



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

---

---

FACULTAD DE CONTADURIA Y ADMINISTRACION

LA AVIACION GENERAL NORTEAMERICANA FACTOR  
DE MAYOR TURISMO E INCREMENTO DE  
DIVISAS PARA MEXICO

**SEMINARIO DE INVESTIGACION ADMINISTRATIVA**

QUE PARA OBTENER  
EL TITULO DE  
LICENCIADO EN ADMINISTRACION  
PRESENTAN

PEDRO MANZUR KOBEB  
JUAN JOSE NARCIA CONSTANDSE

DIRECTOR DEL SEMINARIO  
LIC. CARLOS REZA TROCINO



Universidad Nacional  
Autónoma de México



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

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

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

# TESIS CON FALLA DE ORIGEN

## INDICE GENERAL

INTRODUCCION . . . . .	1
OBJETIVO . . . . .	4
MARCO DE REFERENCIA . . . . .	6
HIPOTESIS . . . . .	9
CAPITULO I	
MARCO HISTORICO DEL TRANSPORTE AEREO . . . . .	10
1. Importancia del Transporte Aéreo . . . . .	10
1.1 Comunicación . . . . .	11
1.2 Instalaciones . . . . .	14
1.3 Operaciones . . . . .	14
1.4 Recursos Humanos . . . . .	15
2. El Transporte Aéreo. Factor determinante de . . desarrollo económico.	17
3. Administración Aeroportuaria . . . . .	18
CAPITULO II	
IMPORTANCIA DE LA AVIACION PRIVADA NORTEAMERICANA . . DE TURISMO.	23
1. Clasificación y Distribución . . . . .	23

2.	Información Estadística del Transporte Aéreo . . . . .	25
	de los Estados Unidos de Norteamérica.	
3.	Efecto para MÉxico del incremento en el volu- . . . . .	26
	men de turistas de la Aviación Privada Norteamericana.	
4.	Costo de vuelo para pilotos y acompañantes. . . . .	29
5.	Preferencias de los turistas de la Aviación . . . . .	31
	Privada de Estados Unidos de Norteamérica.	
6.	Consideraciones finales . . . . .	33

### CAPITULO III

	CAUSAS QUE MOTIVAN LOS PROBLEMAS QUE ENFRENTA LA . . . . .	34
	AVIACION PRIVADA DE TURISMO. PROBLEMATICA ACTUAL.	
1.	Evolución de los sistemas Operacionales y . . . . .	37
	Administrativos.	
1.1	Instalaciones y Facilidades . . . . .	37
1.2	Servicios Auxiliares . . . . .	39
1.3	Sistemas Administrativos . . . . .	40
1.4	Orientación Aeroportuaria . . . . .	41
1.5	Aspectos Legales . . . . .	43
2.	Sistema de Organización Actual . . . . .	45
3.	Operaciones Anormales . . . . .	46

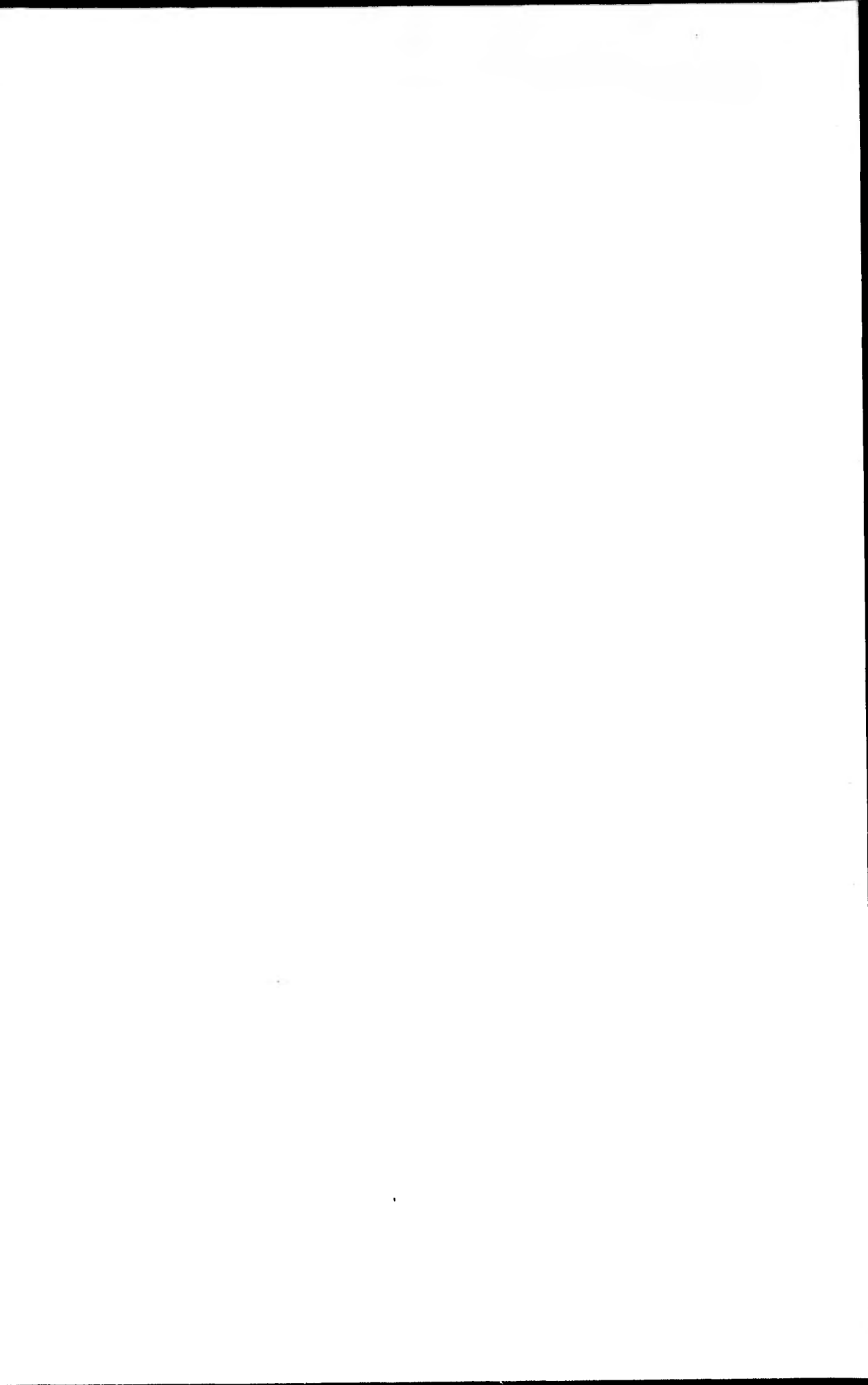
## CAPITULO IV

DIAGNOSTICO . . . . .	49
1. Tratamiento al turismo que se interna por . . . . . carretera.	49
2. La problemática actual en los sistemas . . . . .	52
A. Administrativos	
A.1 Trámites . . . . .	52
A.2 Pagos . . . . .	59
A.3 Servicios . . . . .	60
A.4 Información . . . . .	61
A.5 Organizacionales . . . . .	62
B. Legales (Leyes y Reglamentos) . . . . .	64
- Tratados . . . . .	64
- Decretos . . . . .	67
- Leyes . . . . .	68
- Reglamentos . . . . .	68
- Acuerdos . . . . .	72

## CAPITULO V

MEDIDAS DE SOLUCION Y RECOMENDACIONES . . . . .	77
1. Facilidades a la Tramitación . . . . .	78
1.1 Capacitación del personal que tiene contacto . . . . . con el público.	78

1.2	Establecimiento de un Manual genérico de . . . . .	82
	Organización Interna de los Aeropuertos.	
2.	Ampliación de servicios de Aeropuertos . . . . .	82
2.1	Prestación de servicios de línea a la aeronave . . . . .	83
2.2	Control de precios y calidad de servicio . . . . .	83
	de transportación terrestre.	
2.3	Programas de mejoras a las Areas de Servicio . . . . .	84
	a la Aviación General.	
2.4	Apertura de estaciones de Servicio de vuelo . . . . .	84
	para pilotos y acompañantes.	
3.	Ampliación de Servicios Turísticos . . . . .	85
3.1	Personal de Aeropuerto para auxilio turístico. . . . .	86
3.2	Desarrollo de Centros Turísticos . . . . .	86
4.	Reformas al Marco Jurídico . . . . .	87
	CONCLUSIONES . . . . .	88
	ANEXOS	
	BIBLIOGRAFIA . . . . .	90





## I N T R O D U C C I O N

La presente investigación tiene por finalidad el resaltar la importancia e ingerencia que tiene el Transporte Aéreo Privado Norteamericano, considerado como factor determinante de entrada de divisas para el país en el sistema aeroportuario nacional.

Para ello fue necesario analizar al detalle, la documentación existente sobre antecedentes históricos, culturales, sociales y económicos principalmente, tomados estos como marco de referencia. Así mismo el poder señalar la relevancia y enfatizar el interés que hoy en día esta actividad de servicio impacta tanto en el orden económico, como en lo turístico para nuestro país.

Para tal caso, presentamos objetivamente los fundamentos teórico-estadísticos, que sustentan y dan soporte a esta exposición de seminario, lo cual nos permitirá formar nuestro criterio respecto a la vital actividad de este medio.

El objetivo principal de este seminario de investigación, es el dar a conocer la problemática que se presenta dentro del sistema aereo-

portuario nacional, enfocado ésta a la aviación privada norteamericana, para lo cual se realizaron levantamientos de información a través de encuestas aplicadas a pilotos y pasajeros norteamericanos, que llegando a nuestro país manifestaron la presencia de problemas tales como:

- a). *Administrativos:* Desorientación en trámites, diversidad de tarifas, personal a quien dirigirse, etc.
- b). *Legales:* Inexistencia de legislación específica y normas que regulen y prevean incidentes, etc.
- c). *Turístico:* Desorientación y falta de personal que informe de centros y polos de interés turístico, etc.
- d). *Servicios:* Irregularidad para la atención terrestre, carencia de infraestructura y personal calificado.

Estos son algunos de los problemas que aqueja a la Aviación Privada de turismo, por lo que al sustraerlos del estudio remarcaremos que en su mayoría son eminentemente de carácter administrativos, considerando que los de carácter técnico-operativo no son objeto de la investigación.

Una vez que fue detectada la problemática, emitimos el diagnós-

*tico que nos da la pauta para señalar aquellas medidas de solución, que en lo particular se circunscriben en cuatro grandes actividades y que dan un nuevo señalamiento para fortalecer un mejor servicio, brindando buen trato y cordialidad a este tipo de turismo.*

## O B J E T I V O

Al considerar de relevancia actual el tema propuesto para este seminario de Investigación, por los beneficios y repercusiones que en el plano de lo económico, social, cultural y turístico representa para nuestro país, nos permitiremos analizar y señalar con un enfoque completamente administrativo, la problemática actual del sistema de servicio aeroportuario nacional para la aviación privada o general norteamericana, como entrada de turismo a México.

- a). En el plano de lo económico: representará para la nación el incremento de divisas necesario para hacer frente a los compromisos contraídos en esta moneda.
- b). En el plano de lo social: promoverá el desarrollo de generación de empleos aumentando el interés y el buen trato hacia el extranjero.
- c). En el plano de lo cultural: fomentará el intercambio de conocimientos, folklore y forma de vida de cada país.
- d). En el plano de lo turístico: permitirá conocer el interés y en esta medida, el ofrecimiento que nuestro país brinda al turismo norteamericano al internarse por este medio de transporte.

*Una vez encarado éste objetivo y que tendrá su soporte a lo largo del estudio, nos permitirá comprender feacientemente la relevancia e interés que solidariamente debemos emprender.*

## MARCO DE REFERENCIA

Durante los últimos 30 años, el transporte aéreo ha cobrado una importancia superior sobre los demás medios, esta notoria diferencia de crecimiento entre el medio aéreo con el terrestre y marítimo se debe a las valiosas ventajas obtenidas a través de su utilización como pueden ser: Rapidez y Seguridad.

## a). Rapidez.-

Indiscutiblemente el transporte aéreo, es el medio cuyas características lo hacen ser el número uno en cuanto al tiempo necesario para recorrer una determinada distancia. Desde un punto de vista práctico, se experimenta la gran ventaja que esto ofrece, debido a la oportunidad que representa el trasladar personas o cosas a miles de kilómetros y con el menor tiempo posible logrado hasta la fecha.

En la actualidad, mayor número de negociaciones son consolidadas gracias a los servicios prestados por una aeronave, que permite a funcionarios diversos contraer compromisos a grandes distancias de la operación, y que podrán cumplir al contar con un medio que los situe

en un lugar determinado y a corto tiempo.

Así como se habla de numerosas negociaciones, se puede hablar de mayor número de vidas salvadas, al aprovechar el recurso aéreo como factor determinante en la intervención médica inmediata a un ser humano.

b). Seguridad.-

Las investigaciones y avances que en materia de Aeronáutica se han llevado a cabo en los últimos 30 años, arrojan un saldo de seguridad total en el medio de transporte aéreo, que hoy por hoy, cuenta con una demanda que llega a superar a la oferta; lo que significa que el usuario tiene plena confianza en un vehículo aéreo que le ofrece un servicio controlado y operado bajo las más estrictas normas de seguridad entre otras ventajas.

Todo lo citado con antelación, da una clara idea de la importancia actual del transporte aéreo, y el porqué de la evolución del mismo a ritmos acelerados.

Actualmente el transporte aéreo se encuentra dividido en Avia-

ción del Estado (aeronaves oficiales y militares) y Aviación Civil, y a su vez esta última se subdivide en Aviación de Servicio Público (comercial) y Aviación de Servicio Privado (General).

El enfoque y alcance de la presente investigación, radica en la Aviación de Servicio Privado de los Estados Unidos de Norteamérica, particularmente en la de tipo turístico.

Se consideró la aviación privada de turismo de este país, debido a que representa el potencial mundial de este género, y que por alguna razón, el nivel de turismo que capta México por este concepto, es muy bajo, siendo una fuente generadora de divisas y de desarrollo turístico para el país.

Debido a lo anterior, esta investigación trata de demostrar la problemática que se presenta como limitante, así como proponer las medidas de solución de orden administrativo (trámites, pagos, información, servicios) que coadyuvarán al mejoramiento de la situación actual; es decir, aumentar la captación de turismo que se traslada por medio del transporte aéreo privado.



## H I P O T E S I S

*México no aprovecha el potencial de turismo norteamericano que se transporta en Aeronaves Privadas, ocasionando un bajo nivel en el incremento de divisas.*

*Es decir, que el potencial de turismo norteamericano que se transporta en aeronaves particulares, puede significar una gran fuente generadora de divisas para el país, si se analizan las variables que limitan actualmente su óptimo aprovechamiento, y se les dá un curso nuevo de aplicación, de tal suerte que se conviertan en factores motivadores que aumenten la afluencia de visitantes extranjeros a México.*

## CAPITULO 1.

### MARCO HISTORICO DEL TRANSPORTE AEREO.

*La historia de la aviación ha dejado una huella permanente en nuestro acontecer, y es por ello que nuestro seminario pretenda señalar en su dimensión y carácter de importancia, aquellas alternativas que sean viables y sujetas a ser mejoradas a la luz de las circunstancias actuales.*

*Es así, que trataremos de obtener por principio un concepto genérico del transporte aéreo como parte integrante del transporte en general.*

#### *1. Importancia del Transporte Aéreo.*

*Siguiendo el razonamiento expuesto en el párrafo anterior, consideramos al transporte aéreo como un servicio o medio por el cual las personas y/o bienes son trasladados de un lugar a otro por el aire; del resultado de esta actividad y de importancia para el país, se desprende una serie de elementos de infraestructura que contribuyen al buen éxito de cualquier servicio aéreo, he aquí la confirmación de esto:*

El transporte aéreo cuenta en la actualidad con facilidades de instalaciones, operaciones, recursos humanos, servicios generales, que en su oportunidad proporcionan calidad y rapidéz a un creciente número de aeronaves.

Cabe mencionar que ésta infraestructura está sujeta al incremento del tráfico aéreo, en función de la cual exige la expansión constante y de grandes inversiones, que a su vez necesitan de ingresos adecuados para cumplir con su objetivo, en fin una serie de elementos y recursos que permitan participar en forma integral y organizada para lograr todo un sistema general aeroportuario.

Analizaremos a continuación, los principales puntos que comprenden esta actividad generadora de divisas, de la cual se desprende el alto valor y significado al transporte aéreo.

### 1.1 Comunicación.

Se entiende que la actividad organizada y dirigida entre dos o más personas o mecanismos, no sería posible sin la comunicación; en otras palabras, comunicación es el intercambio de pensamiento o de información y que ha de ser comprensible para quién lo recibe. 1/

---

1/ Curso de Administración Moderna, Koontz y O'Donnell, 1973, Pag. 564.

