreo.

ARTICULO 170. Los pilotos de aeronaves militares o navales pueden apartarse del cumplimiento de este Reglamento cuando realicen

operaciones dentro del ámbito de sus atribuciones o cuando operen en áreas reservadas a sus operaciones, previa coordinación con la Secretaría o los servicios de tránsito aéreo.

ARTICULO 171. Ningún comandante o piloto al mando de la aeronave debe:

- I. Operar por abajo de las alturas mínimas de vuelo visual o por instrumentos señaladas en las reglas de tránsito aéreo, excepto cuando sea necesario para despegar o aterrizar, se encuentre en situación de emergencia o se tenga autorización expresa de la Secretaría, y
- II. Acercar su aeronave a otra a una distancia menor de 610 metros o 2,000 pies en el plano horizontal y 152 metros o 500 pies en el plano vertical, en cualquier momento del vuelo, excepto cuando sea necesario para aterrizar o despegar en pistas paralelas.

ARTICULO 172. El comandante o piloto al mando de la aeronave debe:

- I. Mantener vigilancia visual durante el tiempo de vuelo, a fin de evitar posibles colisiones y mantener separación visual, independientemente de las reglas de vuelo o la clase de espacio aéreo en que opere, y siempre que las condiciones meteorológicas se lo permitan;
- II. Cumplir con las trayectorias y altitudes establecidas y publicadas en la publicación de información aeronáutica para las rutas, procedimientos por instrumentos y de espera, así como con las restricciones de velocidad en el espacio aéreo nacional;
- III. Realizar el lanzamiento de objetos, rociado, vuelo acrobático, vuelo simulado por instrumentos, vuelo de formación, vuelo en globo, descenso en paracaídas y remolque de objetos o de otra aeronave, de conformidad con los requisitos y condiciones

-
- ...establecidos en las reglas de tránsito aéreo y en las normas oficiales mexicanas correspondientes, para salvaguardar la seguridad en la operación de la aeronave;
- IV. Ceder el paso a las aeronaves que estén aterrizando o en las fases finales de una aproximación para aterrizar cuando esté operando una aeronave en vuelo, en tierra o en agua;
 - V. Ceder el paso a las aeronaves que estén despegando o por despegar cuando esté operando una aeronave en rodaje y dentro del área de maniobras de un aeródromo;
 - VI. Operar las luces de navegación y otras con que cuente la aeronave conforme a las condiciones previstas por las reglas de tránsito aéreo, y
 - VII. Cuando pretenda realizar un vuelo controlado, obtener la autorización respectiva del servicio de control de tránsito aéreo antes de su salida y una vez en vuelo se apegará a la misma.

El comandante o piloto al mando de la aeronave, durante el vuelo, debe solicitar la aprobación de cambios a su plan de vuelo a quien preste los servicios de control de tránsito aéreo y se debe apegar a los mismos.

ARTICULO 173. El comandante o piloto al mando de la aeronave que sea interceptado en vuelo por autoridad competente, debe observar los procedimientos que al efecto se encuentren contenidos en el manual de publicación de información aeronáutica del país.

ARTICULO 174. El comandante o piloto al mando de la aeronave debe hacer lo posible por notificar a los servicios de tránsito aéreo, con apego a los procedimientos descritos en las normas oficiales mexicanas correspondientes y en las reglas de tránsito aéreo, en caso de que la aeronave esté siendo objeto de apoderamiento ilícito.

TITULO SEXTO

De la búsqueda, salvamento e investigación de accidentes

CAPITULO UNICO

De la búsqueda, salvamento e investigación de accidentes

ARTICULO 175. Los procedimientos y el plan de búsqueda y salvamento de aeronaves accidentadas se deben dar a conocer mediante las normas oficiales mexicanas correspondientes.

Cuando resulten personas heridas a consecuencia de un accidente sufrido por una aeronave, el concesionario, permisionario u operador aéreo de la misma debe tomar inmediatamente las medidas conducentes para la rápida prestación de asistencia médica adecuada.

Las brigadas voluntarias del grupo de búsqueda y salvamento deben ser coordinadas por la Secretaría, de conformidad con las normas oficiales mexicanas correspondientes.

