



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

---

---

FACULTAD DE DERECHO

**ASPECTOS JURIDICOS INTERNOS E INTERNACIONALES  
DEL SERVICIO PUBLICO DE TAXI AEREO**

**T E S I S  
QUE PARA OBTENER  
EL TITULO DE  
LICENCIADO EN DERECHO  
P R E S E N T A  
MANUEL RENE IÑIGO CASTILLO**



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.

# I N D I C E

INTRODUCCION	Pág. 1
--------------	-----------

## CAPITULO I

### CONCEPTOS GENERALES

1. Concepto de servicio público . . . . .	5
2. Principios del servicio público . . . . .	7
3. Prestaciones del servicio público . . . . .	9
4. ¿Qué es un taxi aéreo? . . . . .	10
5. Taxi aéreo nacional o regional . . . . .	10
6. Servicio público internacional de taxi aéreo . . . . .	11
7. Obtención de permiso o concesión . . . . .	12

## CAPITULO II

### PRECEPTOS APLICABLES DE LA CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS Y DE LA LEY ORGANICA DE ADMINISTRACION PUBLICA FEDERAL

1. Generalidades . . . . .	16
2. Limitaciones constitucionales . . . . .	21
3. Atribuciones de las Secretarías de Estado . . . . .	22

## CAPITULO III

### LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION Y SUS REGLAMENTOS, CONVE- NIOS INTERNACIONALES

1. Requisitos para obtener un permiso . . . . .	28
2. Otorgamiento del permiso . . . . .	36
3. Vigencia del permiso . . . . .	42

	Pág.
4. Revocación del permiso . . . . .	42
5. Responsabilidades del permisionario . . . . .	44
6. Obligación pública de asegurar el servicio de taxi aéreo . . . . .	46
7. Monto de las indemnizaciones en México y en el extranjero . . . . .	48
8. Principales infracciones . . . . .	53
9. Infracciones y delitos en el ámbito internacional . . . . .	61

CAPITULO IV

LEY DEL REGISTRO FEDERAL DE VEHICULOS Y SU REGLAMENTO. REGLAMEN  
TO INTERIOR DE LA SECRETARIA DE HACIENDA Y CREDITO PUBLICO

1. Obligación de inscripción de las aeronaves . . . . .	71
2. Obtención de exenciones de impuestos o franquicias . . . . .	72
3. Enajenación de aeronaves importadas en franquicia . . . . .	74
4. Enajenación de aeronaves entre operadores . . . . .	75
5. Principales infracciones . . . . .	76
6. Recurso . . . . .	78

CAPITULO V

LEY DEL IMPUESTO SOBRE LA RENTA Y SU REGLAMENTO

1. Base gravable . . . . .	80
2. Deduciones en particular a este tipo de empresas . . . . .	81
3. Contratos entre usuarios y permisionaria . . . . .	82
4. Pérdidas de operación . . . . .	82

CAPITULO VI

LEY DEL IMPUESTO AL VALOR AGREGADO Y SU REGLAMENTO

1. Ingresos que causan IVA . . . . .	85
2. Ingresos a tasa reducida . . . . .	85
3. Compra de equipo que causa IVA . . . . .	85
4. Importaciones exentas de IVA . . . . .	86

	Pág.
5. Saldo de IVA por acreditar . . . . .	86
6. Enajenación de aeronaves en zonas libres o fronteras . . . . .	87

CAPITULO VII

LEY DEL SEGURO SOCIAL Y SUS REGLAMENTOS

1. Clase de riesgo que significa este tipo de empresas . . . . .	89
2. Pilotos aviadores sujetos al régimen del Seguro Social . . . . .	90

CAPITULO VIII

LEY FEDERAL DEL TRABAJO

1. Trabajos especiales . . . . .	93
2. Relación contractual con los pilotos de aeronaves . . . . .	96
3. ¿Casos de excepción? . . . . .	97
4. Indemnización en caso de muerte . . . . .	97
5. Indemnización en caso de rescisión de la relación laboral . . . . .	100

CAPITULO IX

OTRAS LEYES

1. Ley General de Población y su Reglamento . . . . .	103
2. Ley de Nacionalidad y Naturalización y su Reglamento . . . . .	106
3. Ley para Promover la Inversión Mexicana y Regular la Inver sión Extranjera . . . . .	107

CAPITULO X

CONCLUSIONES . . . . .	109
BIBLIOGRAFIA . . . . .	114
MUESTRAS DE DOCUMENTOS . . . . .	116
Ejemplar de permiso de taxi aéreo nacional	
Ejemplar de permiso de vuelos no regulares internacionales de fletamento	

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

La modalidad de taxi aéreo en el transporte público surgió en México hace aproximadamente quince años, y ha tenido una aceptación general en toda la república, por las ventajas que ofrece en cuanto al equipo que se puede adquirir para la prestación del servicio. No existe la obligación de efectuar vuelos a determinados lugares, si previamente no ha solicitado los servicios el usuario (como en el caso de taxis que abordamos en la calle), y asimismo, puede disponerse de tarifas más ad-hoc para su explotación.

En quince años se ha incrementado el número de permisionarios y estimadamente a la fecha existen aproximadamente un centenar de taxis aéreos, diseminados en la república, aunque con cierta concentración en las ciudades con mayor población, como México, Monterrey, Guadalajara.

Básicamente, este tipo de servicio consiste en que cuando un posible usuario necesita trasladarse de un lugar a otro sea por negocio, por placer o por enfermedad, solicita los servicios del permisionario de la localidad, y de acuerdo al tipo de avión que tenga disponible, y de acuerdo a las horas que lo utilice, pagará la tarifa que previamente fue autorizada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Cabe aclarar que la persona o empresa que con

trata los servicios de un avión de este tipo, está disponiendo de la totalidad del aparato, para que se transporte a un determinado número de pasajeros de acuerdo con el cupo que tenga autorizado.

En la actualidad, con el poco tiempo de que disponen las personas, y la urgencia de desarrollar el mayor número de operaciones, en el mínimo de tiempo, el trasladarnos de una ciudad a otra, no es posible hacerlo, en autobús, tren o automóvil, si el factor tiempo nos es adverso. Consecuentemente el avión viene a solucionarnos el problema - tiempo. Esto, aunado al progreso económico que ha experimentado nuestro país, ha provocado que este tipo de servicio público haya tomado un auge inusitado.

Puede decirse que no se trata de una transportación aérea masiva, como sería el caso de las grandes líneas aéreas (vgr. Aeroméxico o Mexicana de Aviación), sino de aviones del tipo ejecutivo con un cupo que usualmente no rebasa los quince pasajeros y que son los adecuados para que los contraten personas o empresas que requieren que su personal se traslade con urgencia a diferentes poblaciones del país o del extranjero.

Los grandes aviones que llevan a cabo una transportación masiva con cupo de ciento cincuenta pasajeros o más, no podrían utilizarse para este objeto, pueden llegar a fletarse en ocasiones por grupos considerables de personas, pero de ninguna forma tendrían la disponibilidad, ni el costo, ni las comodidades que ofrece un taxi aéreo.

Por tratarse de un servicio público aéreo, y por las inversiones que se tienen que hacer en el mismo, así -

como por la protección que debe existir para los usuarios, - su explotación se encuentra regulada por diversas leyes, reglamentos, disposiciones, etc.

La intención de este trabajo, es hacer un breve boquejo de las implicaciones legales que están alrededor de - su explotación, no se trata de un análisis exhaustivo de cada una de las leyes que se mencionan, sino de aquellos puntos de mayor interés en que inciden los diversos dispositivos legales, en un taxi aéreo.

Con la dinámica de la vida actual, así como con el constante cambio que sufren nuestras leyes, el trabajo debe tomarse con las reservas del caso, teniendo cuidado de ob-servar las modificaciones legales que se hayan publicado a la fecha de su lectura.

En este trabajo se tomaron en consideración diver--sos convenios internacionales, en los que es parte nuestro país, principalmente en lo relativo a delitos cometidos contra la aeronavegación, y lo referente a acuerdos multilaterales respecto a responsabilidad objetiva en el aérotrans - porte.