Es así, que el transporte aéreo es un medio para establecer comunicación humana, y ésta se logra a través del sistema de información constituida por la red nacional de aeropuertos que provee de los siguientes servicios:

### 1.1.1 Servicio de Transporte Aéreo.

Es el término que se emplea para designar indistintamente a uno o la totalidad de los siguientes servicios: 2/

- Servicio de Control de Tránsito Aéreo, la cual se subdivide en:
  - a). Servicio de Control de Aeródromo.
  - b). Servicio de Control de Aproximación.
  - c). Servicio de Control de Area.
- Servicio de Información de vuelo.
- Servicio de Alerta.

Los fines de éstos servicios son:

- Control de Tránsito Aéreo.

Prevenir colisiones entre aeronaves, tanto en tierra como en el espacio aéreo.

2/ Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Dirección General de Aeronáutica Civil. Centro de Adiestramiento Internacional de Aviación C. Pag. 39.

- Servicio de Información de vuelo.

*Acelerar y mantener ordenadamente el movimiento de tránsito aéreo.*

- Servicio de alerta.

*Tiene la finalidad de notificar a los organismos y empresas pertinentes, respecto a las aeronaves que necesitan ayuda de búsqueda y salvamento y auxiliar a éstos según convenga.*

1.1.2 *Servicio Meteorológico.*

*Cuando apareció la aeronave como vehículo de transporte, los servicios meteorológicos cobraron importancia al captar el interés que actualmente se le conoce en todos los países y en todas las actividades.*

*Han sido el aumento de velocidad y altitud de crucero de las aeronaves y el aumento de frecuencia de vuelos, los factores determinantes de que la meteorología disponga de personal altamente calificado, de redes de telecomunicaciones para la pronta concentración de los informes en los centros de análisis, de dispositivos observacionales tan complejos y tan costosos como los satélites artificiales que permiten pronosticar los diferentes fenómenos atmosféricos, en fin, información sobre el estado de la atmósfera necesaria, para que el vuelo*

de aeronaves en su seno pueda ser planeado y realizado dentro de las más estrictas normas de seguridad y eficiencia. 3/

### 1.2 Instalaciones.

Cuenta además el transporte aéreo con las siguientes instalaciones:

- Pistas.
- Hangares.
- Equipos y talleres de servicio.
- Iluminación y señalamiento.
- Carreteras.

### 1.3 Operaciones.

El concepto de operaciones se encuentra también ligado al de infraestructura, ya que viene a ser propiamente el manejo tanto de las instalaciones como del buen funcionamiento de las aeronaves.

Los aspectos fundamentales del área operacional de los aeropuertos son:

- a). Capacidad de espacio aéreo. Se refiere a la aeronavegación,

---

3/ S.C.T., Dirección General de Aeronáutica Civil, CIAAC, Meteorología Aeronáutica Básica, 1982.

control de tránsito aéreo, ayudas a la aproximación, meteorología y efectividad de los procedimientos establecidos.

- b). Capacidad de pistas. Consiste en dar el óptimo servicio de las pistas por medio de calles de rodaje, facilidades electrónicas y visuales. Se requiere de eficacia para evitar demoras a las aeronaves, sobre todo a las denominadas horas pico.
- c). Capacidad de plataforma. Se refiere a los tipos de aeronaves en servicio, sus dimensiones y el sistema que utilicen para entrar y salir de la propia plataforma; el sistema de estacionamiento, accesos al edificio y abastecimiento de combustibles.
- d). Longitud de la pista. Es variable según el tipo y peso de la aeronave, la temperatura, altitud y pendiente de la pista, necesidades de combustible para la ruta a volar y el viento.
- e). Mínimos meteorológicos. Son las condiciones meteorológicas mínimas en las cuales una aeronave puede volar. Este problema ha preocupado y preocupará siempre en la actividad aeronáutica y gran parte se ha resuelto con modernos instrumentos: radio, radar y recientemente el novedoso aterrizaje por instrumentos "ILS" (Instrument Landing System).

#### 1.4 Recursos Humanos.

Toda actividad no se podría llevar a cabo, si no se considera

el elemento fundamental que es el ser humano, con sus imperfecciones, razonamientos y vinculado al esfuerzo de lograr una función de servicio. Es por eso que categóricamente le otorgamos la importancia que para nuestro estudio impacta y es de gran significado.

Como se ha expresado, el personal con que cuenta el transporte aéreo, constituye la piedra angular para poder ofrecer éste servicio, para lo cual requiere tener conocimientos y realizar actividades tales como:

- Control de Tránsito Aéreo.
- Despacho y Control de Vuelos.
- Operadores y Controladores.
- Autoridades aeronáuticas.
- Migración.
- Aduana.
- Sanidad.
- Operaciones.

De estos puntos mencionados, no cabe la menor duda del carácter de importancia que se desprende por nuestro tema, de ahí que lo situamos dentro del contexto económico el cual se presenta a continuación y se le da mayor énfasis a lo largo del estudio.



2. *El Transporte Aéreo. Factor determinante de desarrollo económico.*

*Debido a que el sistema de transporte de un país está en estrecha reciprocidad con su grado de desarrollo económico, el transporte aéreo se destaca por su influencia en la generación de divisas, al constituirse el medio de enlace con el resto del mundo, promoviendo el desarrollo industrial y comercial doméstico e incorporando a poblaciones marginadas al sector productivo y consumidor de cualquier sistema económico.*

*Del razonamiento anterior y por la crisis económica actual que vive el país, de endeudamiento extranjero contralado por créditos otorgados por otros países, virtualmente y por ser una actividad que participa en la captación de divisas, el estudio pretende y se enuncia como un elemento generador de interés nacional y además como promotor del desarrollo turístico y social en México.*

*Preponderantemente se subraya dentro del contexto de lo administrativo, y éste último, como un medio para cumplir con sus funciones y objetivos, de ahí que consideramos pertinente señalar el porque de la administración aeroportuaria.*

### 3. Administración Aeroportuaria.

Hemos de reconocer que a la fecha no hay aplicación Teórica - Práctica específica para el transporte aéreo, sin embargo, el fundamento teórico señalado en el punto anterior, tiene un carácter general y de aplicación inmediata.

Para obtener un concepto más amplio de lo que es la Administración aeroportuaria, analizaremos algunas definiciones afines que nos den la pauta para formular su correspondiente descripción:

Administración, etimológicamente se refiere a una función que se desarrolla bajo el mando de otro, un servicio que se presta.

Petersen y Plowman, dicen que es una técnica por medio de la cual, se determinan, clasifican y realizan los propósitos y objetivos de un grupo humano en particular. 4/

Henry Fayol, opina que, "Administrar es prever, organizar, mandar, coordinar y controlar". 5/

Otra definición que se ha hecho común, establece que la Administración es "La función de lograr que las cosas se realicen por

4/ 5/ Citados por Agustín Reyes Ponce. Administración de Empresas 1a. parte. Pags. 26, 16 y 17.

medio de otros y obtener resultados a través de otros". 6/

De estas definiciones podemos desprender que la Administración tiene una finalidad: El de desempeño de una función específica para la satisfacción de las necesidades de un organismo o grupo social. Dicha función no puede realizarse por una sola persona (de hacerlo así, sería muy difícil o los resultados serían imperfectos) sino por varias, y de aquí se establece el objetivo de la administración, el de lograr excedentes.

Agustín Reyes Ponce, integra las definiciones de administración en una sola y señala que: "Es el conjunto sistemático de reglas para lograr la máxima eficiencia en las formas de estructurar y manejar un organismo social". 7/

Ahora bien, considerando que un aeropuerto, es una entidad eminentemente de servicio, regulada por el estado, cabe señalar sobre el particular fortalecer esta serie de definiciones, a la ya bien conocida división de la administración:

- a). Pública, y
- b). Privada.

A continuación se enuncian las características principales de

6/ 7/ Citados por Agustín Reyes Ponce. Administración de Empresas 1a. parte. Pags. 26, 16 y 17.

ambas, para obtener su distinción por medio de los siguientes criterios:

- a). *La naturaleza del Organo:* Según esta idea, una función social se considera de carácter público cuando interviene en ella una autoridad Soberana. Por el contrario, una función privada, será aquella en la que no intervenga directamente la autoridad Soberana, o que intervenga pero no con ese carácter.
- b). *El fin buscado:* La administración es pública cuando se refiere a un interés o fin general, y privada, cuando pretenda un beneficio particular.
- c). *La fuente inmediata:* Si la actuación emana directamente de una disposición legal sin que haya convenio alguno, o sea, que la acción se impone unilateralmente por la autoridad de sus gobernados, se señala que esta administración es de carácter público. Si por el contrario el acto se deriva de un convenio, contrato, convención, etc., y que lo señala en forma de obligación de una entidad social, esta administración será de carácter privado.

Habiendo mencionado las diferencias entre administración pública y privada, veremos ahora el concepto de administración aeroportuaria, ya que la definición de la primera recae en ella como veremos más adelante.

Mencionamos que existen instalaciones específicas denominadas aeropuertos, sin los cuales, las aeronaves no pueden funcionar para lograr sus fines, ya que a dichos aeropuertos acuden a recoger o dejar pasajeros o bienes y para suministrarse de combustible y otros servicios.

Vimos también que el transporte aéreo ha alcanzado tal importancia y evolución principalmente como factor de desarrollo económico, que ha motivado el crecimiento y/o mejoramiento de las instalaciones aeroportuarias, las cuales deberán ser adaptadas en función del aumento de vuelos y del tamaño de las aeronaves, lo que significa un mayor movimiento de pasajeros. Por lo tanto, si el número de vuelos crece y los aviones son más grandes o más numerosos y hay más usuarios, los aeropuertos deben responder a éstas y otras muchas situaciones. De esto es como llegamos al término de administración aeroportuaria, cuyo concepto trataremos de elaborar a continuación:

Es la rama de la administración que coadyuva a la prestación de un servicio, el de transporte aéreo, que tiene por objeto la construcción cuando una zona determinada así lo requiera, previos estudios económicos y técnicos principalmente; ampliación cuando las instalaciones se encuentren en óptimas condiciones de funcionabilidad y operación. La administración aeroportuaria comprende una gran organización por la infinidad de personas que con distintas labores participan en

ella, en su mayoría organismos del gobierno federal y empresas privadas.

Del inciso anterior se desprende que algunas de ellas participan en dicha administración en forma directa, o sea, que sus funciones están encaminadas a atender lo relativo a aeropuertos, otras de ellas intervienen indirectamente al realizar actividades que son parte de sus atribuciones que deben efectuar y otras por interés particular.

El presente capítulo ha dado a conocer la historia e importancia que la Aviación representa a nivel mundial en la actualidad, los beneficios y avances constituidos a través de su evolución, así como los diversos elementos que participan constantemente en dicho progreso, y como se desarrollan y se estructuran en nuestro país.

En el siguiente capítulo veremos particularmente, la aviación privada de turismo de los Estados Unidos de Norteamérica, y el porqué de su importancia como fuente de desarrollo para México.

## CAPITULO II.

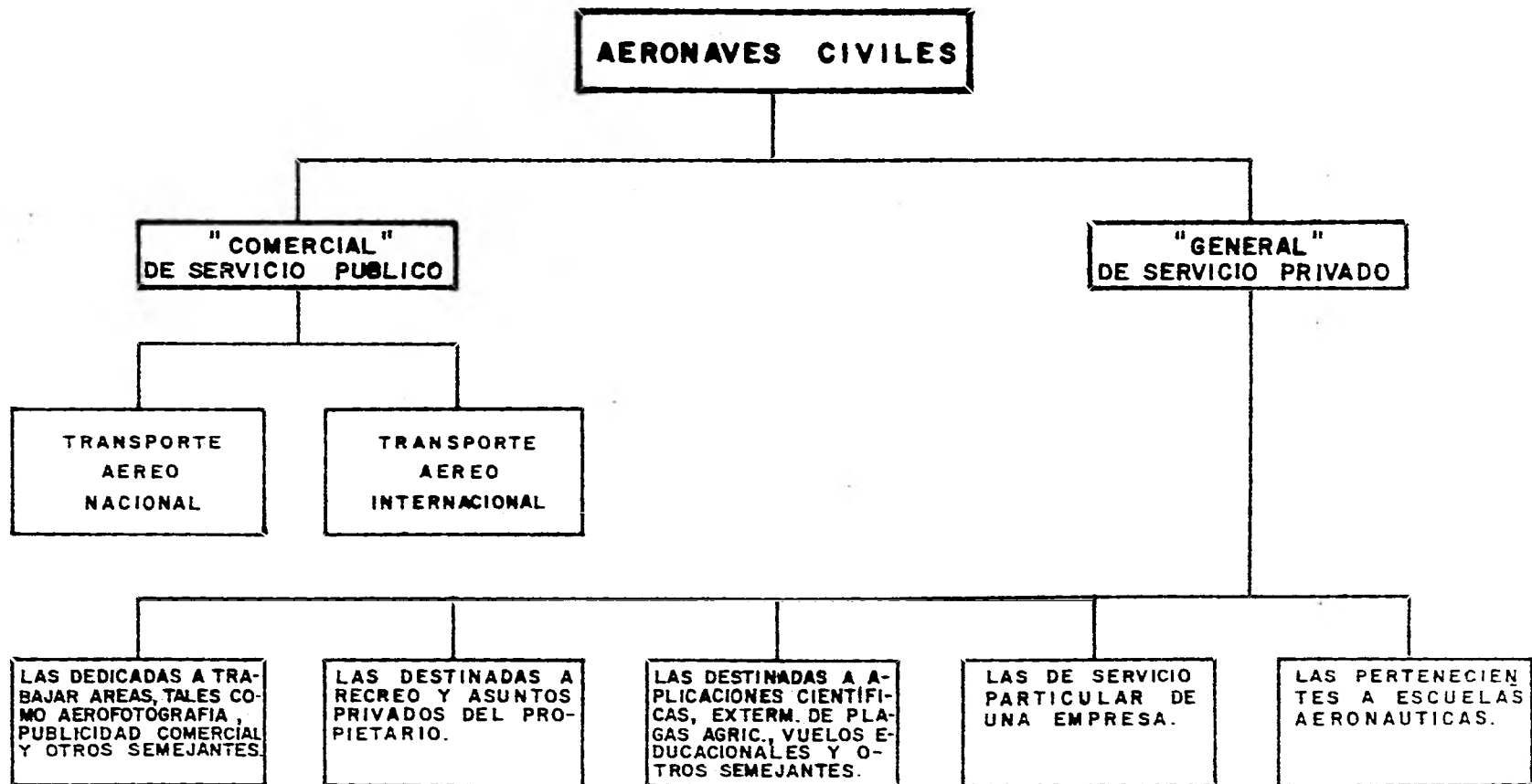
## IMPORTANCIA DE LA AVIACION PRIVADA NORTEAMERICANA DE TURISMO.

## 1. Clasificación y Distribución.

No existe definición universal aceptada para la aviación general (privada), pero comunmente se ha definido como la actividad que realiza el grupo de aeronaves, cuya función no es el transporte público. En México la aviación civil se ha dividido en aviación de servicio público y en aviación de servicio privado (ver anexo 1). En los Estados Unidos de Norteamérica la aviación general se clasifica en la siguiente forma:

- a) Fines personales.
- b) Transporte ejecutivo y negocios.
- c) Instrucción.
- d) Industrial.
- e) Agrícola.
- f) Taxiaéreo.

El enfoque del presente estudio abarca los incisos señalados anteriormente (a y b), objeto y motivo principal del estudio, así como



**CLASIFICACION DE LA AVIACION EN MEXICO**



el promover la aviación de este tipo de turismo.

Por otra parte, es interesante observar la distribución de la población mundial de aviación general, misma que se muestra a continuación:

#### DISTRIBUCION DE LA AVIACION GENERAL

##### Aviones por países (1981).

Estados Unidos	211,045
Canadá	13,968
Francia	7,550
Austria	5,600
México	3,602
Brasil	3,220
Argentina	<u>2,800</u>
T O T A L :	<u><u>247,785</u></u>

Fuente: Agencia Federal de USA (FAA).