ARTICULO 176. La búsqueda y salvamento comprende:

- I. La localización de aeronaves accidentadas, el rescate y salvamento de los sobrevivientes, la recuperación de cadáveres y restos humanos y el aseguramiento de carga, valores y correo, transportados en la aeronave;
- II. La coordinación de las comunicaciones de socorro, búsqueda y salvamento;
- III. La coordinación de las maniobras de las aeronaves que participen en la búsqueda y salvamento;
- IV. La coordinación de las maniobras de auxilio, y

V. La movilización oportuna de los grupos de búsqueda y salvamento.

ARTICULO 177. Los concesionarios, permisionarios, operadores aéreos, así como los miembros de la tripulación de vuelo se deben coordinar con el comandante del aeródromo en donde se encuentren o hacia donde se dirija la aeronave, para la realización de operaciones de vuelos de búsqueda y salvamento o para atender necesidades propias, así como para proporcionar asistencia civil en caso de emergencias.

ARTICULO 178. Todo concesionario, permisionario u operador aéreo, a solicitud de la Secretaría, deben prestar ayuda con sus aeronaves, sin excepción, en la búsqueda, localización y salvamento de cualquier otra aeronave que se encuentre en peligro o necesite ser socorrida.

ARTICULO 179. Los centros de control de área se constituirán en centros de alerta para las comunicaciones de socorro de aeronaves en estado de emergencia.

Las torres de control de los aeródromos son las encargadas de coordinar con el comandante del aeródromo cualquier caso de aeronaves en emergencia en las cercanías o en el perímetro del aeródromo civil involucrado.

ARTICULO 180. Toda persona que tenga noticia cierta de que ha ocurrido un accidente aéreo debe dar cuenta de ello, por cualquier medio, al representante más cercano de las autoridades competentes, las que tienen la obligación de comunicarlo al comandante del aeródromo o al representante de la Secretaría que se encuentre más próximo.

ARTICULO 181. Las autoridades competentes federales, estatales o municipales, que se presenten al lugar en que haya ocurrido un accidente aéreo, deben ejercer sus funciones coadyuvando y cooperando con el comandante del aeródromo y a los representantes de la Secretaría.

Una vez acordonado el sitio donde se encuentren restos de la aeronave accidentada, las autoridades competentes encargadas de la custodia deben permitir el acceso inmediato a los grupos de búsqueda y salvamento y mantener una estrecha vigilancia hasta que lleguen los investigadores técnicos y demás personal autorizado por la Secretaría, asimismo deben brindarles las facilidades necesarias para la investigación.

ARTICULO 182. Cuando el comandante o piloto al mando de la aeronave solicite socorro o tenga conocimiento de que otra aeronave se encuentra en peligro, debe proceder conforme al procedimiento establecido en las normas oficiales mexicanas correspondientes.

Los miembros de la tripulación de cualquier aeronave o embarcación deben transmitir la llamada y mensaje de socorro cuando observen que otra aeronave se encuentra en peligro y no está en posibilidad de transmitir el mensaje de socorro por sí misma.

ARTICULO 183. Cuando el comandante de una aeronave desee llamar la atención de una embarcación para que ésta le preste ayuda a él o a otra aeronave que se encuentre en peligro, o cuando quiera solicitar a un buque que preste socorro a los sobrevivientes de una aeronave accidentada, debe:

- I. Describir un círculo con la aeronave alrededor de la embarcación o buque, por lo menos una vez;
- II. Realizar alabeos para llamar la atención del buque;
- III. Hacer señales con las luces de aterrizaje, si es de noche, y
- IV. Dirigirse al lugar del accidente y repetir la maniobra hasta que el personal de la embarcación demuestre que ha comprendido la señal y siga a la aeronave.

La embarcación o buque a que se refiere el presente artículo debe seguir a la aeronave o indicar que no puede cumplir con lo solicitado,

izando la bandera del código internacional "N" de cuadros azules y blancos o, en su defecto, por los medios para tal efecto disponibles.

ARTICULO 184. El comandante o piloto al mando de la aeronave debe llevar la lista o carta que contenga las instalaciones aeronáuticas y en su caso, las estaciones costeras del servicio marítimo, con las frecuencias existentes para las comunicaciones de peligro y socorro durante el tiempo de vuelo.

ARTICULO 185. La Secretaría debe integrar una comisión, formada por expertos técnicos en la materia, investigadores y dictaminadores de accidentes aéreos, para que efectúe la investigación de los accidentes de las aeronaves civiles ocurridos en el espacio aéreo bajo la jurisdicción mexicana.