# CAPITULO I

## CONCEPTOS GENERALES

## CONCEPTOS GENERALES

### 1. Conceptos de servicio público

Para iniciar este capítulo debemos partir de la premisa de que un taxi aéreo es un servicio público, que cubre una necesidad colectiva y está a disposición del público en general. Empezaremos por analizar varias acepciones del concepto de servicio público de connotados tratadistas de la materia.

Rafael de Pina<sup>1/</sup> nos dice servicio público: "complejo de elementos personales y materiales, destinados a atender una necesidad de carácter general, que no podría ser adecuadamente satisfecha por la actividad de los particulares, dados los medios de que estos disponen normalmente para el desarrollo de la misma".

Cabe hacer el comentario de que en el caso del servicio público que nos ocupa, si puede ser satisfecha esta necesidad por los particulares, y así ha sido desde que se concedió el primer permiso de este tipo, ya que los particulares con recursos financieros suficientes han promovido este tipo de servicio.

<sup>1/</sup> De Pina, Rafael. Diccionario de Derecho, pág. 430.

Andrés Serra Rojas<sup>2/</sup> nos dá este concepto de servicio público: "El servicio público es una actividad técnica, directa o indirecta, de la administración pública activa o autorizada a los particulares, que ha sido creada y controlada para asegurar, de una manera permanente, regular, continua y sin propósito de lucro, la satisfacción de una necesidad colectiva de interés general, sujeta a un régimen especial de derecho público".

Este concepto aplica en general, al servicio público de taxi aéreo, con la salvedad cuando menciona que es sin propósito de lucro, ya que debe haber un lucro razonable o utilidad. Un particular que establezca un servicio público de este tipo y no tenga utilidades, lo más probable es que pierda el interés y desaparezca por no ser rentable. Si la administración pública estableciera este servicio público y no obtuviera resultados positivos, para su continuación tendría que subsidiarse, al no captar los ingresos suficientes para absorber sus costos de explotación y además tener una utilidad.

Miguel Acosta Romero<sup>3/</sup> nos da el siguiente concepto de servicio público: "Es una actividad técnica encaminada a satisfacer necesidades colectivas básicas o fundamentales, mediante prestaciones individualizadas, sujetas a un régimen de Derecho Público, que determina los principios de regularidad, uniformidad, adecuación e igualdad. Esta actividad puede ser prestada por el Estado o por los particulares (mediante concesión)".

<sup>2/</sup> Serra Rojas, Andrés. Derecho Administrativo, pág. 102.

<sup>3/</sup> Acosta Romero, Miguel. Teoría General del Acto Administrativo, pág. 375.

Este concepto es el que más se adecúa a los propósitos de este trabajo ya que puede aplicarse al servicio público que nos ocupa.

Gabino Fraga en su obra de Derecho Administrativo<sup>4/</sup> nos dice que existen servicios públicos a cargo del Estado, pero no toda la actividad de éste puede llamarse servicio público, también nos indica que existen servicios públicos-manejados por particulares, ya que el Estado no tiene el monopolio de la satisfacción de las necesidades colectivas. "Así por ejemplo mientras que la distribución de agua potable, de los servicios de luz, transportes, teléfonos, etc., constituyen en algunas ciudades servicios públicos manejados por empresas privadas, en otras se han transformado en servicios estatales".

En México, las empresas más grandes de aviación, son de participación estatal mayoritaria, sin embargo, en lo que hace a taxis aéreos y operadores regionales, en su mayoría son empresas privadas, que probablemente por lo pronto no le ha interesado al Estado absorber estos servicios.

## 2. Principios del servicio público

El maestro Serra Rojas<sup>5/</sup> cita los siguientes principios aplicables al servicio público:

"Generalidad: todos los habitantes tienen derecho a usar de los servicios públicos de acuerdo con las normas que los rigen, es decir, de acuerdo con su forma, condiciones y limitaciones al mismo.

<sup>4/</sup> Fraga, Gabino. Derecho Administrativo, pág. 23.

<sup>5/</sup> Serra Rojas, Andrés. Op. cit., pág. 105.

Uniformidad o igualdad: todos los habitantes tienen derecho a prestaciones en igualdad de condiciones, si cumplen con los requisitos determinados por la ley.

Continuidad: el servicio no debe interrumpirse.

Regularidad: el servicio se realiza de acuerdo con las condiciones establecidas por la ley, debe manejarse conforme a reglas.

Obligatoriedad: es el deber que tienen las autoridades encargadas de prestar el servicio.

Persistencia: que el servicio público debe existir en tanto subsistan las necesidades públicas para cuya satisfacción fue creado.

Gratuidad del servicio: el servicio público debe ofrecerse al público sin la idea de lucro, aunque esta idea se ha venido transformando por el elevado mantenimiento del servicio. Algunos servicios públicos y los de tipo industrial y comercial, requieren de un régimen financiero adecuado: tasas, exenciones, servidumbres o el monopolio de su explotación.

Adaptación: la posibilidad de modificar el régimen del servicio y la igualdad de los usuarios frente al servicio".

Con relación a los principios que cita el maestro Serra Rojas caben las aclaraciones siguientes, relacionadas con un servicio público de taxi aéreo. En el de generalidad todos los habitantes tienen derecho a utilizar el servicio público de acuerdo a su capacidad económica y a la ur

gencia que tengan del mismo. Para ello, los permisionarios disponen de aviones de diferente costo, de acuerdo a sus ca racterísticas técnicas y consecuentemente la tarifa varía, - según el tipo de aparato. En lo relativo a obligatoriedad, agregaríamos que es la que tienen los particulares encarga- dos de prestar el servicio. Respecto a la gratuidad, como- lo expusimos en párrafos precedentes, no puede subsistir un servicio de esta índole si no se cuenta con tarifas adecua- das y que se actualicen constantemente, principalmente por- la creciente inflación que vive nuestro país y la alta in - versión que se requiere en estas empresas.

### 3. Prestaciones del servicio público

De acuerdo con el maestro Serra Rojas<sup>6/</sup>, las presta- ciones del servicio público pueden ser: "de orden material, como distribución de agua, de gas, de electricidad, de mer- cancías, de transportes, de personas y conducción de mercan- cías, etc.

Prestaciones de orden financiero, como el suminis - tro de crédito, el régimen de seguros, el régimen de fianzas, la asistencia pecuniaria, etc.

Prestaciones de orden intelectual o cultural, como- la enseñanza en todos sus grados y formas; la formación es- tética, la educación física, etc."

El servicio público de taxi aéreo podría asimilarse al primer tipo de prestación, ésto es, al de orden material.

---

<sup>6/</sup> Serra Rojas, Andrés. Op. cit., pág. 106.

4. ¿Qué es un taxi aéreo?

Concepto personal enfocado a este servicio público-en particular:

Taxí aéreo: servicio público que puede ser prestado por los particulares y/o por el Estado por el que se transporta por la vía aérea utilizando aviones o helicópteros a las personas que lo solicitan, a diferentes lugares de la república o del extranjero, partiendo de su base de operaciones oficialmente autorizada al operador; y cobrándose una tarifa previamente aprobada por la autoridad competente.

Como se expuso en el concepto que previamente dimos de este servicio público, se trata de un servicio que se ofrece al público en general, por los permisionarios autorizados en cada ciudad de la república, y que de acuerdo con las necesidades y posibilidades de los usuarios contratan un determinado avión o helicóptero (la mayoría de las veces, avión del tipo ejecutivo hasta de diez plazas), para que traslade a los pasajeros a un determinado lugar o lugares de la república o del extranjero, cobrándole una determinada tarifa previamente autorizada.

5. Taxi aéreo nacional o regional

Los permisos de servicio público de taxi aéreo se conceden en dos modalidades, como taxi aéreo nacional, esto es, para operar en toda la república, partiendo de su base de operaciones, que es en una determinada ciudad, y el taxi aéreo regional que se concede para operar en uno o varios estados de la república. Al nacional se le exige que cuente por lo menos con dos aviones, un monomotor y un bimotor -

ambos de modelo reciente; el regional puede operar con un solo avión, aunque ésto no es una regla rígida. Por contra la tarifa que se autoriza al taxi aéreo nacional es más alta que la que normalmente se concede al regional, aunque el equipo sea el mismo, y las condiciones de operación sean más adversas para el regional, por operar en aeropuertos que no son de primera o aeropistas en malas condiciones.