Como puede observarse, en los Estados Unidos de Norteamérica está concentrado el mayor número de aeronaves de aviación general, representando el 85.17% de la población mundial. De aquí la gran importancia que representa para México la flota de la aviación general

de este país, cobrando mayor interés al observarse que se trata de un país vecino. (Ver gráfica 1)

2. Información estadística del transporte aéreo de los Estados Unidos de Norteamérica.

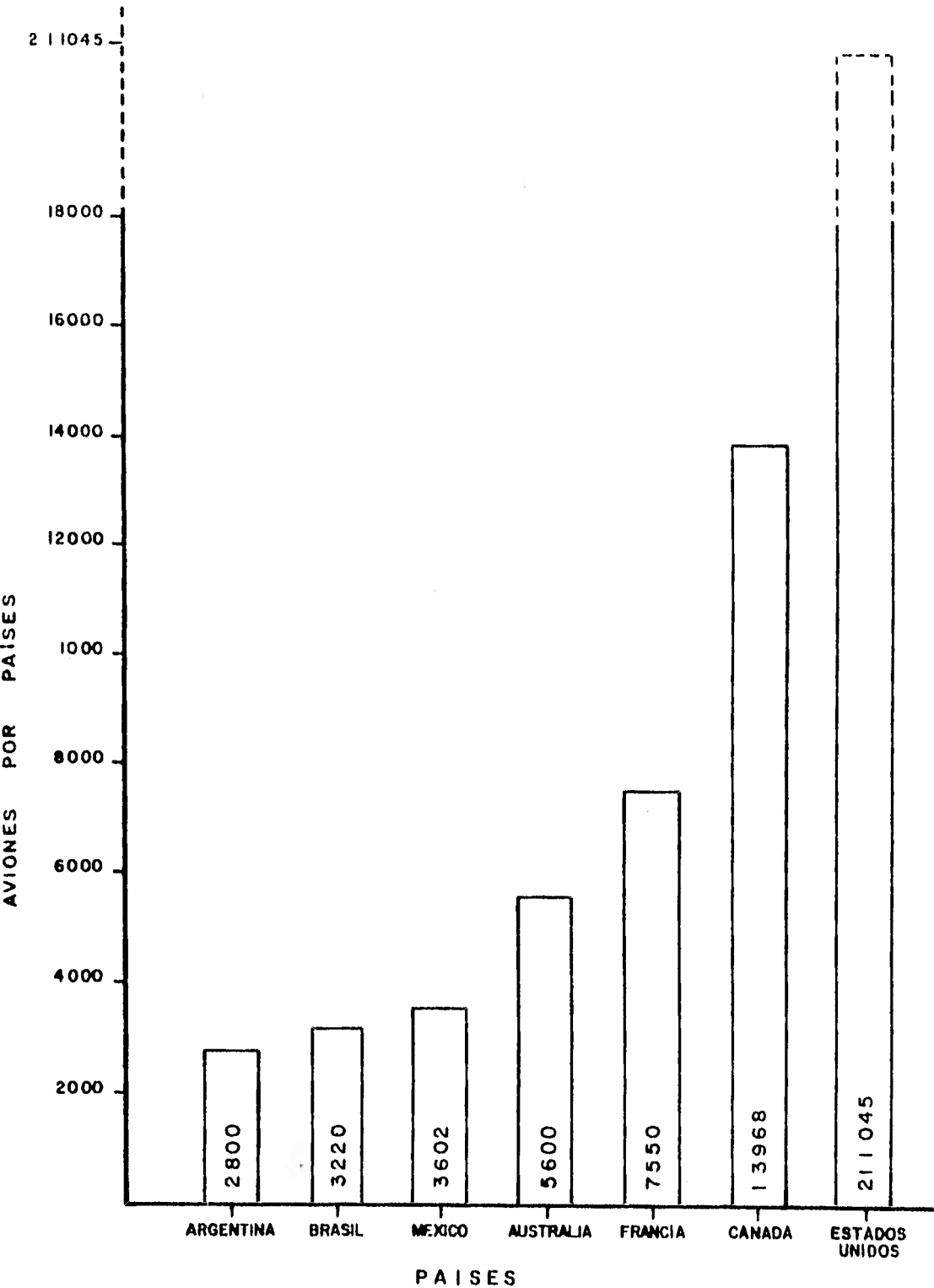
La flota de aviación civil de los Estados Unidos Norteamericanos a diciembre de 1981, ascendía a 214,570 aeronaves, de las cuales 3,525 (1.64%) correspondieron a aeronaves comerciales y 211,045 (98.36%) a la aviación general (privada), según fuente de la Agencia Federal de Aviación de EUA, (FAA).

En los estados fronterizos con México se llegó a registrar de las operaciones de vuelo en el año 1981, que el volumen de aeronaves ascendía a 54,027 y representaba el 25.6% de la flota total de la aviación general y se encontraban distribuidas en la siguiente forma:

<u>Estados</u>	<u>Número de aeronaves</u>	<u>% sobre el total</u>
California	26,380	12.5
Texas	15,828	7.5
Florida	8,231	3.9
Arizona	<u>3,588</u>	<u>1.7</u>
T O T A L :	<u>54,027</u>	<u>25.6</u>

(Ver gráfica II).

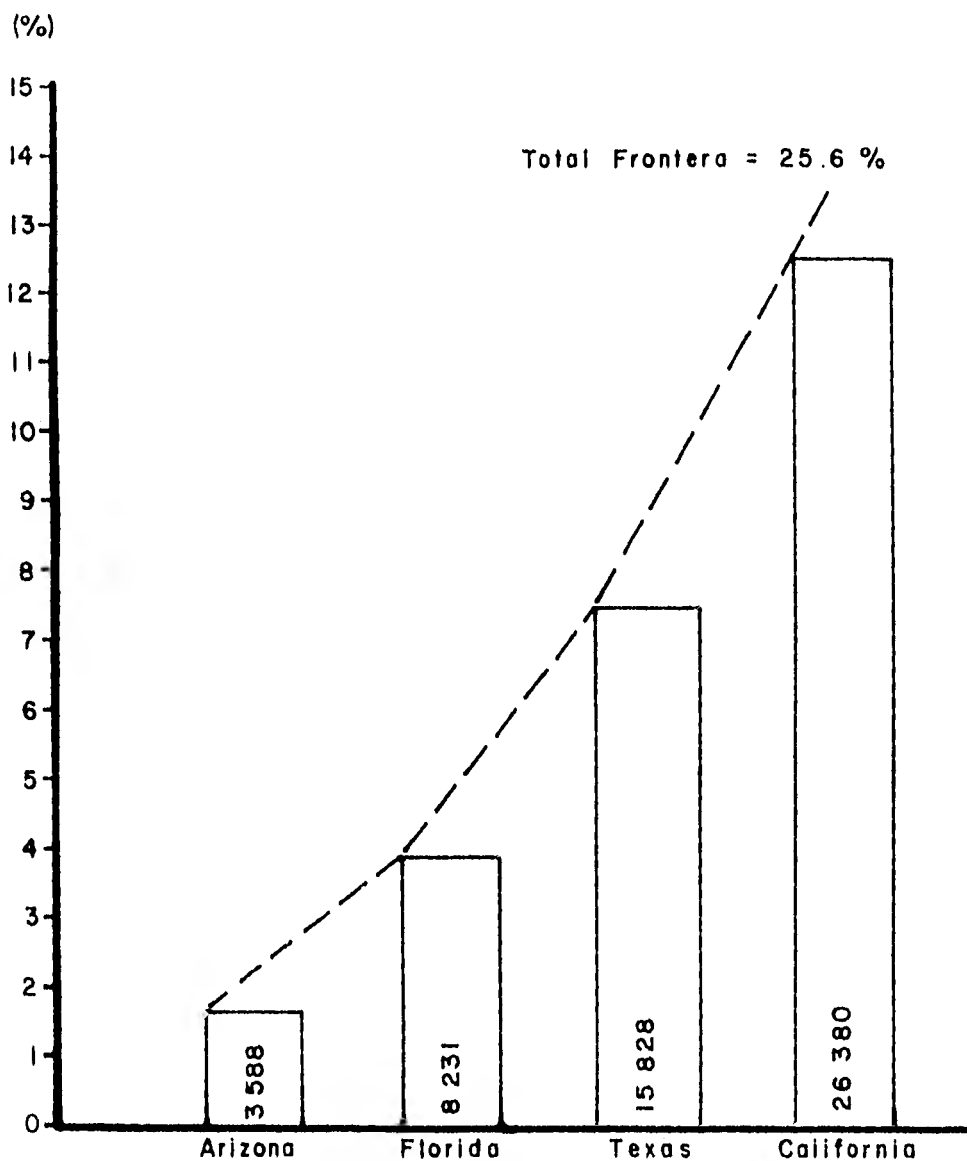
# DISTRIBUCION DE LA AVIACION GENERAL 1981



GRAFICA I

PORCENTAJE DE LA AVIACION GENERAL DE LOS ESTADOS UNIDOS EN LAS ZONAS FRONTERIZAS CON MEXICO (1981).

POBLACION TOTAL DE LOS E.U.A. = 211 045 = 100%



GRAFICA II

En el cuadro siguiente se hace una comparación entre la actividad de la aviación comercial y la aviación general durante 1981.

DATOS COMPARATIVOS DE LA AVIACION  
COMERCIAL Y GENERAL DE USA.

<u>Actividad</u>	<u>Comercial</u>	<u>General</u>
Número de aeronaves	3,525	211,045
Número de horas voladas	9,623,250	41,364,800
Número de millas voladas	4,037,358,750	5,162,160,700
Número de personas transportadas	289,966,500	246,922,650
Número de operaciones (aterrizaje, despegue, otros).	14,695,725	60,992,005
Número de operaciones promedio por aeronave.	4,169	289

Fuente: Asociación de Pilotos y Propietarios de Aeronaves, (AOPA).

3. Efecto para México del incremento en el volumen de turistas de la Aviación Privada Norteamericana.

Todo lo anterior nos muestra una idea clara del enorme potencial que representa la aviación privada para el país, pero si consideramos que en 1981 los pilotos privados realizaron 39,613,950 operaciones recorriendo Estados Unidos de Norteamérica, y que cada vuelo de ruta requiere de 3.5 operaciones, se puede inferir que la aviación general

realizó 11,318,271 vuelos de ruta.

La FAA registró en sus estadísticas que el 22% de las operaciones de la aviación general son con fines de placer, de acuerdo con este dato la aviación privada realizó 2,490,019 vuelos de este tipo.

En ese mismo año Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA) registró 35,495 operaciones de aeronaves privadas norteamericanas, que equivalen a 10,141 vuelos, lo que representa que sólo el 0.41% de esos vuelos de placer los destinaron a venir a México.

Si con medidas que faciliten los trámites, información confiable y oportuna, mejoras a sistemas aeroportuarios, se incrementara el volumen de vuelos de placer de los pilotos y acompañantes norteamericanos, de tal manera que con sólo captar, ya sea el 1, 2, 3, 4 ó 5 por ciento de ellos, el país podría obtener ingresos anuales de divisas del siguiente orden:

<i>% Total de vuelos de placer.</i>	<i>Vuelos anuales</i>	<i>Pasajeros anuales.</i>	<i>Días-pasajero anual.</i>	<i>Ingresos anuales en dólares.</i>	<i>Ingresos anuales en pesos (\$27 x \$1.00)</i>
<i>Actual 0.41</i>	<i>10,141</i>	<i>33,465</i>	<i>210,819</i>	<i>27,406,470</i>	<i>739,974,690</i>
<i>1</i>	<i>24,900</i>	<i>82,170</i>	<i>517,674</i>	<i>67,297,737</i>	<i>1,817,038,899</i>
<i>2</i>	<i>49,800</i>	<i>164,341</i>	<i>1,035,349</i>	<i>134,595,483</i>	<i>3,634,078,043</i>
<i>3</i>	<i>74,700</i>	<i>246,511</i>	<i>1,553,024</i>	<i>201,893,229</i>	<i>5,451,117,188</i>
<i>4</i>	<i>99,600</i>	<i>328,682</i>	<i>2,070,699</i>	<i>269,190,967</i>	<i>7,268,156,122</i>
<i>5</i>	<i>124,500</i>	<i>410,853</i>	<i>2,588,374</i>	<i>336,488,712</i>	<i>9,085,195,232</i>

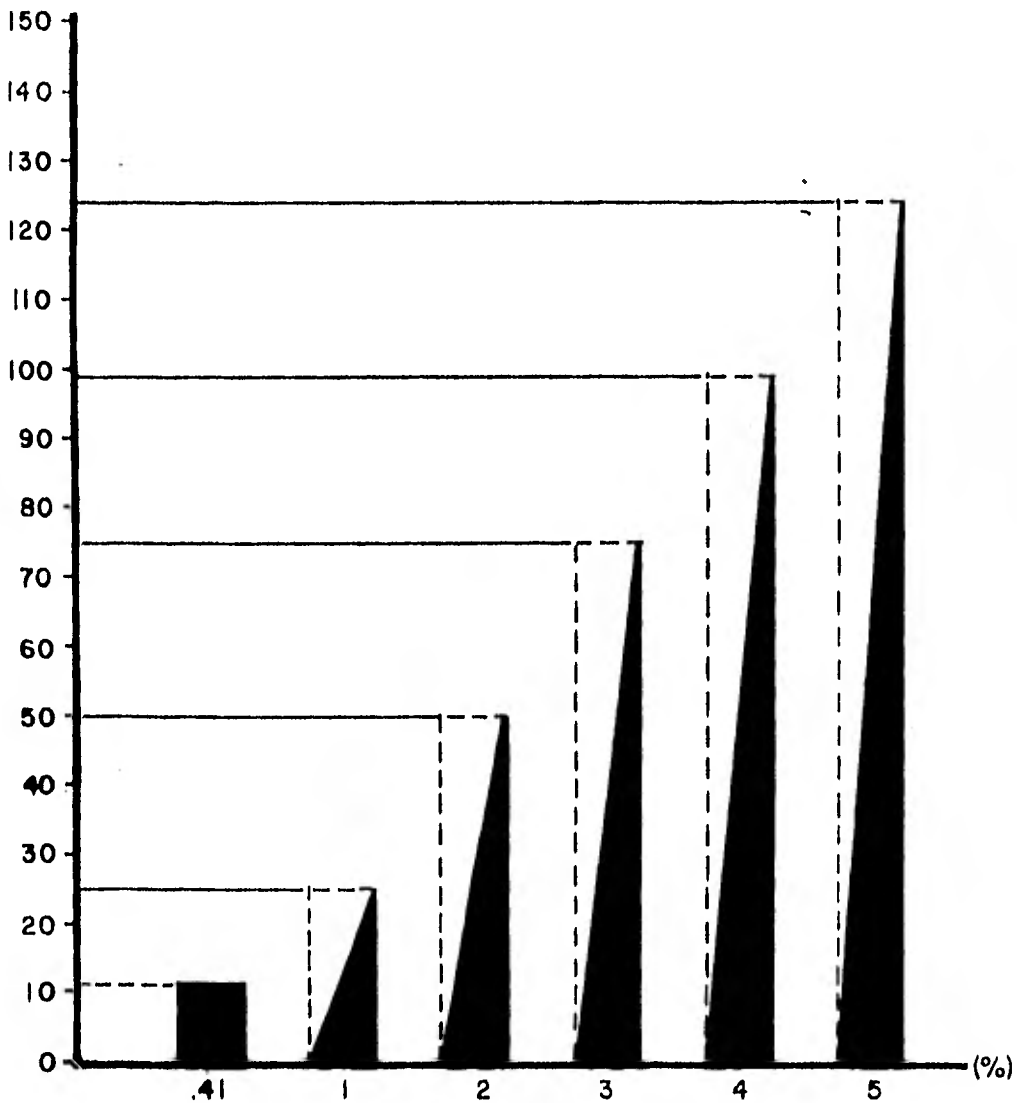
Para obtener el volumen de pasajeros anuales, se consideró que el promedio de pasajeros por vuelos es de 3.3, según datos de la FAA de los Estados Unidos.

Así mismo, según datos estadísticos emitidos por el Banco Nacional de México (Banamex), se arroja una estancia promedio de 6.3 días, con lo cual se obtiene el total de días-pasajero.

Para obtener el ingreso anual se consideró que en 1981 el gasto diario promedio por turista fue de 130 dólares diarios, de acuerdo con

GRAFICA COMPARATIVA ENTRE EL .41% DE VUELOS DE PLACER CAPTADOS, Y LOS QUE SE CAPTARIAN PARA LOGRAR ARRIBA DEL 1% (1981).