La Secretaría debe determinar los procedimientos para la investigación de accidentes e incidentes aéreos en las normas oficiales mexicanas correspondientes.

La comisión investigadora y dictaminadora de accidentes aéreos tiene como objeto identificar la causa probable del accidente, elaborar y presentar los informes preliminar y final a la Secretaría y hacer recomendaciones de carácter preventivo a todo concesionario, permisionario, operador aéreo y al personal técnico aeronáutico.

ARTICULO 186. Los integrantes de la tripulación de vuelo de una aeronave accidentada no pueden ser designados nuevamente para ejercer funciones de vuelo hasta que la Secretaría lo autorice.

La comisión investigadora y dictaminadora con base en su dictamen y después de requerir que le sea presentado un certificado médico de conformidad con el artículo 76 del presente Reglamento, puede emitir opinión para que la Secretaría otorgue una autorización provisional a los integrantes de la tripulación de vuelo condicionada al resultado final de la investigación, cuando se presuma que no existe responsabilidad de alguno de los integrantes.

ARTICULO 187. El comandante del aeródromo responsable de iniciar

la investigación, antes de remover toda o parte de una aeronave accidentada, debe reunir en el lugar del accidente los elementos que puedan servir para determinar la causa probable del mismo y los debe relacionar en un acta, cuyos requisitos serán determinados en las normas oficiales mexicanas correspondientes.

ARTICULO 188. Queda prohibido a cualquier persona ajena a las labores de búsqueda y salvamento e investigación de accidentes aéreos, remover toda o parte de una aeronave accidentada, excepto cuando:

- I. Resulte necesario para auxiliar a las personas lesionadas o las que se encuentren atrapadas entre los restos de la aeronave;
- II. Sea necesario en beneficio de la seguridad pública;
- III. Se considere necesario para proteger a la aeronave de daños posteriores y no sea posible obtener rápidamente la autorización de la Secretaría;
- IV. La aeronave constituya un riesgo u obstrucción del tránsito aéreo, o
- V. Sea necesario obtener elementos o datos para iniciar la investigación y los mismos pudieran perderse por las condiciones meteorológicas, el estado físico del área o por el paso del tiempo.

ARTICULO 189. Todos los documentos y datos relacionados con una aeronave accidentada que se encuentren en poder del concesionario, permisionario u operador aéreo, deben ser puestos a disposición de la Secretaría para coadyuvar en la investigación.

La Secretaría debe en materia de prevención de accidentes de aviación, determinar en las normas oficiales mexicanas correspondientes, los reportes voluntarios y obligatorios de incidentes, los cuales deben ser llenados por el personal técnico aeronáutico que tenga información sobre ellos.

La Secretaría, después de la investigación de un accidente o incidente de una aeronave, puede dictar las medidas preventivas que considere necesarias o urgentes y ordenar su incorporación a los programas de seguridad que formen parte del manual de seguridad aérea.

ARTICULO 190. La Secretaría debe tomar las medidas pertinentes para que se establezca y mantenga un banco de datos que contenga los informes correspondientes a los accidentes o incidentes de aeronaves en el espacio aéreo bajo jurisdicción mexicana, el cual debe incluir:

- I. Todos los datos de los responsables de la operación;
- II. Los informes preliminar y final de los accidentes investigados;
- III. El dictamen de la causa probable, y
- IV. Las medidas preventivas que se adopten en cada caso.

Es aplicable lo dispuesto en el párrafo anterior cuando los accidentes e incidentes ocurran fuera del territorio nacional respecto de aquellas aeronaves que ostenten matrícula mexicana o de las que ostenten matrícula extranjera y sean operadas por concesionarios, permisionarios u operadores aéreos.

TITULO SEPTIMO

*De la verificación, elaboración de reglas
de tránsito aéreo, y sanciones*

CAPITULO I

De la verificación

ARTICULO 191. Las visitas de verificación se practicarán de conformidad con la Ley Federal de Procedimiento Administrativo y

conforme a los requisitos que señalen las normas oficiales mexicanas, reglas de tránsito aéreo y demás disposiciones aplicables.

La información a la que se tenga acceso durante la verificación debe ser considerada con carácter de confidencial.