#### 6. Servicio público internacional de taxi aéreo

El contar con este medio de comunicación, y con aeronaves que se desplazan a grandes velocidades y considerando que muchos de los usuarios son personas con una alta capacidad económica, surge la posibilidad o mejor dicho la necesidad de efectuar vuelos a otros países principalmente a nuestro vecino más cercano Estados Unidos de América. Con base en el permiso que se obtenga para la explotación del servicio en México, se obtendría la autorización con una vigencia similar para efectuar estos vuelos al extranjero, con lo cual se está prestando un servicio internacional.

Los permisos o concesiones que se obtengan para vuelos internacionales se otorgan con base en los tratados o convenios internacionales aplicables, y siempre procurando que se apeguen al principio de equitativa reciprocidad.

Cabe aclarar que a la fecha de este trabajo, no existe un convenio o tratado internacional en el que específicamente se haya acordado entre los países regulares de esta modalidad de servicio público de taxi aéreo, quizá por lo reciente de su aparición como medio de transporte o tal vez porque no representa un transporte masivo, como en el caso de las grandes líneas aéreas internacionales.

## 7. Obtención de permiso o concesión

Para dilucidar qué es lo que procede, si un permiso o una concesión para la explotación de un servicio público-aéreo de esta índole, analizaremos algunos de los puntos de vista de diversos tratadistas al respecto.

Rafael de Pina en su diccionario de Derecho<sup>7/</sup>, nos dice que concesión administrativa es: "acto de la administración en virtud del cual se otorga, mediante determinadas condiciones, a un servicio de interés general realizado por un particular, carácter de servicio público como si fuera - realizado por la administración" y que permiso es "autorización de autoridad competente para hacer o decir algo".

Miguel Acosta Romero<sup>8/</sup> nos dice que "la concesión - constituye un acto administrativo discrecional, del órgano de la Administración Pública que aplica en un caso concreto las disposiciones que regulan la materia de la concesión" y nos explica que "la mayoría de las concesiones se otorgan - por medio de actos administrativos discrecionales, ya que - los particulares no celebran ningún convenio o contrato con la administración para ello, ni tampoco pueden pedirle el - otorgamiento forzoso de las concesiones".

El mismo autor nos dice que en el caso de los permisos, licencias y autorizaciones, se le reconoce al particular un derecho preestablecido y que al cumplir los requisitos del caso se le concede. En el régimen de permisos, licencias y autorizaciones no se exige capacidad financiera y técnica del solicitante, ni garantía en el procedimiento para otorgarlos, no hay usuarios, no rigen los principios de-

<sup>7/</sup> De Pina, Rafael, op. cit., pág. 168.

<sup>8/</sup> Acosta Romero, Miguel. Op. cit., pág. 353.

rescate, ni de reversión. En el régimen de concesión por el contrario, el solicitante no tiene ningún derecho preestablecido, ni la autoridad tiene la obligación de otorgarla, cumplidos los requisitos. El procedimiento para el otorgamiento del permiso es más sencillo que el relativo a la concesión, no se publica en el diario oficial de la federación, sino que se notifica directamente al interesado.

De lo que nos dice el autor veremos que en la práctica, y en el caso del servicio público que nos ocupa se concede a través de permisos, si se requiere capacidad financiera y técnica del solicitante y si hay usuarios lógicamente.

Gabino Fraga en su tratado de derecho administrativo<sup>9/</sup> nos dice "la concesión administrativa que es el acto por el cual se concede a un particular el manejo y explotación de un servicio público o la explotación y aprovechamiento de bienes del dominio del Estado". Asimismo nos dice el autor, "que la concesión es por su misma naturaleza, de un carácter temporal, las del servicio público, se conceden salvo algunos casos excepcionales por tiempo determinado"<sup>9a/</sup>

De lo expuesto en párrafos precedentes, podríamos inferir que lo más indicado sería llamar concesión a la que se otorgue para el establecimiento y explotación de un servicio público de taxi aéreo, sin embargo, la Ley de Vías Generales de Comunicación nos precisa que la prestación de servicio público aéreo se llevará a cabo mediante concesión o permiso.

<sup>9/</sup> Fraga, Gabino. Op. cit., pág. 242.

<sup>9a/</sup> Op. cit., pág. 252.

En el caso de taxis aéreos en la práctica sólo se expiden permisos y en ningún caso cuentan con concesión. Unicamente se han expedido concesiones para la explotación de vuelos regulares, de rutas, apreciándose que las concesiones otorgadas fueron por un término hasta de treinta años, y en el caso de los permisos para explotar taxis aéreos el plazo máximo por el que se conceden es por dos años, usualmente.

CAPITULO II

PRECEPTOS APLICABLES DE LA CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS Y DE LA LEY ORGANICA DE LA ADMINISTRACION PUBLICA FEDERAL

PRECEPTOS APLICABLES DE LA CONSTITUCION POLITICA  
DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS Y DE LA LEY ORGA  
NICA DE LA ADMINISTRACION PUBLICA FEDERAL

1. Generalidades:

En este capítulo se tratarán diversos dispositivos de nuestra carta magna tanto en lo que hace a garantías individuales, como otras disposiciones, que se consideran que en forma más relevante se relacionan con el tema que se está tratando. Podrían ser bastantes los artículos que tuvieran aplicación, sin embargo, por no ser este un trabajo sobre garantías individuales, ni sobre Derecho Constitucional, se hará solamente un bosquejo general sobre los mencionados dispositivos.

En lo relativo a las garantías individuales, Ignacio Burgoa<sup>10/</sup> nos dice que la idea de individuo empleada en el artículo primero de nuestra Constitución Federal se refiere a "personas físicas o individuos en sentido estricto, las personas morales de derecho privado (sociedades y asociaciones), las de derecho social (sindicatos y comunidades agrarias), las de derecho público (personas morales y oficiales) y los organismos descentralizados" en el capítulo relativo a sujeto activo o gobernado.

---

<sup>10/</sup> Burgoa, Ignacio. Las Garantías Individuales, pág. 172.

En el caso de permisionarios de servicio público a éreo o solicitantes que pretendan prestarlo, son sujetos activos de las garantías individuales consagradas en nuestra constitución en sus primeros veintinueve artículos, sean -- personas físicas o morales.

El artículo 5 constitucional consagra la libertad-- de trabajo diciendo "a ninguna persona podrá impedirse que se dedique a la profesión, industria, comercio o trabajo - que le acomode, siendo lícitos", la limitación respecto a - la actividad es que sea lícita. De aquí podríamos derivar que cualquier persona puede aspirar a dedicarse a la presta ción de un servicio público, siempre y cuando reuna los requisitos fijados por la ley de la materia para este objeto.

Sin embargo, existen disposiciones y criterios por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en - el sentido de que permisos de esta índole sólo son concedidos a mexicanos o a sociedades integradas por mexicanos.

El artículo 8 constitucional relativo al derecho de petición que dice: "los funcionarios y empleados públicos-- respetarán el ejercicio del derecho de petición, siempre que ésta se formule por escrito, de manera pacífica y respetuosa; pero en materia política sólo podrán hacer uso de ese derecho los ciudadanos de la república".

Es de especial interés este precepto, ya que constan temente lo estaremos ejerciendo ante las diversas dependencias del ejecutivo, tanto en las solicitudes que presenta - mos para el establecimiento de un servicio público de esta - índole como en las diversas promociones relacionadas con la operación del mismo.

Sucede que en ocasiones las autoridades no dan ninguna respuesta a nuestras legítimas peticiones, consecuentemente se estaría violando una garantía individual y procedería interponer un amparo, con tal de que se respete nuestro derecho de petición, claro si la importancia del caso lo amerita, como sería el caso de una petición para un servicio público aéreo y la solicitud en la que hemos cumplido con todos los requisitos ha quedado en el más absoluto silencio.

Miguel Acosta Romero en su obra<sup>10/</sup>, nos dice que: "en el supuesto de que la autoridad no conteste no se configura el silencio de la administración, sino más bien una violación a una garantía constitucional".