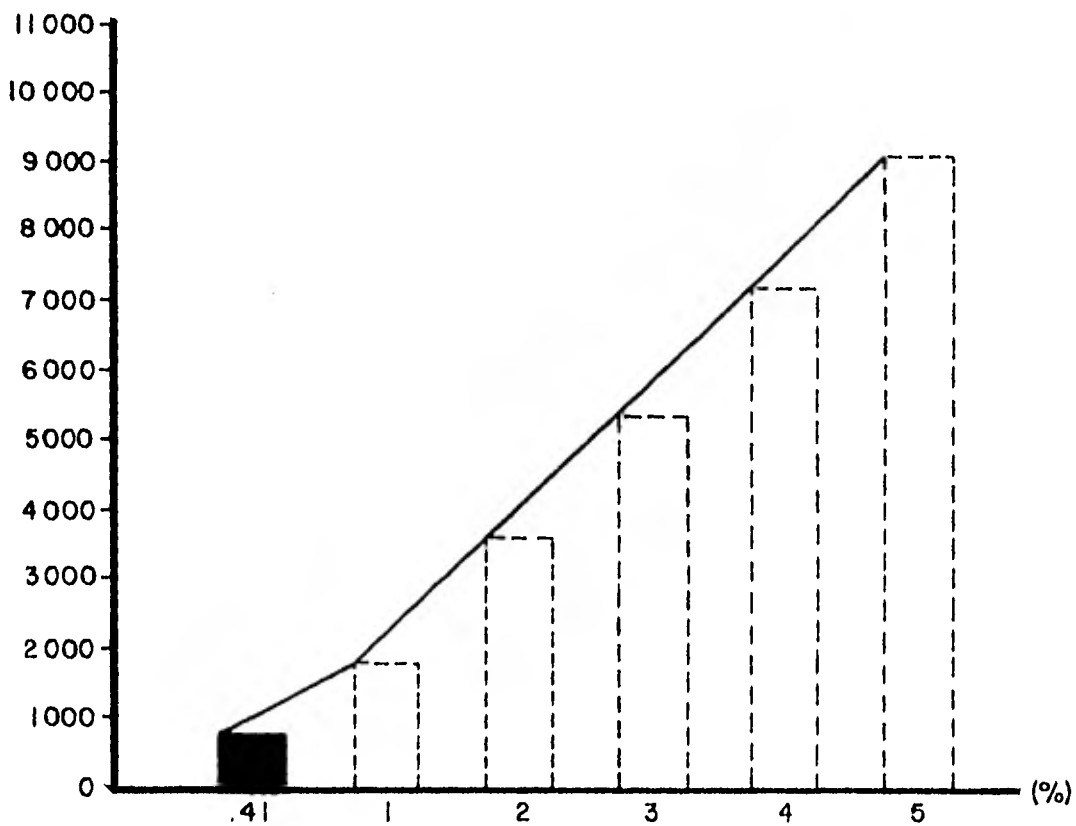
MILES DE VUELOS





GRAFICA COMPARATIVA ENTRE EL INGRESO ANUAL  
CAPTADO CON EL .41% Y EL QUE SE CAPTARIA  
ARRIBA DEL 1% (1981)

MILLONES  
DE PESOS



GRAFICA III

los datos que sobre turismo realizó el Banco de México, mismos que se aplicaron para la estimación del 1 al 5 por ciento.

Todo lo anterior refleja claramente la importancia económica que representa para México la aviación privada norteamericana.

#### 4. Costo de vuelo para los pilotos privados y acompañantes.

Es de gran importancia analizar el costo de viaje desde el punto de vista del propietario del avión, ya que este es uno de los principales factores que lo motivan a viajar en su avión, (el 87% de los propietarios de aviones no vuelan en líneas comerciales (AOPA).\*

Cualquier dueño de avión por el sólo hecho de poseerlo está cubriendo ya los gastos fijos (depreciación, hangar, limpieza, seguro, etc.), por tanto cuando lo utiliza los gastos en un vuelo de turismo a México, son únicamente los relacionados a operación (combustible, lubricantes y reservas para servicio de mantenimiento).

Este hecho es necesario comentarlo, ya que podemos afirmar que un vuelo de turismo a México resulta más económico que volar por línea aérea comercial.

---

\* Asociación de Pilotos y Propietarios de Aeronaves (AOPA).

Para demostrar esta afirmación, basta analizar los costos de un vuelo San Antonio-México, por ejemplo.

Avión: Monomotor  
 Pasajeros: 4  
 Consumo: 70 lts/hora  
 Distancia: 1340 Kms.

Costo por hora:

Combustible 70 lts/hora	x	\$ 13.50 lt	=	\$ 945.00 (*)
Lubricante 0.5 lts/hora	x	\$112.00 lt	=	56.00
Reserva para servicio de		\$330.00 hora		<u>330.00</u>
Mantenimiento.				
T O T A L				\$ 1,331.00

San Antonio - México:

Tiempo de vuelo: 5 horas (Monomotor)

Costo de vuelo: 5 horas x \$1,331.00/hora = \$ 6,655.00 (4 pasajeros)

Costo por persona: \$6,655 ÷ 4 pasajeros = \$ 1,664.00

Costo de un boleto

en Línea Comercial: = \$ 3,861.00

(Un pasajero clase turista viaje sencillo)

Costo equivalente en boletos de línea

aérea comercial \$ 3,861.00 x 4 = \$15,444.00 (4 pasajeros)

(\*) Incluye costo de los servicios de ASA y SENEAM.

Por tanto, se puede afirmar que al propietario de un avión le conviene viajar a México en su propia aeronave y puede transportar a pasajeros o invitados sin ningún costo adicional.

Este hecho demuestra que el propietario de un avión privado merece todas las facilidades para viajar en nuestro país, ya que no volará en líneas aéreas comerciales y deja al país un ingreso mucho mayor que un turista que llega por cualquier otro medio de transporte.

5. Preferencias de los turistas de la aviación privada de Estados Unidos de Norteamérica.

Los puntos fundamentales para obtener un incremento sustancial en el ingreso que percibe el país de éste tipo de turismo, serán: realizar promociones adecuadas, mejorar y facilitar los servicios de carácter administrativo, y ofrecer una serie de servicios turísticos atractivos para ellos.

De una de las encuestas realizadas en los últimos meses por los miembros de la AOPA, que representan el 21% de la población de pilotos que vuelan en los Estados Unidos con licencias aprobadas por

autoridades competentes (más de 800,000 pilotos), se desprenden datos valiosos sobre lugares y diversiones favoritos:

<u>Actividades</u>	<u>Porcentaje que las prefieren</u>
a). Yates y pesca	29.3 %
b). Deportes (ski-acuático, caza, golf, etc...)	32.8 %
c). Fotografía y espectáculos.	18.9 %
d). Otros	19.0 %

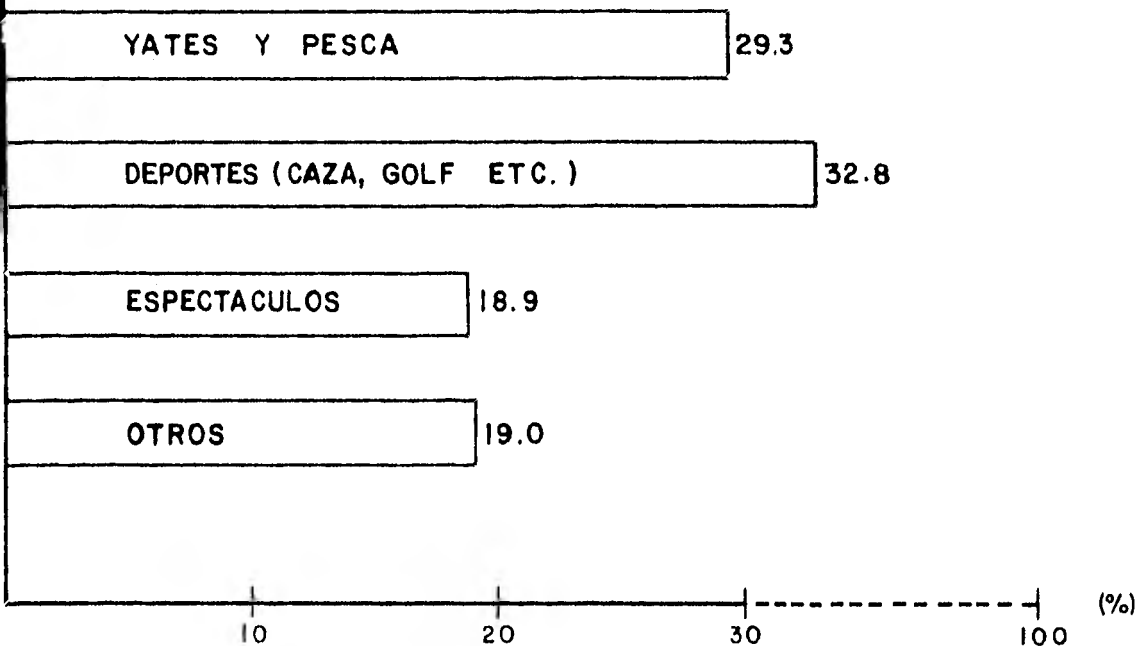
Atractivos principales para la aviación general:

a). Clima	48 %
b). Playas	47 %
c). Otros	5 %

De esta información podemos concluir que México cuenta con las condiciones naturales de clima, playas y de una serie de atractivos, que justifican el motivo principal de sus viajes.

ACTIVIDADES PREFERIDAS POR EL TURISMO  
NORTEAMERICANA.

PORCENTAJES QUE LAS PREFIEREN:



## 6. Consideraciones finales.

Se han señalado algunos aspectos que muestran las grandes posibilidades que representa el mercado de la aviación privada de los Estados Unidos Norteamericanos para nuestro país, también datos estadísticos que muestran sus gustos y preferencias, pero es necesario indicar adicionalmente a lo referido que éste tipo de turismo no requiere de convenio bilateral alguno para poder visitar nuestro país. Finalmente el ofrecer un sistema que minimice los trámites y pagos que realizan los pilotos privados, será un paso importante para abrir las puertas a una gran corriente de turismo, la que obviamente al buscar en México los atractivos que no ofrece su país de origen se convierte en una fuente constante generadora de divisas.

A continuación y con fundamento en lo expuesto en este capítulo, presentamos la problemática por la que atraviesa la aviación privada norteamericana.

## CAPITULO III.

## CAUSAS QUE MOTIVAN LOS PROBLEMAS QUE ENFRENTA LA AVIACION PRIVADA DE TURISMO. PROBLEMATICA ACTUAL.

Desde el inicio de la aviación, los pilotos que realizaron recorridos entre varios puntos así como todos los vuelos que se llevaron a cabo después de la Primera Guerra Mundial fueron efectuados, sin excepción, por una o dos personas en un avión de propiedad privada o facilitado a ellos, cuya utilización se dio con la misma sencillez y libertad con que se usaba cualquier otro medio personal de transporte.

Con el advenimiento y desarrollo de las líneas aéreas comerciales, que se caracterizó por hacer vuelos de itinerario sobre rutas trazadas transportando pasajeros de paga, se llevó a cabo una transformación del concepto de vuelo privado formándose una industria de transporte, la que al desarrollarse, puesto que tenía la responsabilidad de transportar personas y objetos cobrando por hacerlo, generó como resultado un contrato que hoy por hoy se conoce con el nombre de ticket, billete o boleto de avión.

Para el cumplimiento de este contrato, que ya en sí implicaba



responsabilidades a las líneas aéreas, se tuvieron que elaborar una serie de reglamentos y sistemas de operación, los que durante su crecimiento fueron abarcando y envolvieron el criterio de todos los que participaban en esa actividad; sentando en ellos procedimientos y sistemas que se convirtieron en formulario y patrón para la operación de todo tipo de vuelo.

Fue por esto que las líneas aéreas, que tenían que operar a hora fija (por itinerario) y que no podían variar ni su destino ni su ruta, requirieron sistemas de navegación que pudieran usar en cualquier clase de tiempo así como informes meteorológicos de mayor precisión que los proporcionados dentro de los sistemas meteorológicos normales.

Como segunda consecuencia, las líneas aéreas por obligación con los Gobiernos de los Países entre los cuales operaban, se vieron obligados a establecer métodos para el control del pasaje, lo cual requirió una enorme cantidad de documentos informativos que se hicieron necesarios para legalizar su operación.

Estos requisitos han sido establecidos fundamentándose básicamente en las resoluciones emanadas de las convenciones Iberoamericanas de Navegación Aérea de 1926, de Varsovia en 1929 y de Chicago en

1944, en las cuales se reglamentó exclusivamente a la aviación comercial internacional, pero que en ninguna forma consideraron las necesidades ni la sencillez del transporte en aviones privados, ya que las características específicas de estos no fueron presentadas por su estudio.

Para poder cumplir con el objeto principal de las líneas aéreas, que es el transporte comercial, se hizo necesario contar con instalaciones en tierra para el manejo, control y atención a los usuarios. Por otra parte, tuvieron que proporcionar información de viajes o de turismo según fuera requerida, comunicación con los centros de población o industriales y múltiples facilidades complementarias, lo cual dio origen a la industria de servicios turísticos ligada al transporte aéreo masivo de pasajeros.

Fue debido a estas necesidades, que los países servidos por líneas aéreas y bajo la influencia de las mismas, apoyándose en los convenios de transporte aéreo internacional originados en la convención de Chicago de 1944, establecieron reglamentos que, a la postre se hicieron obligatorios en todos los países, para cualquier vuelo comercial internacional.

Cuando el piloto privado en su avión, el cual considera como su

vehículo personal y lo utiliza en igual forma que su automóvil, se ve obligado a operar con patrones que son aplicables a transportes aéreos comerciales, rehuye aquellos lugares que tengan condiciones de operación que le impongan los mismos métodos o sistemas que tienen las líneas aéreas, ya que no tiene la necesidad de ellos y en muchos casos no cuenta con el equipo ni con la capacidad para operarlos.

Todo lo anteriormente expuesto, demuestra que las leyes y reglamentos en vigor para la Aviación Civil son fundamentalmente aplicables a la Aviación Comercial, sin tomar en cuenta las necesidades específicas de la Aviación Privada Internacional.

## 1. Evolución de los sistemas operacionales y administrativos.

### 1.1 Instalaciones y Facilidades.

Las instalaciones y facilidades que en materia aeronáutica se han llevado a cabo en los últimos años, han sido para satisfacer las necesidades de operación de las empresas de transporte aéreo comercial y a la fecha se tiene establecido un sistema eficiente de aerovías de gran altitud; existen 58 aeropuertos de pistas y plataformas pavimentadas y edificios para facilitar el movimiento de pasajeros y

aeronaves de tipo comercial.

En muchos de los casos no son utilizadas por la Aviación Privada de Turismo, sin que existan facilidades ni las instalaciones terminales adecuadas para llegar a ellas.

Son dos los Organismos que intervienen directamente para proporcionar los servicios de operación y administrativos de internación a México: Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA) y Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (SENEAM), así mismo, es importante aclarar que el Gobierno Federal ha hecho grandes inversiones, con el fin de incrementar y mejorar el número de facilidades y demás servicios que proporciona nuestro país a la Aviación Nacional e Internacional, pública y privada.

Esta investigación tiene un enfoque dirigido a la actividad que realiza Aeropuertos y Servicios Auxiliares, ya que es ahí donde se presentan los problemas cuya magnitud originó la elaboración de este estudio.

## 1.2 Servicios Auxiliares.

Todas las instalaciones en los aeropuertos se han llevado a cabo con el principal objetivo de satisfacer las necesidades de las líneas aéreas: rampas, edificios, accesos para el pasaje y su equipaje, bodegas para la carga y servicios complementarios.

Por lo que se refiere a la aviación general, el piloto privado tiene que hacer generalmente grandes recorridos a la intemperie para llegar a las oficinas en que tramita sus documentos. Además tiene que dejar su avión al descubierto, sin protección y lejos de las estaciones terminales.

Por otra parte, las líneas aéreas cuentan en cada estación con personal y equipo de tierra para sus servicios, tales como: Carga de combustible, limpieza del avión, revisión y servicios de línea y reparaciones en caso de necesitarlas.

Los pilotos privados no disponen de facilidades para cubrir las necesidades de sus aeronaves, por lo que tienen que buscar quien les proporcione aquellos servicios indispensables para su operación y ellos personalmente tienen que hacer muchas de las funciones de un

empleado de tierra. En el caso de los pilotos extranjeros, se añade el obstáculo que representa el idioma, es decir, no hablar español.

### 1.3 Sistemas Administrativos.

Los procedimientos administrativos que en la actualidad se utilizan en los aeropuertos para la internación de aeronaves y turistas, el manejo y control de los mismos y los pagos por los servicios aeronáuticos, son aquellos que se han heredado del sistema establecido por las autoridades que, con base en la convención de Chicago de 1944, señalaron las normas en que se ha apoyado la reglamentación vigente.

Este sistema administrativo se aplica en forma indiscriminada a la aviación privada de turismo y es motivo importante que frena y desalienta sus viajes de placer a México, ya que es demasiado complejo y dilatado además de que se aplica en forma homogénea en todos los aeropuertos, y difiere marcadamente de la sencillez con que se interna en su automóvil cualquier turista a México.