La Secretaría, por sí o a través de terceros, puede realizar en cualquier momento, de conformidad con las disposiciones aplicables en la materia, exámenes médicos de aptitud psicofísica al personal técnico aeronáutico, así como, en forma aleatoria, exámenes toxicológicos.

Los servicios a la navegación aérea están sujetos a verificación periódica.

ARTICULO 192. La visita de verificación no debe impedir el desarrollo normal de las actividades del concesionario, permisionario u operador aéreo, ni interrumpir total o parcialmente la prestación de los servicios.

Para efectos de la Ley Federal de Derechos, se considerará como verificación mayor aquélla que se realice de manera integral a los concesionarios y permisionarios, y cubra aspectos técnicos, financieros, jurídicos y administrativos, entre otros, y como verificación menor aquélla que se practique a los centros de formación capacitación y adiestramiento, a los servicios aéreos especializados bajo la modalidad de fumigador aéreo, a los operadores aéreos, y sobre aspectos específicos a concesionarios o permisionarios, en especial a las aeronaves, sus partes o refacciones.

ARTICULO 193. El titular de una concesión, permiso o autorización y todo operador aéreo, debe rendir los informes que le solicite la Secretaría en materia técnica-operativa, financiera, legal o administrativa, así como de las actividades relacionadas con las mismas, en particular de los programas de mantenimiento y seguridad operacional de aeronaves.

Si de la información presentada y de las verificaciones que, en su caso, se realicen, se resuelve que el concesionario o permisionario

no cumple con las disposiciones aplicables, la Secretaría debe proceder a imponer las sanciones y, en su caso, establecer las medidas de seguridad correspondientes.

ARTICULO 194. Los trámites que no cuenten con plazo específico para su resolución deben resolverse dentro de los sesenta días naturales siguientes, contados a partir de aquél en que se hubiere presentado la solicitud. Las solicitudes que no se resuelvan dentro del plazo que para cada caso se establece, se entenderán denegadas.

CAPITULO II

De la elaboración de reglas de tránsito aéreo

ARTICULO 195. Es facultad de la Secretaría la elaboración, modificación o cancelación de reglas de tránsito aéreo; para tales efectos integrará un comité técnico con el objeto de escuchar los comentarios y sugerencias de los técnicos de los concesionarios, permisionarios y operadores aéreos destinatarios de las reglas, así como de colegios y asociaciones que se considere pertinente consultar.

Concluido el proyecto, la Secretaría aprobará la versión definitiva y ordenará su publicación en el **Diario Oficial de la Federación**.

CAPITULO III

De las sanciones

ARTICULO 196. La Secretaría podrá cancelar licencias y certificados de capacidad, así como la autorización a que se refiere el artículo 60 de este Reglamento, cuando el personal técnico aeronáutico o el titular de la autorización, respectivamente, incumplan lo establecido en la Ley, este Reglamento, normas oficiales mexicanas, reglas de tránsito aéreo y demás disposiciones que les resulten aplicables. El

proceso de cancelación se sujetará a lo establecido en la Ley Federal de Procedimiento Administrativo.

ARTICULO 197. La Secretaría procederá a la suspensión de los servicios aéreos, operaciones, licencias y certificados de capacidad, según corresponda, cuando:

- I. Una aeronave no cumpla los requisitos y condiciones de aeronavegabilidad;
- II. Durante el proceso de verificación se detecte que existen condiciones que pongan en riesgo la seguridad de las operaciones aéreas;
- III. Los servicios de transporte aéreo o la operación de los talleres aeronáuticos no cumplan con los requisitos y condiciones que señale el título de concesión o permiso correspondiente;
- IV. El personal técnico aeronáutico presente incapacidad psicofísica temporal o permanente que impida el adecuado desempeño de sus funciones asignadas;
- V. La tripulación de vuelo y el personal de tierra que desempeñe funciones de control de tránsito aéreo no permanezca en su puesto hasta ser reemplazado por personal autorizado, salvo caso fortuito o de fuerza mayor;
- VI. La operación de un centro de formación o de capacitación y adiestramiento no se ajuste a los requerimientos de la Secretaría en lo concerniente a la enseñanza, expedición de títulos, diplomas, constancias y certificados de estudios, y
- VII. El permisionario no cumpla con lo establecido en el artículo 27 de este Reglamento.