La Suprema Corte de Justicia ha resuelto que debe haber respuesta a los peticionarios en breve término, considerando como tal el de cuatro meses.

Respecto a los artículos 14 y 16 constitucional, huelgan los comentarios en el sentido de la observancia de que deben ser objeto por parte de las autoridades administrativas en los actos en que sean aplicables; el primero respecto a las formalidades esenciales del procedimiento y la no retroactividad en la aplicación de los preceptos legales, el segundo precepto en lo relativo a la fundamentación y motivación de que deben estar investidos los actos administrativos, principalmente en el caso de aplicación de sanciones, o cuando se inicia trámite administrativo de revocación de un permiso o concesión.

El artículo 27 constitucional, y conociendo de antemano las limitaciones expresas que contiene para el dominio

<sup>10/</sup> Acosta Romero, Miguel. Op. cit., pág. 318.

directo por parte de extranjeros con relación a tierras y -  
aguas en la zona prohibida se puede agregar, que en el caso  
de sociedades mercantiles que se constituyan para la explo-  
tación de un servicio público aéreo, se prevé expresamente-  
la exclusión de extranjeros, siendo obligatoria la inclu -  
sión de la cláusula que se menciona a continuación, tanto -  
en el permiso que concede la Secretaría de Relaciones Exte-  
riores para la constitución de la sociedad, como en el clau -  
sulado de la escritura constitutiva.

"Ninguna persona extranjera, física o moral, así co -  
mo sociedades mexicanas que no tengan cláusula de -  
exclusión de extranjeros con autorización de la Se -  
cretaría de Relaciones Exteriores, podrá tener partici -  
pación social alguna o ser propietaria de accio -  
nes de la sociedad; si por algún motivo alguna de -  
las personas mencionadas anteriormente por cualquier  
evento llegáre a adquirir alguna participación so -  
cial o ser propietario de una o más acciones, con -  
traviniendo así lo establecido en este párrafo; se -  
conviene desde ahora en que dicha adquisición no -  
producirá efecto de ninguna especie, pasando a ser -  
propiedad de la nación mexicana, la acción o parti -  
cipación de que se trate".

A este respecto es muy clara la prohibición y el --  
control que lleva a cabo la Secretaría de Comunicaciones y -  
Transportes, para que las sociedades mercantiles que preten -  
dan prestar un servicio público de esta índole no incluyan -  
a extranjeros en su escritura constitutiva, siendo obligato -  
rio recabar autorización para cualquier cambio o modifica -  
ción que posteriormente se efectúe a la misma.

Con relación al artículo 28 de nuestra constitución que consigna la libre concurrencia, afirmando la libertad de trabajo y prohibiendo la existencia y funcionamiento de monopolios. Dentro de las excepciones que serían los monopolios del Estado, no está considerada la actividad que nos ocupa, por tanto puede inferirse, que los ciudadanos mexicanos pueden aspirar a desarrollarla, llenando los requisitos del caso.

Es de mencionarse los comentarios del Maestro Ignacio Burgoa<sup>12/</sup>, quien hace una distinción entre servicio público y servicio al público, diciendo que: "toda actividad que constitucional o legalmente no se atribuya por modo exclusivo al Estado, es susceptible de realizarse por los gobernados, en ejercicio de la libertad de trabajo que consagra el artículo 5 de nuestro código fundamental" por tanto habrá servicio público cuando legal o constitucionalmente se le adjudique al Estado y será servicio al público cuando puedan desarrollarla los particulares en ejercicio de la libertad de trabajo, y continúa diciéndonos que "se llega a la conclusión de que la prohibición de monopolios y consiguientemente la libre concurrencia, tratándose de servicios públicos, sólo son operantes en relación con los llamados servicios al público, pero no en lo que respecta a los servicios públicos propiamente dichos".

De cualquier forma al tratarse de un servicio público que es prestado por los particulares a través de permisos y regulado por las autoridades en cuanto a su funcionamiento, el hecho que los particulares aspiren a prestarlo, no hacen sino ejercer una garantía individual prevista en nuestra carta magna.

12/ Burgoa, Ignacio. Op. cit., pág. 443.

El artículo 32 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, reviste una especial importancia para el tema que nos ocupa, ya que dispone: "los mexicanos serán preferidos a los extranjeros, en igualdad de circunstancias, para toda clase de concesiones, y para todos los empleos ..."

En el segundo párrafo el artículo en cuestión establece: "Para pertenecer a la Marina Nacional de Guerra o a la Fuerza Aérea, y desempeñar cualquier cargo o comisión en ellas se requiere ser mexicano por nacimiento. Esta misma calidad será indispensable en capitanes, pilotos, patrones, maquinistas, mecánicos y, de una manera general, para todo el personal que tripule cualquier embarcación o aeronave -- que se ampare con la bandera o insignia mercante mexicana.."

Es clara la prohibición, por tanto, las aeronaves-- que se destinen a un servicio público de taxi aéreo, deben ser tripuladas por mexicanos por nacimiento, con licencia de piloto comercial, según lo establece también el reglamento de licencias de personal técnico aeronáutico.

## 2. Limitaciones constitucionales

Sintetizando lo expuesto en párrafos precedentes,-- al comentar diversos artículos de nuestra constitución, podemos decir que las limitaciones se concretan en la prohibición de que en las sociedades mercantiles que se constituyan para la explotación de un servicio público aéreo, no deben participar extranjeros. Lo mismo las personas físicas-- que pretendan este fin, deben ser mexicanas por nacimiento.

Así mismo, los pilotos aviadores que tripulen los aviones con los que se presta o se va a prestar el servicio público aé-

reo deben ser mexicanos por nacimiento. Cabe hacer el comentario de que en muchos casos los tripulantes de estos aviones, son los titulares del permiso de taxi aéreo.

La misma prohibición sería para los mecánicos, quedan servicio o mantenimiento a las aeronaves de servicio público aéreo.

Estas son las limitaciones constitucionales de mayor relevancia en el tema que nos ocupa.

### 3. Atribuciones a las Secretarías de Estado

En esta parte de la tesis se comentarán aquellas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal que se relacionan con el servicio público de taxi aéreo, según las atribuciones que le competen a las diversas Secretarías de Estado. En los diversos artículos se están considerando las modificaciones que sufrió esta ley el 29 de diciembre de 1982, publicadas en el Diario Oficial de esa misma fecha.

En el artículo 28 de la Ley en cuestión, establece que a la Secretaría de Relaciones Exteriores le corresponde el despacho de los siguientes asuntos:

"Fracción V. Conceder a los extranjeros las licencias o autorizaciones que requieran conforme a las leyes .. para hacer inversiones en empresas comerciales o industriales especificadas, así como para formar parte de sociedades mexicanas civiles y mercantiles y a éstas para modificar o reformar sus escrituras y sus bases constitutivas y para aceptar socios extranjeros o adquirir bienes inmuebles o de rechos sobre ellos;"

Son válidos los comentarios hechos en párrafos precedentes en el sentido de que en las sociedades que se constituyen para la explotación de un servicio público de esta índole, deben integrarse únicamente por ciudadanos mexicanos por nacimiento, aunque los hijos de extranjeros nacidos en México, bien podrían formar parte de estas sociedades.

La labor de esta Secretaría puede decirse que consiste en vigilar que se cumpla con las disposiciones del caso.

En la fracción X se dispone: "legalizar las firmas de los documentos que deban producir efectos en el extranjero, y de los documentos extranjeros que deban producirlos-- en la República;"

En una operación de un taxi aéreo nos encontramos con frecuencia documentos tales como: facturas por la compra de aviones en el extranjero, contratos de crédito con garantía de aeronaves, o contratos de financiamiento, o pagarés suscritos por empresas mexicanas a favor de proveedores o acreedores del extranjero, los cuales requieren legalizarse ante esta Secretaría para que surtan efectos en la República.

Esta situación es más frecuente de lo que nos imaginamos, ya que todos los aviones que se utilizan en este servicio público son adquiridos en el extranjero (principalmente en Estados Unidos de América, por no haber producción nacional de los mismos).