Por otra parte, el carecer de un sistema adecuado y sencillo, la falta de conocimiento por parte del turista de la reglamentación y trámites que debe realizar al internarse y volar en territorio

mexicano, ha originado tanto confusión como conflictos en distintos aeropuertos con las múltiples autoridades que intervienen, creando una imagen totalmente desvirtuada de nuestras instituciones.

Con respecto al sistema vigente de pagos por los servicios aeronáuticos en el país, es conveniente mencionar que debido a la organización propia de las dependencias que intervienen en proporcionarlos, han motivado que cada uno de ellos se efectúe por separado creando un exceso innecesario de trámites.

Cabe señalar que cada uno de los trámites incluyendo los pagos, que efectúa el piloto privado, los realiza en distintas oficinas dentro del aeropuerto, lo cual crea molestias, confusión y en ocasiones largos recorridos que implican pérdida de tiempo.

#### 1.4 Orientación Aeroportuaria.

Otro problema grave que afecta a la aviación privada es la falta de difusión de los reglamentos que deben cubrir para internarse (pilotos, acompañantes y aeronaves) y operar en el territorio nacional, aún cuando esta reglamentación, como se ha señalado, no cumpla con las necesidades propias de este tipo de aviación.

Este es uno de los principales obstáculos que se le presentan al piloto privado extranjero, que al carecer de la información necesaria respecto a las características y los servicios existentes en los distintos aeropuertos del país, lo desalientan a visitar nuestra Nación y además no le ha permitido percatarse del avance que en materia aeronáutica ha experimentado el país en los últimos años.

Es de sorprender que las pocas publicaciones que se elaboraron para cubrir la falta de esta información se han realizado por pilotos y agrupaciones norteamericanas, y en muchos casos han difundido aspectos negativos de nuestro sistema presentando una imagen distorsionada de México. Esto ha sido motivado, en gran parte, por la falta de manuales publicados por las autoridades mexicanas con información apropiada para este tipo de aviación.

Por otra parte, en algunos países se le ha dado gran importancia a facilitar información aeronáutica para los fines específicos de la Aviación General. El servicio de orientación consiste en proporcionar a través de oficinas de información aeronáutica en los diferentes aeropuertos, todos los elementos para que el piloto privado lleve a cabo una operación segura de navegación aérea, bajo su estricta responsabilidad, así como sistemas administrativos confiables para la internación al territorio mexicano.



### 1.5 Aspectos legales.

Nuestra legislación aérea empezó a moldearse a principios de siglo con los convenios internacionales que, sobre transporte aéreo, celebró México con diversos países; pero fue hasta 1946 cuando se llevó a cabo la transformación de nuestras leyes y reglamentos, conforme a los principios establecidos en la convención de Chicago de 1944.

En el año de 1945, al emitirse el decreto presidencial que dispuso la integración de una comisión de estudios de los problemas del transporte aéreo, se revisó la Ley de Vías Generales de Comunicación. Esto fue motivado por la necesidad de adecuar nuestra legislación a los adelantos que en esta materia se registraron durante las Guerras Mundiales.

El objetivo básico que inspiró a más de 50 países a suscribir un Convenio Internacional sobre Aviación Civil, fue la importancia económica y la prevención de ciertos problemas que el avance tecnológico de la Aviación Comercial podría ocasionar si no se establecían las normas y procedimientos que alentarán su desarrollo, y evitarán los abusos que pudieran llegar a suscitar conflictos internacionales.

Los principios y acuerdos convenidos en Chicago han sido los reguladores de la Aviación Civil Internacional, ya que México y muchos países se adhirieron a dicha convención y plasmaron en sus leyes nacionales los principios generales ahí definidos. Aunque esa convención versó sobre Aviación Civil Internacional todos los países se interesaron por regular la Aviación Comercial Internacional, ya que la Aviación General no representaba para ellos ningún interés especial.

El haber tratado a la Aviación Civil en forma genérica, trajo como consecuencia que las leyes y reglamentos sean aplicables indistintamente a la Aviación Comercial y a la General (privada); por lo que, en virtud de la gran importancia que tiene la explotación del turismo de la Aviación General de los Estados Unidos para la economía de nuestro país, es necesario revisar cuidadosamente las bases que inspiraron las leyes y reglamentos vigentes, con el fin de detectar las posibles fallas y tratar de corregirlas o efectuar las modificaciones que se juzguen pertinentes.

## 2. Sistema de organización actual.

El sistema de planeación, operación y control de la actividad aérea se ha complicado a tal grado que a la fecha es difícil definir claramente el ámbito de competencia de cada Secretaría, Organismo y Empresas que inciden en este sector.

Si bien esta actividad exige por su propia complejidad y dinámica la intervención de personal capacitado en todos los aspectos, requiere también de una coordinación efectiva de todas las entidades que en ella intervienen.

En el aspecto operacional y específicamente en el tránsito internacional, estas fallas en la coordinación se hacen más notorias por la intervención de las dependencias que, por sus propias funciones completamente ajenas a la actividad aeronáutica, tienen que establecer métodos y sistemas propios de control.

Otra situación que se presenta comúnmente en nuestros aeropuertos internacionales y que perjudica directamente a la Aviación General, es la dispersión y falta de horarios homogéneos de estas autoridades en los edificios terminales.

### 3. Operaciones anormales.

El escaso turismo que ha llegado a México en avión privado ha consistido en aquellos que lo han venido a experimentar para ver qué encuentran en nuestro país, o cuya afición y predilección a México les ha hecho tolerar los problemas que ocasiona el sistema actual, y siguen viniendo a disfrutar de nuestro clima y de la bondad que encuentran en los lugares generalmente de poco movimiento turístico.

Todo esto lo llevan a cabo con múltiples problemas por lo complejo del sistema administrativo de operación actual. A pesar de lo complicado del sistema operan dentro de él, pero si sufren un accidente o violan una ley que desconocen, se producen condiciones que les causan grandes problemas y algunos de los cuales han llegado a repercutir en contra de nuestro país.

Es muy común que en estos problemas intervengan autoridades que no están familiarizadas con la operación de los aviones particulares. Esto crea situaciones extremadamente difíciles, críticas y peligrosas, sobre todo porque existe el temor por parte de los pilotos de sufrir sanciones administrativas por violaciones a las leyes y reglamentos que desconocen, que llegan hasta la privación de la libertad y la

confiscación del equipo de vuelo.

Aún cuando se pueden tomar ciertas medidas de protección por conducto de las compañías de seguros, se hace necesario aclarar las atribuciones de cada una de las autoridades y sentar las bases legales para sancionar a un piloto privado en el momento en que su avión se vea envuelto en una operación anormal de vuelo.

Fuera de las violaciones a las leyes y reglamentos de operación de aeronaves hay otras situaciones anormales que constituyen delitos, en los cuales tienen que intervenir autoridades judiciales.

En todos estos casos, durante el proceso judicial la aeronave queda bajo la custodia de un depositario designado por el juez, por el solo hecho de saber operarla\*, quién en múltiples ocasiones ha hecho uso de la aeronave para su propio beneficio.

Casi toda operación anormal llega a aclararse desde el punto de vista legal, pero para los turistas extranjeros de Aviación Privada queda el antecedente negativo de las medidas tomadas por las autoridades mexicanas, lo cual crea confusión sobre nuestras leyes y reglamentos y el temor a verse involucrado en una situación similar.

\* En muchos casos el depositario designado es la F. A. M. (Fuerza Aérea Mexicana).

Esto puede evitarse mediante una adecuada información de las funciones y atribuciones de nuestras autoridades, de las sanciones a toda operación anormal, y un sistema de seguros que pueda garantizarle al piloto privado la rápida y sencilla reparación de su avión, así como también la compensación de los daños causados y el retorno sin problemas a su país de origen.

## CAPITULO IV.

## DIAGNOSTICO.

Las irregularidades y deficiencias señaladas en el capítulo anterior, conforman la barrera que limita sustancialmente el desarrollo de la Aviación Privada de turismo y, consecuentemente, del ingreso en divisas que ésta representa para el país.

La solución de cada una de ellas significa la atracción de un mayor o menor volumen de turismo (de pilotos privados) y la necesidad de invertir en alguna forma nuestros escasos recursos. Es por ello que ha sido indispensable conocer en qué grado contribuye cada uno de los problemas en relación al total. Mediante este análisis se ponderan los problemas y se determina la efectividad de las medidas de solución, canalizándolas hacia aquellos renglones que den soluciones más importantes.

1. Tratamiento al turismo que se interna por carretera.

Con la finalidad de establecer un punto de referencia objetivo sobre los procedimientos que debieran regir la operación del piloto

privado, se presenta una relación de los que realiza el turista que viaja en su automóvil. Evidentemente los dos utilizan un vehículo para su transporte personal, por lo que ha de esperarse que los procedimientos que efectúa uno y otro guarden cierta similitud.

Iniciaremos la comparación con una breve reseña de un viaje de turismo en automóvil. El turista cruza el puerto fronterizo y se interna a territorio nacional a bordo de su vehículo privado, se encuentra con autoridades que tienen atribuciones perfectamente establecidas y definidas y ya sea a bordo de su automóvil o en la oficina establecida para este fin, realiza conjuntamente con sus acompañantes los trámites de internación: presentación de la tarjeta de turista a oficiales de la Secretaría de Gobernación, revisión aduanal por oficiales de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, revisión sanitaria por oficiales de las Secretarías de Salubridad y Asistencia así como de Agricultura y Recursos Hidráulicos.

Al finalizar esta diligencia, ninguno de estos turistas se ve circunscrito al vehículo, ni limitado a desplazarse por cualquier medio que él considere conveniente. Ya sea con sus acompañantes o solo, el automovilista se desplaza al interior del país hacia los lugares de su preferencia. Por supuesto que este visitante podrá circular libre-



mente y a cualquier hora por nuestra red carretera, encontrando una confortable vía de acceso a todo el país y recibiendo en todo caso un trato similar al que se le da a un automovilista nacional. Nunca pensará que se le limite el uso de las instalaciones a un horario, o bien que se le dé tratamiento diferente en relación a otro vehículo en una estación de servicio.

En su viaje, este turista va a encontrar fácilmente estaciones de servicio para la compra de combustible, inspección mecánica de su vehículo, adquisición de mapas de carreteras, así como también información general; en fin, múltiples facilidades para hacer placentero su viaje. En caso de algún desperfecto habrá, en la mayoría de los casos, vehículos de auxilio turístico para asistirlo. En el momento de llegar al lugar de recreo, el turista estaciona su vehículo en el hotel y se puede olvidar completamente de éste durante el tiempo que permanezca en ese sitio. Finalmente, los turistas que se internaron en automóvil pueden regresar a su país por cualquier medio de transporte, con el sólo requisito de presentar en el puerto fronterizo los documentos que les permitieron internarse legalmente a México.

Después de ejemplificar la comparación mencionada vemos que, por el contrario, el tratamiento que recibe el turismo de Aviación Privada

en México es mucho más complejo, tal como se verá en los siguientes incisos.

2. *La problemática actual en los sistemas.*

A. *Administración.*

A.1 *Trámites.*

Considerando que un vuelo tipo de un turista extranjero a nuestro país se inicia con una escala en un aeropuerto de internación, y de éste a su destino y que en su retorno se inicia en el aeropuerto del lugar de recreo a otro internacional y de aquí a su país, se describe a continuación la secuencia de los trámites a seguir en cada punto.

El turista de Aviación Privada debe realizar en su internación los siguientes trámites:

- Obtención y/o presentación de la tarjeta de turista (Migración), forma FMT.
- Solicitar revisión aduanal (Aduana).

- Solicitar inspección sanitaria (Salubridad y Agricultura), cuando así lo requiera.

Además, el piloto de la aeronave tiene que tramitar:

- Manifiesto de pasajeros y tripulación.
- Reporte de llegada en vuelo de ruta.
- Presentación del certificado de aeronavegabilidad de la aeronave y licencia del piloto (si se requieren) a la Comandancia y, obtención de la hoja de internación (GHC-001).
- Aprobación de la hoja de internación por autoridades de Migración.
- Aprobación de la hoja de internación por autoridades de Aduana (permiso de importación temporal de la aeronave).
- Aprobación de la hoja de internación por autoridades de Sanidad.

Para continuar su vuelo, el piloto deberá efectuar los siguientes trámites:

- Verificar si no hay adeudos con ASA.
- Solicitar la información operacional.
- Elaborar plan de vuelo (TGN F-1-74).
- Presentación y autorización del plan de vuelo.\*

---

\* Debe presentarse 30 minutos antes de la salida. Si es por instrumentos o visual y pagar la cuota correspondiente.

*Al llegar al aeropuerto de destino:*

- *Reporte de llegada en vuelo de ruta.*
- *Pagar por concepto de aterrizaje.*

*Regreso al lugar de origen:*

- *Pagar por pernocta y vigilancia y otros adeudos a ASA.*
- *Solicitar información operacional.*
- *Elaborar plan de vuelo.*
- *Solicitar autorización del plan de vuelo.*

*Arribo al aeropuerto internacional de salida:*

- *Reportar llegada en vuelo de ruta.*
- *Pagar por aterrizaje.*

*Salida en vuelo internacional:*

- *Verificar adeudos con ASA.*
- *Solicitar información operacional.*
- *Elaborar plan de vuelo.*

- Entregar documentos migratorios (FMT).
- Verificación con la hoja de internación que sean los mismos pasajeros y tripulación que entraron en la aeronave.
- Presentación de la hoja de internación a la autoridad aduanal para la cancelación del permiso de importación temporal.
- Revisión del equipaje.
- Entregar Declaración General al Comandante.
- Presentación y autorización del plan de vuelo.

Evidentemente el sistema de operación del piloto privado es sumamente complejo, al regirse por disposiciones y sistemas propios para la Aviación Comercial, situación que se agrava aún más por las siguientes causas:

Desde el momento en que el piloto y sus acompañantes figuran en la Declaración General (GHC-001), la aeronave deberá transportar a dichos integrantes en todos y cada uno de los vuelos que realice en territorio nacional. Por otra parte, los turistas deberán abandonar nuestro país a bordo de la misma aeronave.

Existe gran diversidad de horarios en los servicios en muchos de nuestros aeropuertos. En un mismo aeropuerto, los horarios de las

autoridades de aduana, migración, sanidad, despacho de vuelo y de los servicios de combustible y transportación terrestre, se encuentran desfasados; por lo que el turista de Aviación Privada que arribe en una hora que no coincida con la establecida para el servicio, deberá localizar a las autoridades o empleados en el mismo aeropuerto o en la población. Por otro lado, la insuficiencia de personal administrativo para la atención simultánea en vuelos comerciales y privados, origina que no haya atención a estos últimos durante el tiempo que se procesa un vuelo comercial.

El servicio fuera del horario representa para el turista una erogación adicional, no siempre debidamente justificada, por concepto de servicios extraordinarios. Cabe mencionar que en múltiples ocasiones el piloto privado se ve obligado a llegar por motivos operacionales fuera del horario de servicio en el aeropuerto. Las oficinas destinadas a las autoridades y a los servicios no se encuentran ubicadas de acuerdo a las necesidades de la Aviación Privada, situación que en muchos casos provoca recorridos excesivos para la realización de los trámites. Además la falta de señalamientos para orientación al usuario agrava el problema.

La diversidad de horarios en los servicios, la insuficiencia de

personal y la anárquica ubicación de las oficinas de trámites y servicios origina tiempos de proceso de un vuelo privado que varían de 50 minutos a 3 horas.

No existe un sistema definido en el flujo del proceso citado, ya que su realización carece de regularidad. Esta heterogeneidad se refleja en los horarios, secuencia del proceso administrativo (trámites y servicios), y en el criterio de aplicación de los reglamentos.

El sistema ha propiciado la existencia de "gestores" no autorizados para realizar a nombre del turista toda la serie de trámites que se le requieren, y que en su mayoría es considerado personal no calificado sin experiencia y conocimientos, lo que origina desfasamientos prolongados de tiempo en trámites a los turistas y mayores pagos que efectuar.

Es importante señalar que se ha detectado anarquía en el ejercicio de funciones, ya que es frecuente que se exija nuevamente en los aeropuertos subsecuentes al de internación, la realización de algunos trámites (aduana, migración, sanidad, cierre y apertura del plan de vuelo y comandancia), con la finalidad de obtener gratificaciones extraordinarias. Entre las únicas compañías gestoras que se dedican

a esta actividad se encuentran AIRES, UASCO, VIPS y no cuentan en su mayoría con servicios tales como: remolque del avión, comisariato, refacciones, personal calificado (\*). Es requerimiento adicional para el piloto privado contar con un seguro contra daños a terceros, mismos que debe adquirir previamente a su internación.

Dependiendo de las actividades recreativas que desee realizar el turista, en algunos casos deberá cumplir los requisitos respectivos que establecen los reglamentos, de lo cual se derivan trámites adicionales (licencias y permisos para caza, pesca, etc.).