La suspensión ordenada subsistirá hasta en tanto persistan las condiciones que la motivaron.

La Secretaría establecerá las medidas que considere convenientes para el restablecimiento de las condiciones de seguridad requeridas, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley, este Reglamento y las demás disposiciones que resulten aplicables:

ARTICULO 198. En los casos de denegación del embarque porque se hayan expedido boletos en exceso a la capacidad disponible de la aeronave o se cancele el vuelo por causas imputables al concesionario o permisionario, la Secretaría sancionará en términos de lo dispuesto por el artículo 87, fracción VII, de la Ley por negarse a prestar el servicio, sin perjuicio de que se imponga una sanción en términos de lo dispuesto por el artículo 89 del mismo ordenamiento, cuando el concesionario o permisionario no proporcione al pasajero cualquiera de las opciones o la indemnización que se señalan en el artículo 52 de la Ley.

TRANSITORIOS

PRIMERO.- El presente Reglamento entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el **Diario Oficial de la Federación**.

SEGUNDO.- Conforme se expidan las normas oficiales mexicanas, reglas de tránsito aéreo y demás disposiciones administrativas a que se refiere este Reglamento quedarán abrogados los ordenamientos siguientes:

- I. El Reglamento del artículo 320 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, publicado en el **Diario Oficial de la Federación** el 1 de septiembre de 1941.
 - II. El Reglamento para la expedición de prioridades en los transportes aéreos, publicado en el **Diario Oficial de la Federación** el 22 de junio de 1943.
 - III. El Reglamento de Operación de Aeronaves Civiles, publicado
-

-
- en el **Diario Oficial de la Federación** el 22 de noviembre de 1950.
- IV. El Reglamento de búsqueda y salvamento e investigación de accidentes aéreos, publicado en el **Diario Oficial de la Federación** el 28 de noviembre de 1950.
 - V. El Reglamento de Talleres Aeronáuticos, publicado en el **Diario Oficial de la Federación** el 20 de abril de 1988.
 - VI. El Reglamento de Tránsito Aéreo, publicado en el **Diario Oficial de la Federación** el 30 de julio de 1975 y todos sus apéndices.
 - VII. El Reglamento de Licencias al Personal Técnico Aeronáutico, publicado en el **Diario Oficial de la Federación** el 1 de febrero de 1988 y todos sus apéndices.
 - VIII. El Reglamento de las Escuelas Técnicas de Aeronáutica, publicado en el **Diario Oficial de la Federación** el 11 de octubre de 1951.
 - IX. El Reglamento del Servicio Meteorológico Aeronáutico, publicado en el **Diario Oficial de la Federación** el 1 de diciembre de 1950.
 - X. El Reglamento de Telecomunicaciones Aeronáuticas y Radioayudas para la Navegación Aérea, publicado en el **Diario Oficial de la Federación** el 25 de noviembre de 1950.

TERCERO.- Las concesiones, permisos, autorizaciones y licencias otorgados con anterioridad a la publicación del presente Reglamento, se respetarán en todos sus términos y condiciones hasta la finalización de su vigencia, en el entendido de que en su operación y explotación se deberán ajustar a lo dispuesto en la Ley, el presente Reglamento y demás disposiciones aplicables.

Para la renovación de los títulos de concesión y permiso a que se refiere el párrafo anterior, sin perjuicio del cumplimiento de los

requisitos señalados en el presente Reglamento, como parte del acreditamiento de la capacidad financiera los solicitantes deberán presentar ante la Secretaría un dictamen de sus estados financieros emitidos por contador público autorizado por la autoridad fiscal que permita evaluar la factibilidad de la empresa, o el programa de reestructuración financiera en proceso, validado por la autoridad competente o formalizado y suscrito por acreedores y deudor.

Dado en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los cuatro días del mes de diciembre de mil novecientos noventa y ocho.- **Ernesto Zedillo Ponce de León.**- Rúbrica.- El Secretario de Comercio y Fomento Industrial, **Herminio Blanco Mendoza.**- Rúbrica.- El Secretario de Comunicaciones y Transportes, **Carlos Ruiz Sacristán.**- Rúbrica.

EL SECRETARIO
DE COMERCIO
Y FOMENTO INDUSTRIAL

EL SECRETARIO
DE COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES

HERMINIO BLANCO MENDOZA

CARLOS RUIZ SACRISTAN