El artículo 31. Marca los asuntos que le corresponde despachar a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y es de comentarse las siguientes fracciones:

"Fracción II.- Cobrar los impuestos, derechos, productos y aprovechamientos federales en los términos de las leyes;"

"Fracción IV.- Determinar los criterios y montos - globales de los estímulos fiscales; estudiar y proyectar - sus efectos en los ingresos de la Federación, y evaluar sus resultados conforme a sus objetivos. Para ello escuchará a las dependencias responsables de los sectores correspondientes;"

Una empresa de este tipo causa entre otros impuestos: Impuesto sobre la Renta, Impuesto al Valor Agregado, - Impuesto de Importación. En este último impuesto, estas empresas siempre habían gozado de exención total en la importación tanto de sus aeronaves, como de las partes y refacciones para las mismas, actualmente gozan de una exención - del noventa por ciento de los impuestos que se causen, los- que pueden llegar hasta un ochenta por ciento del valor de- cada unidad. Sin este tipo de exenciones difícilmente huber tenido tanto auge los taxis aéreos.

En cuanto a los derechos, se causan entre otros, el derecho de uso de aeropuertos, aportaciones de seguridad social (al Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores, cuotas para el Seguro Social), etc.

El artículo 34 nos habla de los asuntos que le corresponde despachar a la Secretaría de Comercio y Fomento - Industrial, entre otros:

"Fracción V.- Estudiar, proyectar y determinar los aranceles y fijar los precios oficiales, escuchando la opinión de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público; estu-

diar y determinar las restricciones para los artículos de importación y exportación, y participar con la mencionada Secretaría en la fijación de los criterios generales para el establecimiento de los estímulos al comercio exterior".

Como puede observarse, a esta Secretaría compete el fijar la tarifa del impuesto general de importación, siendo una de las tarifas más altas la aplicable a los aviones por considerarse en cierta forma suntuarios estos bienes.

Asimismo compete a esta Secretaría permitir o restringir la importación de aeronaves; y cuando se restringe su importación, provoca que las empresas de aviación tengan problemas para prestar el servicio público en forma eficiente y satisfactoria.

El artículo 36 se refiere a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes que es la Secretaría que tiene una injerencia total y continua con este tipo de empresas. Son de comentarse las siguientes fracciones:

"Fracción I.- Formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo del transporte y las comunicaciones de acuerdo a las necesidades del país;"

"Fracción IV.- Otorgar concesiones y permisos para establecer y operar servicios aéreos en el territorio nacional, fomentar, regular y vigilar su funcionamiento y operación, así como negociar convenios para la prestación de servicios aéreos internacionales".

"Fracción XII.- Fijar normas técnicas del funcionamiento y operación de los servicios públicos de comunicaciones y transportes y las tarifas para el cobro de los mismos,

así como otorgar concesiones y permisos y fijar las tarifas y reglas de aplicación de todas las maniobras y servicios-- marítimos, portuarios, auxiliares y conexos relacionados con los transportes y las comunicaciones; y participar con la Secretaría de Hacienda y Crédito Público en el establecimiento de las tarifas de los servicios que presta la Administración Pública Federal de comunicaciones y transportes;"

"Fracción XV.- Establecer los requisitos que deban satisfacer el personal técnico de la aviación civil, marina mercante, servicios públicos de transporte terrestre y de telecomunicaciones, así como conceder las licencias y autorizaciones respectivas;"

Como se deduce de las atribuciones de esta Secretaría, tiene injerencia desde que se formulan los estudios -- preliminares para el establecimiento de un servicio público de esta índole, que se obtiene el permiso respectivo, se fijan las tarifas aplicables según el tipo de permiso y la -- clase de aviones que se utilicen, se vigila la marcha de -- las mismas, cuidando que no se cometan infracciones a la -- Ley de la Materia. Se establecen los requisitos del personal técnico aeronáutico (pilotos, mecánicos, sobrecargos, -- despachadores de vuelo) y se vigila que las operaciones de estas empresas se desarrollen sin violar en lo posible las -- Leyes y Reglamentos aplicables.

Respecto a las atribuciones de otras Secretarías, -- puede decirse que su intervención no es tan marcada como -- las que acabamos de citar, por tanto no se considera rele-- vante entrar en el análisis de las mismas. En capítulo por separado se tratará lo relativo a las relaciones laborales -- del personal de estas empresas.

C A P I T U L O    I I I

---

LEY DE VIAS GENERALES DE CO  
MUNICACION Y SUS REGLAMENTOS

## LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION Y SUS REGLAMENTOS, CONVENIOS INTERNACIONALES

### 1. Requisitos para obtener un permiso

A continuación entraremos a analizar los requisitos que fija la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para considerar una solicitud de servicio público aéreo en la modalidad de taxi aéreo.

Esto no quiere decir que una vez satisfechos los requisitos, se concederá el permiso solicitado, ya que la Dirección General de Aeronáutica Civil actúa con base en su facultad discrecional, y se reserva el derecho de otorgarlo o negarlo.

Los requisitos básicamente son los siguientes:

- a) Acreditar la personalidad del solicitante
- b) Determinar el servicio que se solicita
- c) Acreditar que se cuenta con capacidad y elementos financieros
- d) Estudios que apoyan la petición
- e) Personal técnico aeronáutico que se pretende utilizar
- f) Manuales técnicos
- g) Instalaciones y servicios
- h) Despacho de vuelos

- i) Equipo de radiocomunicación y aeronavegación
- j) Aeródromos o aeropuertos que se utilizarán.

Ahora procederemos a explicar en que consiste cada uno de los requisitos mencionados.

En lo relativo a acreditar la personalidad del solicitante, debemos regresar a párrafos precedentes de este trabajo, en los que se explicó la prohibición de que extranjeros participen en este tipo de servicio público, tanto en lo concerniente a personas físicas, las que deben demostrar su ciudadanía mexicana con el acta de nacimiento correspondiente. Así como el caso de sociedades cuya acta constitutiva deberá contener la cláusula de exclusión de extranjeros.

Asimismo es obligatorio incluir en el acta constitutiva la siguiente cláusula de prohibición expresa:

"Queda prohibido a los accionistas transmitir, enajenar o de cualquier manera gravar las acciones, equipo e instalaciones afectos al servicio público de transporte aéreo que posean, sin recabar la autorización previa de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, siendo nula cualquier operación que contravenga esta cláusula".

Es clara la prohibición y el control que ejerce la Secretaría del ramo en este tipo de permisos, para que no intervengan extranjeros o para que no se enajenen los mismos sin su autorización. Los permisos no son objeto de comercio, por tanto no es fácil que una persona especule con alguno de éstos.

Algunas personas físicas desconocedoras de esta si-

tuación, han llegado al extremo de endosar alguno de los - permisos que obtuvieron, como si se tratara de algún título de crédito con autonomía. Desde luego el que adquirió - un permiso en estas condiciones, es el que tendrá problemas y sufrirá las consecuencias.

Determinar el servicio que se solicita, ésto es, se debe precisar si se solicita un taxi aéreo regional (para - uno o varios estados) o nacional (con cobertura a toda la - república). Así mismo se debe mencionar el equipo que se - pretende utilizar. Qué aviones, marca, modelo, cupo, si es monomotor o bimotor, si es de émbolo, turbohélice, o de turbina.

Se fija el requisito para las aeronaves que no tengan más de cuatro años de antigüedad, y no más de 500 horas acumuladas en planeador. También se obliga a tener un -- avión bimotor y un monomotor como mínimo, lo cual es explicable ya que al contar con un mínimo de dos aparatos, en caso de que alguno se tuviera que reparar, o darle mantenimiento se tendría el otro de reserva. Es de mencionarse - que para distancias largas lo más indicado es un bimotor, - un monotor haría la travesía en más tiempo y con otros inconvenientes.

En lo relativo a acreditar que se cuenta con capacidad y elementos financieros, puede decirse, que estamos hablando de personas solventes, que en un momento dado cuenten con líneas de crédito para operar la empresa.