Resumiendo, los problemas administrativos con que se enfrenta el piloto privado de turismo en nuestro país, son:

- a) Trámites excesivos en número y tiempo.
- b) Duplicidad de datos en múltiples formas.
- c) Diversidad de horario en los servicios.
- d) Falta de personal para atención a la Aviación Privada.
- e) Diversidad de criterios de las autoridades en la aplicación de los reglamentos.
- f) Ubicación inadecuada de las oficinas administrativas y de servicio.

---

(\*) Además debe señalarse que de acuerdo a disposiciones legales ASA no se encuentra integrada para realizar la función que le corresponde, que es la de dar servicio a terceros; motivo por el cual ha originado la presencia de "gestores". Además de provocar que se evadan responsabilidades, ya que las autoridades no responden por este servicio.



- g) Carencia de información sobre los sistemas y procedimientos administrativos.

#### A.2 Pagos.

Otro de los aspectos conflictivos para la Aviación Privada es la variedad de pagos que tiene que efectuar, en algunos casos excesivos. Los pagos que éstos realizan son los siguientes:

- a)\* SENEAM: Pagos por servicio de comunicación, meteorología, ayudas a la navegación y Tránsito Aéreo.
- b)\* ASA: Pagos por aterrizaje, pernocta y plan de vuelo, así como combustible y lubricantes.
- c) Seguro: Póliza que cubra daños a terceros.
- d) Aduana, Migración y Sanidad: Pagos extraordinarios por servicios fuera de horario.
- e) Otros pagos:
  - Particulares no autorizados que ejercen funciones de gestoría.
  - Servidores públicos y prestadores de servicios que exigen gratificaciones no autorizadas (por trámites, servicios, vigilancia y protección a la aeronave y omisiones reglamentarias).

Dados los recursos económicos de este tipo de turismo, la cuan-

---

\*Actualmente integrados al precio del combustible.

tía de los pagos no constituye el problema medular, sino el número y variabilidad de los montos de algunos servicios y, aún más, la provocación de situaciones complejas por parte de los servidores, con el fin de obtener un lucro indebido (mordida).

### A.3 Servicios.

En este renglón se consideran los servicios telefónicos, transportación terrestre, seguros, instalaciones sanitarias, etc.

*Teléfono.*- La mayoría de los aeropuertos no cuentan con un servicio eficiente para el público. Este es necesario para el reporte del piloto a su lugar de origen y para el requerimiento de servicios de transporte, hospedaje y otros.

*Transportación terrestre.*- El servicio de taxis es muy irregular, tanto en lo que se refiere a horario como a costo. En muchos aeropuertos se presta únicamente durante el horario de vuelos comerciales.

*Instalaciones Sanitarias.*- Salvo en los cuatro aeropuertos que tienen instalaciones dedicadas a la Aviación General, el resto no cuen-

ta con ellas para el servicio de los turistas de la Aviación Privada.

Otros servicios.- Aún en aeropuertos con gran movimiento, se carece de otros servicios básicos, como son: turísticos; mantenimiento, combustible y lubricantes, vigilancia y limpieza del avión, restaurantes, servicio de abordó, farmacias, correos y telégrafos, etc.

#### A.4 Información.

La ausencia de información para la Aviación Privada de turismo, en lo referente a los aspectos operacionales, administrativos y turísticos, genera desconfianza e inseguridad en los pilotos que pretenden visitar nuestro país.

La información básica que requieren es la siguiente:

- a) Disposiciones legales relacionadas con la operación aeronáutica, régimen legal de la Aviación Privada de Turismo, disposiciones sobre la internación de aeronaves y turistas, disposiciones relacionadas con la realización de actividades recreativas y disposiciones relacionadas con actos que constituyen delitos.
- b) Requerimientos generales por parte de las autoridades.

- c) *Procedimientos administrativos en los aeropuertos.*
- d) *Servicios existentes en los aeropuertos: horario, concepto, y costo.*
- e) *Directorio de autoridades.*
- f) *Emergencias.*
- g) *Cartas de Navegación de baja altura.*
- h) *Características de la red aeroportuaria.*
- i) *Información turística orientada a las preferencias de este tipo de turismo y a la disponibilidad de infraestructura turística.*
- j) *Misceláneas (climas, moneda, medidas, etc.).*

*Es de relevante importancia la difusión de esta información con carácter oficial, ya que brindarla seguridad y confianza, desvaneciendo la falsa imagen que proyectan otros tipos de publicaciones.*

#### *A.5 Organizacionales.*

*Las múltiples secretarías y organismos involucrados en el desarrollo de un vuelo de turismo a México, la escasa coordinación que existe entre ellos y la falta de criterios definidos para la aplicación de leyes y reglamentos, genera un sistema muy heterogéneo con el que debe enfrentarse este turismo.*

*El aeropuerto y los servicios conexos a la operación aeronáutica constituyen una unidad de servicio público y en lugar de proporcionar facilidades a los usuarios, éstos se ven afectados por un sistema heterogéneo en el que se destaca:*

- Múltiples autoridades responsabilizadas del funcionamiento operacional y administrativo.*
- Falta de coordinación y cooperación entre las mismas para el cumplimiento de un fin común que es el servicio público.*

*Estos dos problemas se generan por la falta del concepto de lo que es un aeropuerto en relación a la comunidad, de los reglamentos que deben regirlo y de la falta de capacitación del personal.*

## B. Legales (Leyes y Reglamentos).

Los aspectos que realiza la autoridad en ejercicio de sus funciones deben estar fundamentados en una disposición jurídica, con el objeto de revestirlos del principio de legalidad.

Sobre transporte aéreo existen múltiples tratados, leyes, reglamentos, acuerdos y circulares vigentes. Hacer un análisis de todas y cada una de las disposiciones que regulan la actividad de la aviación requeriría de múltiples volúmenes y tratados específicos, sin embargo, sin mencionar las leyes y reglamentos que regulan las actividades migratorias, aduanales, sanitarias, etc., citaremos a continuación la legislación vigente que en forma expresa reglamenta la actividad aeronáutica civil.

### TRATADOS.

- Convenio de Varsovia, 1929.  
(Diario Oficial, 22 de febrero de 1934).
- Convenio relativo al tránsito y servicios aéreos internacionales.  
(Diario Oficial, 12 de septiembre de 1946).
- Convenio de Chicago, 1944.  
(Diario Oficial, 9 de noviembre de 1950).

- Convenio de Chicago, 1944.  
(Diario Oficial, 6 de diciembre de 1969).
- Convenio de Chicago, 1944.  
(Diario Oficial, 17 de septiembre de 1970).
- Protocolo de la Haya, 1955.  
(Diario Oficial, 13 de agosto de 1957).
- Convención de Guadalajara, 1961.  
(Diario Oficial, 20 de julio de 1963).
- Convención de Roma, 1962. (Aprobados por México con reservas).  
(No ha sido publicado).
- Convenios bilaterales con diversos países, con los Estados Unidos de Norteamérica, decreto por el que se promulga el convenio sobre transporte aéreo entre los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Estados Unidos de Norteamérica.  
(Diario Oficial, 2 de julio de 1962).
- Decreto por el que se promulga el convenio sobre transportes aéreos entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Países Bajos.  
(Diario Oficial, 2 de julio de 1962).
- Decreto que aprueba el convenio sobre transporte aéreo celebrado por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno del Canadá.  
(Diario Oficial, 29 de diciembre de 1962).

- Convenio de Tokio, 1953.  
(Diario Oficial, 15 de enero de 1969).
- Decreto que aprueba el Acuerdo sobre transportes aéreos entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República de Argentina.  
(Diario Oficial, 19 de diciembre de 1969).
- Decreto que aprueba el Convenio sobre transportes aéreos entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República de Perú.  
(Diario Oficial, 19 de diciembre de 1969).
- Decreto por el que se promulga el Convenio sobre transportes aéreos entre los Estados Unidos Mexicanos y la República Federal de Alemania.  
(Diario Oficial, 7 de marzo de 1970).
- Decreto por el que se promulga el Convenio sobre transportes aéreos entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República de Costa Rica.  
(Diario Oficial, 3 de abril de 1970).
- Decreto que aprueba el Convenio celebrado entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Estados Unidos de América, que prorroga y modifica el Convenio del 15 de agosto de 1960 sobre transportes aéreos.  
(Diario Oficial, 21 de noviembre de 1970).



- Reglamento del Servicio Meteorológico Aeronáutico.  
(Diario Oficial, 10. de diciembre de 1950).
- Reglamento de tránsito aéreo.  
(10. de febrero de 1951).
- Reglamento de las escuelas técnicas de aeronáutica.  
(Diario Oficial, 11 de octubre de 1951).
- Reglamento del registro aeronáutico mexicano.  
(Diario Oficial, 25 de octubre de 1951).
- Reglamento interior de aeropuertos federales.
- Reglamento interno de la Comisión Nacional de Facilitación de Transporte Aéreo Internacional.  
(Diario Oficial, 28 de enero de 1955).
- Reglamento de licencias al personal técnico aeronáutico.  
(Diario Oficial, 28 de diciembre de 1957).

#### DECRETOS.

- Decreto por el que se fija una nueva tarifa para el cobro de los servicios de aterrizaje, iluminación de pistas y calles de rodaje, iluminación de plataformas de estacionamiento para embarque y desembarque.  
(Diario Oficial, 16 de octubre de 1961).

LEYES.

- Ley de Vías Generales de Comunicación, Artículos 306 al 373.  
(Diario Oficial, 19 de febrero de 1940).
- Ley Federal del Trabajo.

REGLAMENTOS.

- Reglamento del artículo 320 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.  
(Diario Oficial, 10. de septiembre de 1941).
- Reglamento sobre seguridad y policía de la navegación aérea civil.  
(Diario Oficial, 27 de agosto de 1942).
- Reglamento para la expedición de prioridades en los transportes aéreos.  
(Diario Oficial, 22 de junio de 1943).
- Reglamento de telecomunicaciones aeronáuticas y radioayudas para la navegación aérea.  
(Diario Oficial, 22 de noviembre de 1950).
- Reglamento de operación de aeronaves civiles.  
(Diario Oficial, 22 de noviembre de 1950).
- Reglamento para búsqueda y salvamento e investigación de accidentes aéreos.  
(Diario Oficial, 28 de noviembre de 1950).

- Decreto que crea el organismo público descentralizado Aeropuertos y Servicios Auxiliares.  
(Diario Oficial, 20 de enero de 1965).
- Decreto promulgado el 8 de noviembre de 1968, que por medio del cual se aprueba en todas sus partes el contenido del Convenio celebrado por "CANJE DE NOTAS EN MEXICO", el 13 de junio de 1968 entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno del Reino de los Países Bajos, que prorroga y modifica el Convenio sobre transportes aéreos suscrito entre ambos gobiernos.  
(Diario Oficial, 10 de diciembre de 1968).
- Decreto por el que se promulga el Protocolo relativo al Texto Auténtico Trilingüe del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944, hecho en Buenos Aires).  
(Diario Oficial, 17 de septiembre de 1970).
- Decreto del 13 de enero de 1971, por el que se promulga el Convenio sobre Transportes Aéreos entre los Estados Unidos Mexicanos y el Reino de Dinamarca, firmado el 4 de febrero de 1970.  
(Diario Oficial, 5 de marzo de 1971).
- Decreto del 13 de enero de 1971, que promulga el Convenio sobre Transportes Aéreos firmado entre los Estados Unidos Mexicanos y el Reino de Noruega el 4 de febrero de 1970.  
(Diario Oficial, 6 de marzo de 1971).

- Decreto del 18 de diciembre de 1970, que promulga el Convenio sobre Transportes Aéreos entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos del Brasil, firmado en la ciudad de México el 17 de octubre de 1966.  
(Diario Oficial, 9 de marzo de 1971).
- Decreto del 13 de enero de 1971, por el que se promulga el Convenio de Transportes Aéreos entre los Estados Unidos Mexicanos y el Reino de Suecia, firmado en la ciudad de México el 4 de febrero de 1970.  
(Diario Oficial, 8 de marzo de 1971).
- Decreto del 23 de diciembre de 1970, por el que se prorroga y modifica el Convenio del 19 de agosto de 1960, celebrado entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Estados Unidos de Norteamérica, sobre Transportes Aéreos.  
(Diario Oficial, 24 de abril de 1971).
- Decreto que fija la tarifa sobre derecho de inspección y verificación técnica especial de aeronave, cuyas cuotas serán cubiertas en la caja de la Dirección General de Aeronáutica Civil.  
(Diario Oficial, 14 de septiembre de 1970).
- Decreto por el que se aprueba el protocolo que modifica el convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929.  
(Diario Oficial, 18 de enero de 1972).

- Decreto por el que se aprueba el Convenio sobre Transportes Aéreos entre los Estados Unidos Mexicanos y la República de Cuba hecho en la ciudad de México el día 31 de julio de 1971.  
(Diario Oficial, 15 de enero de 1972).
- Decreto que crea el Comité Nacional de Seguridad Aeroportuaria, para prevenir el apoderamiento ilícito y sabotaje de aeronaves utilizados en la red de rutas aéreas del país.  
(Diario Oficial, 24 de junio de 1972).
- Decreto por el que se promulga el Convenio sobre Transportes Aéreos entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno del Reino de los Países Bajos, hecho en México, D. F., el 6 de diciembre de 1971.  
(Diario Oficial, 10 de abril de 1973).
- Decreto por el que se promulga el Convenio sobre servicios aéreos entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno del Japón, hecho en la ciudad de Tokio el 10 de marzo de 1972.  
(Diario Oficial, 17 de abril de 1973).

ACUERDOS.

- Reglas generales de aplicación de las tarifas de los servicios públicos de transporte aéreo nacional de pasajeros.  
(Diario Oficial, 3 de abril de 1961).
- Acuerdo por el que se establecen las bases para la promoción y coordinación de las reformas administrativas del sector público federal.  
(Diario Oficial, 28 de enero de 1971).
- Acuerdo para el establecimiento de Unidades de Programación en cada una de las Secretarías y Departamentos de Estado, Organismos Descentralizados y Empresas de Participación Estatal.  
(Diario Oficial, 11 de marzo de 1971).
- Acuerdo para promover la mejor capacitación administrativa y profesional de los trabajadores al servicio del Estado.  
(Diario Oficial, 26 de junio de 1971).

Dentro de la extensa legislación vigente que regula la actividad aeronáutica, se encuentra un marcado proteccionismo para la Aviación Comercial y a pesar de ser reguladora de la Aviación Comercial, no deja al margen la existencia de la Aviación Privada; así, tenemos que la Ley de Vías Generales de Comunicación le dedica a los servi-

cios aéreos privados el capítulo XII, con los artículos 340 y 341. El 340 clasifica las aeronaves de servicio privado y el 341 establece las reglas de operación a que se sujetarán dichas aeronaves, y que son similares a las de la Aviación Comercial. La falta de reglamentación específica de dichos artículos ha creado múltiples problemas administrativos y operacionales a la Aviación Privada, especialmente en la de tipo turístico.

Cabe mencionar que las leyes y reglamentos nacionales tienden a facilitar la operación de Aviación Comercial, aplicándose estas normas a la Aviación Privada y señalándole limitantes de operación, con la pretensión de que no interfirieran con la actividad comercial. Se han aplicado estas normas a la Aviación Privada haciendo omisión a las necesidades actuales de este tipo de aviación.

Considerando que la Aviación Civil ha tenido en los últimos años un marcado desarrollo tecnológico, la legislación actual en muchos aspectos resulta obsoleta. La parte medular de nuestra legislación nacional sobre el transporte aéreo fue actualizada por una Comisión de Estudios de los Problemas sobre Transporte Aéreo, creada el 26 de septiembre de 1945, ya que se consideró que las modificaciones de nuestras leyes eran de tal urgencia, que se hacía necesario proceder

cuanto antes a proyectarlas a efecto de que nuestra "Aviación Comercial" desarrollara sus actividades dentro de un marco jurídico que le permitiera aprovechar las experiencias de la aerotransportación militar durante la guerra, y además, que estuviera acorde a los principios que sobre Aviación Civil se establecieron en la Convención de Chicago de 1944. Sobre este marco jurídico se han realizado un sinnúmero de enmiendas para adecuarlo a las recomendaciones que emite la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), creada a raíz de la Convención citada.

A pesar de todos estos intentos de actualización, la legislación vigente sobre Aviación Civil se encuentra sumamente dispersa y en algunos casos obsoleta, creando con esto incertidumbre jurídica tanto en quienes deben aplicarla como en quienes deben observarla.

Muchas de las limitantes impuestas a la Aviación Privada de turismo, se deben al temor infundado de que el piloto privado y sus acompañantes representan una competencia para las líneas aéreas comerciales.

Sobre este punto, cabe señalar nuevamente que el 87% de los propietarios de aviones privados no utilizan líneas aéreas comerciales



y, más aún, el piloto privado prefiere volar a lugares que no operan estas líneas. Por tanto, tal competencia no existe.

Por otra parte, se han detectado algunos vuelos de pilotos privados que se realizan para transportar, con fines de lucro, turistas norteamericanos a México, (generalmente a un costo más elevado para el turista que por línea aérea comercial). Esto se ha motivado por la falta de comunicación directa de líneas comerciales a lugares poco desarrollados, pero si observamos los antecedentes del desarrollo de algunos centros turísticos, las líneas aéreas comerciales sólo intervienen cuando la demanda que genera la ruta es lo suficientemente atractiva para poder operar rentablemente. Este es un proceso adecuado y lógico para el desarrollo de muchos sitios, donde ni el Estado ni las empresas aéreas tienen capacidad para su desarrollo inmediato, y, por el contrario, al verse robustecido el movimiento turístico, permitirá a las líneas aéreas comerciales explotarlo en un plazo menor.

Resumiendo lo anterior, tenemos que los problemas jurídicos básicos que obstaculizan la actividad de la Aviación General, son los siguientes:

1. *Dispersión de las normas jurídicas que reglamentan la Aviación Civil.*
2. *Falta de reglamentación específica a los artículos 340 y 341 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.*
3. *Un criterio heterogéneo en la aplicación de las normas que regulan la actividad aérea y discriminatorio para la Aviación Privada.*
4. *Falta de actualización de las normas que reglamentan a la Aviación Civil.*

## CAPITULO V.

## MEDIDAS DE SOLUCION Y RECOMENDACIONES.

Con base en el diagnóstico presentado en capítulo anterior, se realizó la tarea de precisar los problemas desde sus orígenes y, de esta forma, se pudiera señalar el alcance de cualquier acción que se pretenda realizar para solucionarlos, especialmente los de tipo administrativo.

De tal razonamiento, se hace necesario proponer medidas de solución para dicha problemática, que permitan una mayor afluencia de turismo por este medio de transporte y que, por consiguiente, incrementen representativamente el ingreso económico nacional que percibe el país a través de divisas.

A continuación se enuncian aquellos programas que hemos considerado como los más importantes.

Cabe mencionar que al querer llevar a cabo estos programas se considere: la fijación de metas, políticas, procedimientos, reglas, asignaciones de tareas y recursos humanos, para lograr estas medidas

de solución.

Así es como estos programas contemplan los siguientes aspectos:

1. Facilidades a la tramitación.
2. Ampliación de servicios aeroportuarios.
3. Ampliación de servicios turísticos.
4. Reformas al marco jurídico.

El detalle de cada uno de estos, se presenta a continuación:

1. Facilidades a la tramitación.

- 1.1 Capacitación del personal que tiene contacto con el público.

Se considera conveniente elaborar programas de desarrollo de recursos humanos, a través de cursos y seminarios de capacitación y adiestramiento en los siguientes aspectos:

- 1.1.1 Administrativos.

De gran importancia es que la persona que se encuentra prestan-

do un servicio, conozca al detalle por principio, el procedimiento que debe seguir dentro del sistema de trabajo, así mismo lo que debe de realizarse ante situaciones que se salen del proceso normal de operación.

Debe conocer también, las funciones que realizan las personas cuyos puestos son seguimiento de todo un flujo operativo de orden administrativo.

Por otro lado es imperativo, que todo cambio o adición al sistema se de a conocer de manera inmediata con el fin de mantener actualizado al recurso humano que contando con las herramientas básicas administrativas, podrá brindar un mejor servicio a pilotos privados y acompañantes.

### 1.1.2 Legales.

Indiscutiblemente todo procedimiento o actividad a seguir debe tener un soporte o respaldo para su ejecución, y por otro lado, deberá de actuarse conforme a lineamientos previamente establecidos, los cuales norman el proceso y resultados de un sistema.

Dentro del campo aeronáutico esto cobra mayor importancia en su

aplicación, tanto en el aspecto operativo como en el administrativo, como lo detallamos a continuación:

#### 1.1.2.1 Operativo.

Debido al gran crecimiento que ha tenido el transporte aéreo en los últimos 30 años, ha sido necesario que día con día se sigan al pie de la letra los procedimientos de operación (control de vuelos, aterrizajes, despegues, etc.) que se encuentran regidos por leyes y reglamentos, con el único fin de mantener la seguridad mundial de millones de personas que se encuentran en un momento cruzando por el espacio aéreo.

#### 1.1.2.2 Administrativo.

El crecimiento de Aeronaves se traduce al también crecimiento en el número de personas que se trasladan en ellas, y de acuerdo al enfoque de este estudio, se advierte que se trata de pasajeros extranjeros que pretenden internarse en México en sus aeronaves privadas, por lo que existen leyes específicas para tal efecto, que también rigen a los procedimientos de internación al país.

De lo citado con antelación, se desprende la necesidad de capa-

*citar al personal sobre aspectos fundamentales de la línea legal, y de esta forma crear mayor conciencia y preocupación sobre la responsabilidad que ejercen tanto usuarios como prestadores del servicio en el derecho de sus funciones, creando también la armonía que debe existir en la operación de cualquier sistema.*

### *1.1.3 Turísticas, Idioma y Relaciones Públicas.*

*Creemos que tan importante y especial es el usuario de nuestro servicio, como quien debe prestarlo. Por esta razón, la segunda persona es necesario que conozca la importancia económica y de superación que representa el turismo para México. Definitivamente que aquí no solo hay que capacitar al personal de los diferentes aeropuertos, sino a todo aquel que tiene relación con un turista mientras dure su estancia en el país; pero sí queremos enfatizar que el personal del aeropuerto es quien tiene el primer contacto con el pasajero extranjero, y es ahí donde se comienza a crear la imagen de lo que somos; y ratificando lo anterior, se considera conveniente mayor capacitación al personal en áreas de las Ciencias Sociales como son las Relaciones Públicas, abarcando Relaciones Humanas y estudios del comportamiento; y por otro lado capacitación técnica en cuanto idiomas, estableciendo así comunicación positiva con personajes que están contribuyendo al*

desarrollo general de la nación.

1.2 Establecimiento de un manual genérico de organización interna de los Aeropuertos.

La administración dentro de su fase de organización, nos marca que para la especialización de una función, se hace necesaria la división del trabajo y a través del cual, se delimitan las delegaciones de autoridad y compartimientos de responsabilidad. Por tal motivo se propone que independientemente al manual de Organización y Métodos que cada dependencia tiene establecido, se debe considerar al aeropuerto como una unidad de servicios; en base a esto, cada autoridad que interviene en el aeropuerto, tendrá delimitadas sus funciones como parte de un elemento de la unidad citada, y con la creación de un documento de esta naturaleza, al hablar de aeropuertos en México deberá entenderse que en cada uno de ellos esta presente la calidad, tipo y horarios del servicio que se presta, que dicho de otra manera, es la homogeneización de un sistema.

2. Ampliación de servicios de aeropuertos.

La red de aeropuertos en nuestro país cuenta actualmente con la



mayoría de los servicios que demanda el transporte aéreo internacional, pero, desafortunadamente, la gran mayoría son aprovechados únicamente por pilotos y pasajeros de las líneas aéreas comerciales, y no por la aviación privada de turismo.

A continuación se detallan las propuestas de servicios adicionales que consideramos integrables al sistema actual de operación y servicios del aeropuerto, mediante programas por realizar a mediano y largo plazo, siendo éstos fuente motivadora para la captación de mayor turismo.

#### 2.1 Prestación de servicios de línea a la aeronave.

Aumentar los servicios de mantenimiento, vigilancia y limpieza, mismos que serán concesionados por líneas comerciales o proporcionados directamente por ASA (Aeropuertos y Servicios Auxiliares).

#### 2.2 Control de precios y calidad de servicio de transportación terrestre.

La administración de cada aeropuerto vigilará el cumplimiento de la regularidad y calidad del servicio de transportación terrestre, así

mismo, que se respeten las tarifas autorizadas.

2.3 Programas de mejoras a las áreas de servicio a la aviación general.

Construcción de hangares, áreas de plataformas de pernocta, zonas de despacho de combustibles y otros servicios de mantenimiento.

2.4 Apertura de estaciones de servicio de vuelo para pilotos y acompañantes.

Conforme al movimiento de tránsito aéreo de cada región se recomienda: Impulsar la construcción o el acondicionamiento de locales debidamente ubicados para destinarlos como centros de tramitación oficial de internación al cual se integren los siguientes servicios:

- a). Servicio de abordó.
- b). Restaurante.
- c). Transportación terrestre.
- d). Farmacia.
- e). Telégrafos.
- f). Teléfonos.

- g). Correo.
- h). Sanitarios.
- i). Minisuper.

Es muy importante que la adición de servicios propuestos se lleve a cabo ya sea por concesión o por administración directa del aeropuerto.

Debe entenderse que para esta actividad funge como responsable Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA), los cuales estarán sujetos a la más estricta supervisión en la regularidad, calidad y precios, con el propósito de no permitir la aparición de gestores no calificados, ya que la presencia en la prestación de sus servicios provoca desconcierto al usuario y, por ende, descontento para visitar nuevamente nuestro país.

### 3. Ampliación de servicios turísticos.

Es notable la preocupación que existe hoy en día en nuestro país por conservar y aumentar el turismo que se interna con fines tan diversos, tales como negocios y placer; buscando el mejor clima, actividades recreativas o deportivas, culturales, folklore, espectáculos,

etc., en fin, atractivos manifiestos de nuestra cultura.

Hoy por hoy, el turismo norteamericano es fuente notable de preocupación, y en el presente estudio cobra importancia por el potencial generador de divisas, tal como se plantea de manera hipotética al inicio de esta investigación.

Con fundamento en lo mencionado dentro de los párrafos anteriores, consideramos oportuno integrar los servicios que a continuación señalamos:

### 3.1 Personal de aeropuerto para auxilio turístico.

Instalar centro de auxilio turístico en cada estación de servicio de vuelo (inciso 2.4), teniendo estos como funciones principales, la orientación turística (trámites, pagos, instalaciones, etc.), la recepción de quejas y canalización de las mismas a las dependencias destinadas, o propias del aeropuerto donde se establezcan.

### 3.2 Desarrollo de Centros Turísticos.

Este punto cobra amplia importancia, ya que está en función de

las rutas turísticas y la demanda observada, el hecho de que puedan elaborarse programas tendientes a crear polos de desarrollo turístico, así como favorecer los ya existentes. Implantar esta medida es fundamental para la captación de divisas y para aumentar la afluencia de aeronaves privadas.

#### 4. Reformas al marco jurídico.

Existe la necesidad de señalar que se establezca la reglamentación específica para la aviación privada o general, diferenciándola de la reglamentación para la aviación comercial y que comprenda tarifas autorizadas para:

- Uso de pista.
- Combustibles.
- Servicios de mantenimiento y refacciones.
- Servicios de transporte terrestre.
- Servicios de radio ayuda y auxilio.

Por lo tanto se propone, la creación de centros de auxilio de asesoría jurídica que permita orientar y controlar los fundamentos legales concernientes a este tipo de turismo, así como promover su sano desarrollo.

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

*El presente documento, expone la situación actual que vive México en lo relativo a la internación de turismo norteamericano que se transporta en Aeronaves Particulares con fines de recreo y negocios.*

*Se ha observado a lo largo de su contenido, que esta situación actual se traduce en crítica para el país, debido a que como se observó en el capítulo II, es muy bajo el índice de captación de este tipo de turismo, ocasionado por problemas de orden administrativo reflejados en trámites, pagos, información y carencia y mala calidad de servicios.*

*En base al párrafo anterior se comprueba la hipótesis planteada al inicio de esta investigación*

*Por otro lado, se han analizado estos problemas fundamentales, sugiriendo una serie de alternativas a considerar, pensando que con su aplicación existe la posibilidad de crear planes a corto, mediano y largo plazo, para modificar, aumentar y optimizar dentro del sistema actual aeroportuario aquellas actividades de servicio a la avia-*

*ción privada de turismo, tratando de formar un módulo integral de atención y facilidades, que contribuyan a lograr una mayor afluencia de visitantes a nuestro país.*

*Así mismo, este documento muestra también, la proyección que se tendría en el incremento de divisas, si se lograra captar arriba del 1% del turismo privado norteamericano, constituyendo así, una premisa que debe tomarse en cuenta para el desarrollo del turismo en México.*

A N E X O S



CUESTIONARIO GENERAL DE AVIACION

Pilotos.

El objetivo de éste cuestionario consiste en captar información respecto a la aviación general. Esta información se realiza - con fines académicos. Su ayuda al respecto le será apreciada, gracias.

Origen \_\_\_\_\_ Destino \_\_\_\_\_ Número de plazas \_\_\_\_\_

1. ¿Que avión opera?

Propio ( ) Rentado ( ) Comercial ( ) Oficial ( )  
Otro \_\_\_\_\_

2. ¿En que actividad destina el uso del avión?

Negocios ( ) Industria ( ) Particular ( ) Recreo ( )  
Otro \_\_\_\_\_

3. Preferencias de actividades recreativas o deportivas en --  
nuestro país?

- a). Clima ( )
- b). Playas ( )
- c). Golf ( )
- d). Pesca ( )
- e). Caza ( )
- f). Veleo ( )
- g). Ski acuático ( )
- h). Buceo ( )
- i). Fotografía ( )
- j). Eventos deportivos ( )
- k). Eventos culturales ( )

4. ¿Cuántas personas viajan con usted?

---

5. ¿Que lugares (3) ha visitado recientemente por éste medio -  
de transporte?  
\_\_\_\_\_

6. ¿Si son de éste país, cuales lugares le gustaría visitar -  
otra vez y porque?  
\_\_\_\_\_

7. ¿Que lugares de nuestro país le gustaría visitar por prime-  
ra vez y porque?  
\_\_\_\_\_

8. ¿Que tiempo de estancia destina en cada uno de sus viajes a  
nuestro país?  
\_\_\_\_\_

9. ¿Dé su opinión acerca de las facilidades aeronáuticas?

a) ¿Información meteorológica?

Buena ( ) Regular ( ) Malo ( ) ¿Porqué? \_\_\_\_\_

b) ¿Servicio de control de tránsito aéreo?

Bueno ( ) Regular ( ) Malo ( ) ¿Porqué? \_\_\_\_\_

c) ¿Radioayudas?

Bueno ( ) Regular ( ) Malo ( ) ¿Porqué? \_\_\_\_\_

d) ¿Sistemas de seguridad?

Bueno ( ) Regular ( ) Malo ( ) ¿Porqué? \_\_\_\_\_

e) ¿Tramites y pagos aeronáuticos?

Bueno ( ) Regular ( ) Malo ( ) ¿Porqué? \_\_\_\_\_

f) ¿Servicio de mantenimiento de aviones?

Bueno ( ) Regular ( ) Malo ( ) ¿Porqué? \_\_\_\_\_

g) ¿Servicio de combustibles?

Bueno ( ) Regular ( ) Malo ( ) ¿Porqué? \_\_\_\_\_

h) ¿Servicios turísticos?  
Bueno ( ) Regular ( ) Malo ( ) ¿Porqué? \_\_\_\_\_

i) ¿Servicios de aduana?  
Bueno ( ) Regular ( ) Malo ( ) ¿Porqué? \_\_\_\_\_

J) ¿Servicios de inmigración?  
Bueno ( ) Regular ( ) Malo ( ) ¿Porqué? \_\_\_\_\_

k) ¿Servicios terrestres?  
Bueno ( ) Regular ( ) Malo ( ) ¿Porqué? \_\_\_\_\_

0. ¿Que opina de los horarios de los aeropuertos?  
\_\_\_\_\_

1. ¿Como le gustaría pagar los servicios aéreos?  
Tarjeta de crédito ( )                      Cheque ( )                      Efectivo ( )  
Un pago único ( )    ¿Porqué? \_\_\_\_\_

2. ¿Cuenta con seguro apropiado para daños a terceros en éste -  
país?  
Si ( ) No ( ) ¿Porqué? \_\_\_\_\_

3. ¿Si tiene usted, alguna sugerencia que nos pueda ayudar a me-  
jorar los servicios aeronáuticos, por favor indiquela a con-  
tinuación?  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

CUESTIONARIO GENERAL DE AVIACION

Pasajeros.

El objetivo de éste cuestionario es captar información respecto a la aviación general. Esta información se realiza con fines - académicos. Su ayuda al respecto le será apreciada, gracias.

1. ¿A que actividad destina su viaje?

Negocios ( )    Particular ( )    Recreo ( )    Oficial ( )  
Otro \_\_\_\_\_

2. ¿Preferencias de actividades recreativas o deportivas en -- nuestro país?