En este punto, se agregaría que quien trata de que se le conceda un permiso de esta índole, debe contar con varios millones de pesos, más en las épocas actuales, en que cualquier unidad puede costarle una cifra considerable. Si

se trata de aeronaves que se adquirieran en el extranjero, -- usualmente el fabricante, cuenta con alguna financiera, que le daría crédito al permisionario, para el pago del aeroplano en varios años, y con intereses más bajos que los que cobrarían las instituciones de crédito del país. Muchas veces los operadores sufren pérdidas considerables, principalmente en el interior del país, por no alcanzar una utilización óptima de sus aeronaves, y tener que afrontar compromisos fuertes en moneda extranjera.

En cuanto a los estudios que apoyan la petición, lo usual es que estos estudios sean preparados por economistas, ya que versan sobre cifras estadísticas, así como estimaciones socioeconómicas respecto al potencial de una determinada zona o región para que se justifique el establecimiento de un taxi aéreo.

Otra parte de estos estudios lo constituyen las estimaciones de los costos de operación, precisando el costo por hora de vuelo, según el tipo de aeronave que se pretende utilizar. Estimando la tarifa que sería necesaria para absorber dichos costos, y tener una utilidad razonable.

Normalmente la Dirección General de Tarifas toma con bastantes reservas la estimación que se hace de tarifas, y autoriza aquellas en las que tiene ciertos parámetros para autorizarlas o para conceder los aumentos posteriores. Puede decirse que la inflación siempre va adelante al incremento de las tarifas, lo que provoca cierta desesperación en los permisionarios.

Del personal técnico aeronáutico que se pretende utilizar, estamos hablando de pilotos aviadores, mecánicos, despachadores y en aviones de cierto tamaño de sobrecargos,

Desde luego este personal debe contar con las licencias y capacitaciones del caso en vigor, de acuerdo con los reglamentos de la ley de la materia. Este requisito parece impropio, por lo menos en esta fase, si consideramos, que aún no se tiene el permiso, y no sería prudente contratar personal, sin tener la certeza de contar con el citado permiso.

Manuales técnicos son manuales necesarios para la operación de la empresa, que por ser un aspecto meramente técnico, no amerita mayor comentario.

Las instalaciones y servicios se refieren al mantenimiento que constantemente es necesario dar a los aviones, y definir si se dará en la misma empresa o si por el contrario se contratarán los servicios de un taller autorizado.

El despacho de vuelos estará a cargo de un despachador de vuelos, con su licencia en vigor, y es el encargado de vigilar que los vuelos se hagan previendo condiciones meteorológicas, condiciones de las aeronaves en cuanto a carga, peso, etc.

El equipo de aeronavegación y radiocomunicación con que deben contar las aeronaves, usualmente es provisto por los fabricantes de los aviones ya que normalmente es un equipo estándar con el que salen de fábrica. Eventualmente algún propietario de aviones puede ordenar algún aparato más sofisticado.

De los aeródromos o aeropuertos que se utilizarán, existe la obligación de que éstos deben estar previamente autorizados por la Dirección General de Aeronáutica civil. Usualmente los taxis aéreos se establecen en las principa -

les ciudades del país y son aeropuertos controlados por el organismo descentralizado Aeropuertos y Servicios Auxiliares. A mayor abundamiento ninguna empresa adquiriría equipo costoso de por sí, para operar en aeródromos que no reunieran ciertos mínimos de seguridad.

La fundamentación legal la encontramos en los siguientes artículos de la Ley de Vías Generales de Comunicación:

Artículo 8.- En lo relativo a la necesidad de contar con concesión o permiso del Ejecutivo Federal; que el establecimiento del servicio obedecerá a un plan general que se dará a conocer al público dentro de los 15 días del mes de enero de cada año (en lo tocante a los taxis aéreos no se han publicado estos planes); el potencial económico de la zona, las vías de enlace; sujetarse a estudios previos económicos en los que se considere el evitar duplicidades, perspectivas de tránsito inicial, riquezas susceptibles de aprovechamiento, así como una planeación de la explotación.

Artículo 12.- Respecto a que sólo se otorgarán a ciudadanos mexicanos o a sociedades constituídas conforme a las leyes del país aunque dice que "para el caso que tuvieren o llegaren a tener uno o varios socios extranjeros, éstos se considerarán como nacionales respecto de la concesión, obligándose a no invocar, por lo que a ella se refiera la protección de sus gobiernos, bajo pena de perder, si lo hicieren, en beneficio de la nación todos los bienes que hubieren adquirido ..."

Como puede observarse este artículo acepta la posibilidad de que llegare a haber socios extranjeros, con la condición de renunciar a la protección de sus respectivos países.

Artículo 14.- Deberá presentarse solicitud, con - los estudios del caso.

Artículo 16.- Se refiere a que el otorgamiento del permiso se sujetará a los reglamentos y disposiciones administrativas.

Artículo 18.- Prohibición expresa de enajenar los- activos de la empresa sin la previa anuencia de la Dirección del ramo y en ningún caso a Gobiernos o Estados Extranjeros.

Artículo 40.- Obligación de sujetarse a los regla- mentos de la materia y a las condiciones técnicas relativas.

Artículo 48.- No se iniciará el servicio público - sin la previa autorización de la Secretaría de Comunicacio- nes y Transportes y sin haber cumplido con los requisitos - aplicables.

Artículo 319.- Del personal técnico aeronáutico.

Artículo 327.- Aeródromos y aeropuertos debidamen- te aprobados.

Artículo 330.- Habla del servicio público de trans porte aéreo no regular, no menciona la modalidad de taxi - aéreo, quizás porque la ley se expidió en años en que aún - no surgía en México la idea de este posible servicio públi- co.

Artículo 331.- Habla de que el servicio debe satis facer una necesidad o conveniencia pública, de que el soli- citante debe contar con capacidad, elementos técnicos y fi- nancieros.

Artículo 332.- Referido a diversos requisitos para iniciar la operación de un servicio de transporte aéreo, -- tanto regular como no regular. Como sería lo relativo a -- aeródromos, instalaciones y servicios auxiliares, equipo de vuelo y personal técnico, tarifas, seguros, y los demás que se le fijan en la concesión o permiso.

Respecto a aeródromos y aeropuertos, es necesario - delimitar estos dos términos. El artículo 327 de la Ley de Vías Generales de Comunicación nos menciona que: "aeródromo civil es toda área definida de tierra o de agua, adecuada para el despegue, aterrizaje y movimiento de aeronaves - civiles.

Los aeródromos civiles se dividen en aeródromos de servicio público y aeródromos de servicio privado".

En el mismo artículo se dice: "Aeropuerto es cualquier aeródromo civil de servicio público que cuente con - obras e instalaciones adecuadas para la operación de aeronaves de servicio público ..."

Videla Escalada en su obra Derecho Aeronáutico, tomo I<sup>13/</sup>, nos dice: "aeródromo se aplica a todas las superficies destinadas al aterrizaje o partida de aeronaves y se reserva el de aeropuerto para aquellos aeródromos dotados - de instalaciones de hangaraje, servicios de reparación y re aprovisionamiento, atención de pasajeros, carga y descarga de mercaderías y controles de vuelo y otras organizaciones tendientes a obtener la mayor seguridad en la operación".

---

13/ Escalada. Derecho Aeronáutico, tomo I, p. 410.

## 2. Otorgamiento del permiso

De acuerdo con el artículo 22 del Reglamento interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, corresponde a la Dirección General de Aeronáutica Civil, entre otras funciones, en la fracción III "tramitar las solicitudes de concesión o permiso para la prestación de los servicios de transporte aéreo nacional e internacional e intervenir en la negociación de convenios para la operación de líneas aéreas internacionales". Esto es, es atribución específica de esta Dirección, el autorizar este tipo de servicios y los consecuentes permisos necesarios para su explotación.

Una vez cumplidos los requisitos a que nos referimos en el apartado anterior, en la mejor forma posible, ya que muchos de ellos son de un carácter técnico que presentan dificultades muy especiales no fáciles de definir, el solicitante está en posibilidad de pedir que se le otorgue el permiso para su taxi aéreo, sin embargo la Dirección General de Aeronáutica Civil se reserva el derecho de concederlo, apoyándose en la facultad discrecional que la ley le permite.

Miguel Acosta Romero<sup>14/</sup>, en su obra ya citada, nos dice que la facultad discrecional consiste en: "La facultad que tienen los órganos del Estado para determinar su actuación, o abstención y, si deciden actuar, qué límite le darán a su actuación, y cuál será el contenido de la misma; es la libre apreciación que se le dá al órgano de la Administración Pública, con vistas a la oportunidad, la necesidad, la técnica, la equidad, o razones determinadas que pue

<sup>14/</sup> Acosta Romero, Miguel. Op. cit., pág. 436.

de apreciar circunstancialmente en cada caso, todo ello con los límites consignados en la Ley". Y luego continúa clasificando este tipo de facultades entre otras en facultad discrecional técnica que es la que: "se da cuando en la pro-pia ley se señala que deben apreciarse determinados datos - técnicos, ya sea de la realidad, o del conocimiento científico para ejercitar dicha facultad".

Salvados los obstáculos a que hemos hecho alusión, - en párrafos precedentes, se obtendrá el permiso de servicio público de taxi aéreo, el cual es elaborado por el Departamento de Transporte Aéreo Nacional (y por el Departamento de Transporte Aéreo Internacional en el caso de permiso para vuelos al extranjero) y firmado por el Director de Aeronáutica Civil.

El permiso debe inscribirse en el Registro Aeronáutico y se cuenta con un plazo de sesenta días para dar cumplimiento a los diversos requisitos fijados en el mismo, antes de poder iniciar el servicio público en cuestión.

Además de los requisitos ya mencionados, los que ya fueron cumplidos al presentar la solicitud del permiso, o - deberán cumplirse dentro de los sesenta días posteriores -- a la expedición del mismo, son de mencionarse los siguien-tes:

TARIFAS.- Se deberá obtener de la Dirección Gene - ral de Tarifas, Terminales y Servicios Conexos, dependiente de la misma secretaría, la tarifa aplicable al servicio público de taxi aéreo, así como sus reglas de aplicación. Cabe mencionar que esta dependencia autoriza las citadas tarifas considerando que se trate de taxi aéreo nacional o re-gional, siendo más altas las cuotas para el primer tipo de servicio que para el segundo.

Para autorizar la tarifa aplicable a los aviones - que se utilizarán en el servicio público aéreo, se toman en cuenta, las características de las aeronaves, si son de émbolo, si son de turbina, o turbohélice, si son monomotoras- o bimotores, el número de asientos de que dispone, si su ca bina es presurizada, el confort que puede tener el pasajero en cuanto a vibraciones, ruido de los motores, etc.

También son elementos para autorizar las tarifas - los costos en que incurrirá la empresa en un principio esti mados como serían consumo de combustible, sueldos de tripu lación, depreciación, seguros, gastos de administración, de venta, etc., considerando una utilidad razonable de acuerdo a la inversión que se haya hecho al respecto. Es de comen tarse que en los tiempos que vivimos con una inflación desen cadenada, y tomando en cuenta que los equipos son de impor tación por no fabricarse en México, así como el financia - miento de estos bienes es en moneda extranjera, los costos- aumentan considerablemente, dando como consecuencia que las tarifas resulten con frecuencia insuficientes para que este tipo de operaciones resulten rentables.

Las tarifas autorizadas se aplican por hora de vuelo, determinándose cuotas para el caso de pernocta, tarifa- reducida por más de tres horas voladas en un día, por hora- de espera.

La fundamentación legal la encontramos en los artí- culos 49, 50, 330 inciso C, 332 inciso D, de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

FIANZA.- Se debe otorgar fianza por la cantidad de \$50,000.00 (cincuenta mil pesos) en el caso de taxi aéreo-- nacional y de \$10,000.00 (diez mil pesos) en el caso de ta- xi aéreo regional, para garantizar el cumplimiento de las - obligaciones que fija el permiso. Esta fianza debe ser a -

favor de la Tesorería de la Federación y a disposición de la Dirección General de Aeronáutica Civil, debe ser sin vencimiento, renunciando la afianzadora a determinados beneficios para en caso de reclamación por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes pueda hacerla efectiva, sin impedimento de ninguna especie. Anteriormente la Secretaría mencionada exigía que se otorgara una fianza para cada permiso, esto es, cada año debía presentarse nueva fianza, actualmente, sólo exige que se mantenga en vigor la que se presentó con el primer permiso, mostrando para el caso el recibo del pago de primas de la fianza; la cual no puede cancelarse si no es con la autorización expresa de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL.- La empresa debe contar con póliza de responsabilidad civil, que debe proteger tanto a los pasajeros como a terceros. La póliza debe contratarse con Institución Nacional autorizada. Este tema se tratará con mayor amplitud dentro de este mismo capítulo.

DIRECTIVA 24020.- Se deberá acreditar el cumplimiento de los requisitos técnicos establecidos en la directiva de aeronavegabilidad obligatoria no. 24020. Por ser requisitos meramente técnicos, únicamente se mencionarán como información adicional a esta tesis:

1. Presentar manual de operaciones de la empresa.
2. Acreditar que cuenta con manual de publicación de información aeronáutica (pia) para cada uno de sus aviones.
3. Acreditar que las aeronaves cuentan con radio y equipo complementario.

4. Acreditar que las aeronaves cuentan con equipo de navegación y comunicación.
5. Acreditar que cada aeronave cuenta con equipo complementario para supervivencia (botiquines y extintores).
6. En lo aplicable, las aeronaves deben contar con chalecos salvavidas, balsas salvavidas, equipo de radio autoflotante.
7. Contratar despachador de vuelos, el que debe contar con la información técnica necesaria.
8. Celebrar contrato con el organismo desconcentrado servicios a la navegación en el espacio aéreo mexicano respecto a las radioayudas, que este organismo proporciona.
9. Presentar manual de vuelo de cada aeronave.
10. Presentar manual de mantenimiento por cada avión.
11. Acreditar que el equipo de vuelo es el adecuado y que cuenta con certificados de aeronavegabilidad en vigor.
12. Presentar manual general de mantenimiento de la empresa.
13. Comunicar quien abastecerá de combustible a la empresa.
14. Presentar programa de adiestramiento teórico prácti

co para el personal técnico aeronáutico, que tenga a su servicio la empresa.

15. Proporcionar nombres, números de licencias, y capacidades del personal técnico aeronáutico que hayan contratado.
16. Que las operaciones de las aeronaves se efectúen en aeródromos o aeropuertos debidamente autorizados.

Estos son los requisitos técnicos, que no ameritan mayor comentario precisamente por su carácter técnico.

REGISTRO.- Inscribir el permiso que se obtenga en el Registro Aeronáutico Mexicano.

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL.- Garantizar mediante contrato de seguro su responsabilidad por daños que sufran las tripulaciones que operan las aeronaves en los términos de la Ley Federal del Trabajo y demás leyes aplicables.

DISTINTIVO.- En el fuselaje deberán pintarse: las marcas de nacionalidad y matrículas, nombre del permisionario, las palabras Taxi Aéreo.

CONTRATOS.- Para celebrar cualquier convenio o contrato relacionado con la explotación del servicio público aéreo, se requiere autorización previa de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

INFORMES.- Mensualmente se deberá informar a la mencionada Dirección de las actividades aéreas, con datos técnicos, administrativos y estadísticos, y rendir un informe anual económico estadístico.

PROHIBICION.- El servicio público de Taxi Aéreo se autoriza para pasajeros, sus pertenencias, de uso y aprovechamiento personal y directo. Los vuelos serán sin límite de escalas, con disponibilidad completa del cupo de la aeronave, ajustándose al contrato tipo debidamente autorizado.- El servicio no estará sujeto a un itinerario u horario fijo.

Son aplicables a los requisitos mencionados los siguientes artículos de la Ley de Vías Generales de Comunicación: 17 fianzas, 50 tarifas, 127 seguro de responsabilidad objetiva, 326 control de tránsito aéreo, 343 seguro de responsabilidad civil-límites, 344 seguro equipaje, 345 indemnización por retraso, 349 responsabilidad por carga o equipaje facturado, 351 responsabilidad por daños a terceros, 371 del Registro Aeronáutico Mexicano.