- a). Clima ( )
- b). Playas ( )
- c). Golf ( )
- d). Pesca ( )
- e). Caza ( )
- f). Veleo ( )
- g). Ski acuático ( )
- h). Buceo ( )
- i). Fotografía ( )
- j). Eventos deportivos ( )
- k). Eventos culturales ( )

Otros, describalos \_\_\_\_\_

3. ¿Qué lugares (3) ha visitado recientemente en éste medio de transporte?

\_\_\_\_\_

4. ¿Si son de éste país, cuales les gustaría visitar otra vez y porque?

\_\_\_\_\_

5. ¿Que lugares de nuestro país le gustaría visitar por primera vez y porque? \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

6. ¿Que tiempo de estancia destina en cada uno de sus viajes a nuestro país? \_\_\_\_\_

7. ¿Si tiene usted, alguna sugerencia que nos pueda ayudar a mejorar los servicios aeronáuticos, por favor indiquela a continuación?

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_



# PLAN DE VUELO.

VFR

IFR

LUGAR:

FECHA:

A) IDENTIFICACION Y/O	B) TIPO DE AERONAVE	C) MATRICULA	D) NIVELES DE CRUCERO Y RUTA.		
E) TIEMPO ESTIMADO ENTRE ESCALAS:					HORA DE SALIDA
				F) PROPUESTA	G) EFECTIVA
H) VELOCIDAD VERDADERA:	I) AEROPUERTO ALTERNO (S)	J) RADIO FRECUENCIAS A BORDO		K) COMBUSTIBLE A BORDO	
		TRANS	RECEPC	HORAS	MINUTOS
L) NOMBRE DEL COMANDANTE		M) NUMERO LICENCIA	N) DOMICILIO	O) COLOR DE LA AERONAVE	P) DESTINO FINAL
OBSERVACIONES:				Q) CIERRE PLAN DE VUELO CON:	
				R) CLOSE FLT PLAN WITH.	
COMANDANTE DE LA AERONAVE			DESPOCHADOR		

SECCION SUPERIOR: PARA IFR LLENE TODOS LOS DATOS. PARA VFR TODOS, EXCEPTO LOS SOMBREADOS.  
 ORIGINAL: PARA EL PILOTO, COPIA: DESPACHADOR, COPIA: COMANDANCIA, COPIA: ASA.

INTERNACION  
DE REPERCHAVES

Nº 59369

JULIO 13 1982.

AGOSTO 12 1982.

REGISTRO DE AERONAVE REGISTRATION NUMBER <b>WATER 1123</b>	PROPIETARIO / OWNER <b>M &amp; L LEASING</b>	BASE AEREA AIRFIELD <b>HOUSTON TEXAS</b>
--	---	--

COLOR / COLOR <b>BAZOR</b>	Nº CERTIFICADO DE AERONAVIGABILIDAD AIRWORTHINESS CERTIFICATE NUMBER <b>SM FSDO 62</b>	Nº DE LICENCIA LICENSE NUMBER <b>1755248</b>	NACIONALIDAD NATIONALITY <b>ORTENTAMERICANA</b>
-------------------------------	--	--	---

PAIS DE ORIGEN / COUNTRY OF ORIGIN <b>HARD HAGLE</b>	DIRECCION / ADDRESS <b>HOUSTON TEXAS U.S.A.</b>
---	--

PUNTO DE PARTIDA / AIRPORTS		Nº DE PERSONAS A BORDO / NO. PERSONS ABOARD <b>03 PAX 02 CREW</b>	Nº DE PERSONAS A BORDO / NO. PERSONS ABOARD <b>05</b>
ORIGEN / ORIGIN <b>MAX</b>	DESTINO / DESTINATION <b>MAX</b>		

SHOP FOR OFFICIAL USE ONLY  
EXPOSICION INTERNACIONAL  
MEXICANO AMERICANA  
1982  
Permit to temporarily import aircraft  
T. G. N.

SCT FOR OFFICIAL USE ONLY  
18 JUL 1982  
Permit to operate the aircraft in Mexican territory

SG FOR OFFICIAL USE ONLY

CAPT. RICHARD HAGLE  
DEL PILOTO - SIGNATURE OF PILOT

FORMA - G-H-C - 001

SCT



DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL.  
SUBDIRECCION DE TRANSPORTE AEREO.  
DEPTO. DE TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL.

SECRETARIA DE COMUNICACIONES

Y  
TRANSPORTES

CIRCULAR T.A.I. FAL No. 1

México, D.F., a 18 de marzo de 1982.

INTERNACION AL PAIS DE AERONAVES EXTRANJERAS DE  
SERVICIO PRIVADO

CONSIDERANDO que el Artículo 340, inciso a) de la Ley de Vías - Generales de Comunicación, establece que son aeronaves de servicio privado las destinadas a recreo y asuntos privados de sus propietarios:

CONSIDERANDO que el Artículo 341, fracción V, de la Ley de Vías Generales de Comunicación establece que los propietarios o poseedores de aeronaves extranjeras de servicio privado que las destinen exclusivamente a sus asuntos privados o de recreo y que deseen internarse a territorio mexicano, deberán dar aviso previo y oportuno a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes:

CONSIDERANDO que es conveniente facilitar las operaciones de dichas aeronaves en territorio mexicano, se expide la siguiente:

C I R C U L A R

- 1.- Esta Circular es aplicable únicamente al transporte gratuito de personas en aeronaves privadas de marca de nacionalidad y matrícula extranjera de cualquier tipo, cuya capacidad máxima sea de 16 asientos para pasajeros, excepto helicópteros. Solamente se podrán transportar en estas aeronaves el propietario o poseedor, sus familiares y de ninguna manera carga, mercancías o artículos de cualquier índole que no sean de uso personal. También se podrá transportar a personas invitadas en viajes de recreo únicamente, con autorización de la Autoridad Aeronáutica Aeroportuaria.

... ##



2.

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES

Y

TRANSPORTES

2. - Para internarse en territorio mexicano, las aeronaves civiles extranjeras de servicio privado destinadas exclusivamente a asuntos privados, de recreo o de vuelos de tránsito, deberán cumplir los siguientes requisitos:

- a) Las aeronaves con motores jet o de turbina, podrán y deberán utilizar para su entrada y salida del País, cualesquiera de los siguientes aeropuertos internacionales.

Acapulco, Gro., Cancún, Q. Roo., Ciudad Acuña, Coah., -  
 Ciudad Juárez, Chih., Cozumel, Q. Roo., Chihuahua, Chih.,  
 Guadalajara, Jal., Guaymas, Son., Hermosillo, Son., Los  
 Cabos, B.C., La Paz, B.C., Loreto, B.C., Manzanillo, Col.,  
 Matamoros, Tamps., Mazatlán, Sin., Mexicali, B.C., México,  
 D.F., Mérida, Yuc., Monterrey, N. L., Nogales, Son., -  
 Nuevo Laredo, Tamps., Piedras Negras, Coah., Puerto Va-  
 llarta, Jal., Reynosa, Tamps., Tampico, Tamps., Tapachu-  
 la, Chis., Tijuana, B.C., Torreón, Coah., Veracruz, Ver., -  
 Zihuatanejo, Gro. ó Chetumal, Q. Roo.

- b) Las aeronaves monomotoras y bimotoras de pistón, sólo podrán utilizar para su entrada y salida del País, los siguientes aeropuertos internacionales fronterizos:

#### Zona Norte

Para vuelos desde o hacia la frontera Norte de México:

Tijuana, B.C., Mexicali, B.C., Nogales, Son., Hermosillo,  
 Son., Guaymas, Son., Ciudad Juárez, Chih., Ciudad Acuña,  
 Coah., Piedras Negras, Coah., Nuevo Laredo, Tamps., -  
 Reynosa, Tamps., Matamoros, Tamps. y Chihuahua, Chih.

#### Zona Sur y Sureste

Para vuelos desde o hacia las Fronteras Sur y Sureste de México:

Tapachula, Chis., Chetumal, Q. Roo., Cozumel, Q. Roo., -  
 Cancún, Q. Roo. y Mérida, Yuc.

3.



SECRETARÍA DE COMUNICACIONES

Y

TRANSPORTES

3. - Los tripulantes y pasajeros que viajen en las aeronaves:
- a) Cumplirán los requisitos y formalidades de aduana, migración y sanidad en los aeropuertos internacionales por donde se internen y salgan de la República Mexicana.
  - b) Cumplir las normas de seguridad establecidas por la Ley de Vías Generales de Comunicación y sus Reglamentos, - así como las disposiciones de su País respecto a marca - de nacionalidad y matrícula, peso, instrumentos de segu - ridad y auxilio, y contar con certificados de registro y - aeronavegabilidad, licencias de personal de vuelo y demás documentación pertinente.
  - c) Seguir las aerovías previamente establecidas por la Secre - taría de Comunicaciones y Transportes.
  - d) Observar los procedimientos reglamentarios contenidos - en la Publicación de Información Aeronáutica (P.I.A.), de México.
  - e) Los pilotos de las aeronaves deberán, con la debida anti - cipación y empleando los sistemas de comunicación más - adecuada y expeditos, dar aviso a la Autoridad Aeronáuti - ca que se encuentre en el aeropuerto internacional más - cercano al punto en que se proyecte cruzar la frontera me - xicana. En caso de las aeronaves jet que sobrevuelen aero - puertos fronterizos, los pilotos deberán comunicarse al - Centro de Control de Tránsito Aéreo.
4. - Por lo dispuesto en los Artículos 351 y 352, de la Ley de Vías Generales de Comunicación, el operador de la aeronave de - berá contar con un seguro que garantice los daños que pudie - ran causarse a terceros en la superficie, con motivo de las - operaciones que se realicen dentro de territorio mexicano, de acuerdo con la siguiente tabla:

4.



AGENCIA DE COMUNICACIONES

Y

TRANSPORTES

Aeronaves hasta de 5,000 Kgs. de peso bruto, la cantidad de .....	\$ 60,000.00
Aeronaves hasta de 20,000 Kgs. de peso bruto, la cantidad de .....	150,000.00
Aeronaves hasta de 40,000 Kgs. de peso bruto, la cantidad de .....	300,000.00
Aeronaves de más de 40,000 Kgs. de peso bruto, la cantidad de .....	600,000.00

Dicho seguro podrá ser contratado con compañía aseguradora mexicana de las que generalmente prestan sus servicios en los aeropuertos internacionales.

5. - En el aeropuerto de entrada, los pilotos de las aeronaves - deberán:
- a) Llenar y firmar la Forma G.H.C. - 001, solicitando la - autorización correspondiente de aduana y migración.
  - b) Entregar la Forma G.H.C. - 001, a la Comandancia del - aeropuerto para que se le apruebe y se les devuelva el - original de la misma, el que deberán conservar a bordo - de las aeronaves y mostrar a las autoridades que así lo - soliciten.

Una vez cumplidos en el aeropuerto de entrada los requisitos que se señalarán, las aeronaves extranjeras podrán operar libremente en territorio mexicano, sometiéndose siempre a las disposiciones señaladas en su permiso y en la Ley de Vías Generales de Comunicación y sus Reglamentos.

6. - Se requerirá permiso previo de la Dirección General de Aeronáutica Civil en cualquiera de los tres siguientes casos:
- a) Cuando se trate de aeronaves arrendadas, de más de dos motores o con más de 8 plazas para pasajeros.

5.



SECRETARÍA DE COMUNICACIONES

Y

TRANSPORTES

- b) Cuando la capacidad de las aeronaves sea mayor de 16 -  
asientos para pasajeros.
- c) Cuando la aeronave de que se trate sea helicóptero de -  
cualquier tipo y capacidad.

El permiso deberá solicitarse por escrito, con 5 días hábiles de anticipación a la fecha en que se proyecte realizar el viaje. La solicitud deberá enviarse a:

Dirección General de Aeronáutica Civil.  
Departamento de Transporte Aéreo Internacional  
Xola Y Ay. Universidad.  
Col. Narvartè  
Delegación Benito Juárez  
03028, México, D.F.  
Tel: 519-81-83 y 519-13-79.

- 7.- Al abandonar el País en el aeropuerto de salida de territorio mexicano, los interesados deberán entregar el original de la Forma G.H.C. - 001, a la Comandancia del aeropuerto.
- 8.- Las aeronaves deberán operar y salir del país llevando a -  
bordo la misma tripulación señalada en la Forma G.H.C. -  
001. En caso de no hacerlo así, la Comandancia del Aeropuer -  
to permitirá que las aeronaves sean conducidas por tripulan -  
tes distintos de los asentados, previa comprobación del moti -  
vo para ello, y siempre que no se infrinja la Ley de Vías Ge -  
nerales de Comunicación y sus Reglamentos.
- 9.- Lo dispuesto en esta Circular, está sujeto al principio de re -  
ciprocidad y, por lo tanto, no surtirá efectos para las aero -  
naves matriculadas en aquellos países que no otorgan las mis -  
mas facilidades a las aeronaves mexicanas de servicio priva -  
do.



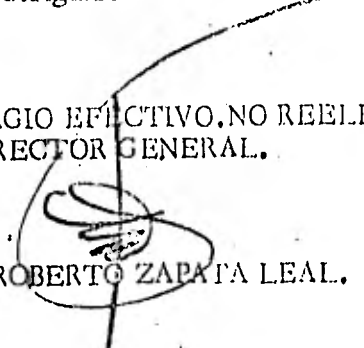
6.

SECRETARIA DE COMUNICACIONES  
Y  
TRANSPORTES

Esta Circular deroga la T.A.I. FAL No. 1, de 12 de noviembre de 1981.

Para cualquier otro asunto relacionado con esta Circular, los interesados podrán dirigirse al domicilio citado anteriormente.

SUFRAGIO EFECTIVO. NO REELECCION.  
EL DIRECTOR GENERAL.



ING. ROBERTO ZAPATA LEAL.



ING. EARL/LIC. RMF/gac.

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

- BACA, MARTINEZ ABELARDO, Legislación Aeroportuaria.  
Artes Gráficas Independencia, México, 1976.
- BIBLIOTECA SALVAT DE La Aviación.  
GRANDES TEMAS. Salvat Editores, S. A., México, 1973.
- BIBLIOTECA SALVAT DE Los Transportes.  
GRANDES TEMAS. Salvat Editores, S. A., España, 1975.
- BANAMEX. Estadísticas Básicas del Turismo 1970-1979.  
Depto. Estudios Económicos, 1980.  
México, D. F.
- BANAMEX. Exámen de la situación económica. Vol. LVII  
Nos. 662-673. Enero-Diciembre 1981.  
Depto. Estudios Económicos, México, D. F.
- DIRECCION GENERAL DE Internación al país de Aeronaves Extranjeras  
AERONAUTICA CIVIL. Circular T.A.I. FAL No. 1  
México, 1982.

- INSTITUTO DE ESTUDIOS POLITICOS, ECONOMICOS Y SOCIALES. (IEPES) Transporte Aéreo.- Cifras y Realidades.  
Reunión Preparatoria de Consulta Popular.  
México, 1982.
- KOONTS Y O'DONNELL. Curso de Administración Moderna.  
Mc'Graw Hill, México, D. F.
- NOVO, SALVADOR. La Historia de la Aviación en México.  
Offset, S. A., México, 1974.
- REYES, PONCE AGUSTIN, Administración de Empresas, Teoría y Práctica. 1a. Parte.  
Edit. Limusa, México, 1975.
- SAUNDBY, SIR ROBERT, Los Años Herbicos de la Aviación.  
Ediciones Nauta, S.A., Barcelona, España,  
1971.
- SERVICIOS A LA NAVEGACION EN EL ESPACIO AEREO MEXICANO. (SENEAM) Requisitos para la Internación al país de Aeronaves Extranjeras de Servicio Privado.  
Circular ATS No. 096.  
México, 1980.

VILLELA, GOMEZ JOSE,

Breve Historia de la Aviación en México.

Complejo Editorial Mexicano, S. A.  
México, 1971.

Meteorología aeronáutica básica.

S. C. T. D. G. A. C. CIAAC.  
México, D. F. 1981.

Operaciones Aeronáuticas.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes.  
Dirección General de Aeronáutica Civil.  
CIAAC. México, D. F., 1981.

Organización de la Aviación Civil Internacio-  
nal.

"Estadísticas Mundiales de Aviación Civil".  
Doc. 9180/2.- 1976.

Servicios de Tránsito Aéreo.

S. C. T., Dir. General de Aeronáutica Civil.  
CIAAC. México, D. F. 1981.

Reglamento de Tránsito Aéreo.

Diario Oficial, 30 de julio de 1975.



Reglamento del aire.

*Normas internacionales y señalamientos.*

*Anexos varios. 1981.*