### 3. Vigencia del permiso

Normalmente los permisos de taxi aéreo se conceden por un término de dos años, anteriormente la vigencia de los mismos era por un año. Esto no quiere decir que no puedan expedirse por un plazo mayor al de dos años.

### 4. Revocación del permiso

El artículo 38 de la ley de vías generales de comunicación, establece que: "los permisos serán revocables en la forma y términos que establezcan esta ley y sus reglamentos". Como puede observarse en forma por demás vaga se establece lo relativo a la revocación del permiso en la ley.- Sin embargo en el cuerpo de los permisos usualmente se establece en uno de sus párrafos: "en caso de que la permisionaria deje de cumplir con los requisitos establecidos en es

ta condición (la tercera), por causas a ella imputables, el permiso quedará revocado automáticamente".

Los requisitos a que se refiere la condición tercera son los relativos a: contar con tarifas autorizadas, otorgar fianza para garantizar el cumplimiento del permiso, contratar seguro de responsabilidad civil, cumplir con los requisitos técnicos fijados en la Directiva de Aeronavegabilidad obligatoria no. 24020, celebrar contrato de prestación de servicios con el organismo SERVICIOS A LA NAVEGACION EN EL ESPACIO AEREO MEXICANO, inscribir el permiso en el Registro Aeronáutico Mexicano. Cualquiera de los requisitos que se fijan en el permiso puede dar pie a que se revoque automáticamente.

La cláusula o condición décima primera del citado permiso menciona: "La Dirección General de Aeronáutica Civil, podrá resolver en forma administrativa la revocación de este permiso en fecha anterior a su vencimiento en los términos del artículo 29 y demás relativos de la Ley de Vías Generales de Comunicación y aplicación supletoria".

El artículo 29 se refiere a las causas de caducidad de las concesiones y entre otras menciona las siguientes:

- Por no presentar los planos relativos a puertos aéreos o de instalaciones dentro del término señalado en las concesiones.
- Por no construir o establecer parte o la totalidad de las vías u obras convenidas.
- Por interrumpir el servicio público sin causa justi

ficada o sin previa autorización.

- Por enajenar la concesión, alguno de los derechos - en ella contenidos, o los bienes afectos al servi - cio, sin la previa aprobación de la Secretaría de - Comunicaciones.
- Por ceder, gravar, hipotecar o enajenar la conce -- sión, los derechos, o los bienes afectos al servi - cio público o algún Gobierno o Estado extranjero o porque se le admitan como socios.
- Porque el concesionario cambie su nacionalidad mexi - cana.
- Por no otorgar la fianza o constituir el depósito a que se refiere el artículo 17.
- Por incumplir lo dispuesto en el artículo 127 de es - ta ley -que se refiere al seguro que debe cubrir la - responsabilidad objetiva del permisionario-.

##### 5. Responsabilidades del permisionario

Las principales responsabilidades del permisionario, se pueden resumir en los puntos que se mencionan a continua - ción:

- Contar con tarifa autorizada, y aplicarla rigurosa - mente.
- Contratar seguro de responsabilidad civil, por cada una de las aeronaves que tenga en operación.

- Otorgar fianza para garantizar el cumplimiento del permiso que se ha concedido, puede haber necesidad de otorgar otras fianzas, como en el caso del contrato que se celebre con el organismo Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano.
- Cumplir con los requisitos técnicos que se le fijaron en el permiso.
- Informar mensualmente a la Dirección General de Aeronáutica Civil sobre sus operaciones y anualmente presentar un informe económico estadístico.
- Informar trimestralmente a la Dirección General de Tarifas sobre el resultado de sus operaciones desglosando la información tanto de ingresos como de gastos por mes y por tipo de aeronave-.
- Solicitar autorización previa sobre cualquier operación o contrato, que afecte los derechos del permiso, o los bienes afectos al mismo.
- Solicitar autorización previa para modificar la estructura social cuando sean sociedades las titulares del permiso de taxi aéreo.
- Cumplir con los diversos reglamentos de la ley de la materia, principalmente en lo relativo a operación de los aviones, así como del trabajo de los pilotos y demás personal técnico a su servicio.
- Cumplir con lo preceptuado en otras leyes principalmente en las de carácter fiscal.

Como puede observarse son muchas las responsabilidades que adquiere una empresa al concedérsele un permiso de este tipo, aún tratándose de una pequeña con una sola aeronave.

6. Obligación pública de asegurar el servicio de taxi aéreo

Por tratarse de un servicio público como ya lo hemos expuesto, es responsabilidad de las autoridades respectivas, con base en la ley de la materia vigilar que se responda de los daños que pueden sufrir los usuarios de este tipo de servicios.

Por la misma naturaleza de la aviación, los pasajeros están expuestos a sufrir lesiones en un accidente y muchas veces los accidentes son fatales. Lo mismo pueden sufrir daños o perjuicios sus bienes o patrimonios. En la operación de los aviones también pueden sufrir daños terceros ajenos al avión, ya sea porque se desprendan objetos -- en el aire, o porque una aeronave tenga una colisión o simplemente porque se precipite a tierra el aparato causando daños a terceros tanto en sus bienes como en sus personas.

Normalmente las autoridades vigilan que se tengan contratados los seguros que cubran estas eventualidades, y por regla general no dejan volar ninguna aeronave de servicio público si no demuestra que cuenta con la póliza de seguro de responsabilidad civil en vigor.

De acuerdo con el artículo 342 las empresas concesionarias y permisionarias de servicio público de transporte aéreo tanto regular como no regular, serán responsables por los daños causados con motivo del transporte:

- a) Por muerte, lesiones, o cualquier otro daño causado al pasajero;
- b) Por destrucción o avería de su equipaje de mano;
- c) Por retraso en el transporte.

El artículo 343 establece que el permisionario podrá garantizar el pago de las indemnizaciones en alguna de las siguientes formas:

- "a) Mediante seguro contratado con institución debidamente autorizada de manera tal que cubra dicha responsabilidad a satisfacción de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes".
- "b) Mediante depósito en efectivo en la Nacional Financiera, S.A. por una suma que garantice el riesgo, en los términos del reglamento respectivo".

Cabe mencionar que esta segunda forma de garantizar las indemnizaciones no la acepta la Secretaría, quizá por estar más definida y ser más común el utilizar pólizas de seguro, para este tipo de responsabilidades.

El artículo 127 de la ley de la materia, en su penúltimo párrafo establece que: "los transportistas que incumplan la obligación de asegurar a los viajeros, independientemente de las sanciones a que se hicieran acreedores por esta omisión, deberán pagar las indemnizaciones correspondientes en los términos establecidos en este precepto. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes podrá garantizar con bienes propiedad de los responsables el cumplimiento de estas disposiciones".

Por lo expuesto puede inferirse que la obligación de los permisionarios es en cuanto a contratar seguros de responsabilidad, por lo que hace a pasajeros, tripulantes y terceros. Esto es, por lo que hace al seguro del avión --- (seguro de casco) no existe la obligación de acreditar esta situación, sin embargo es de una gran importancia este tipo de seguro, ya que se ha dado el caso de siniestros en los que al no contar con este tipo de seguros en vigor, las empresas han desaparecido al no contar con recursos para reponer el equipo accidentado.

A mayor abundamiento de nada le serviría a un acreedor o proveedor que hubiera financiado un avión, o que lo hubiera vendido, sin que le hubieran liquidado su importe, al registrar un gravamen sobre el mismo, sino estuviera debidamente asegurado, para en caso de siniestro se le garantice el importe del adeudo. Por tanto, debería ser obligatorio este tipo de seguro.

7. Monto de las indemnizaciones en México y en el extranjero.

El monto de las coberturas que debe contratar el permisionario en los seguros de responsabilidad civil son los siguientes:

Por daños causados a pasajeros:

- a) Por muerte o invalidez total permanente, la cantidad de \$100,000.00, por pasajero.
- b) Por lesiones que ocasionen invalidez parcial permanente, la cantidad de \$50,000.00 por pasajero.

- c) Por lesiones que ocasionen invalidez parcial temporal, la suma de \$50,000.00 por pasajero.
- d) Por reembolso de gastos médicos, la cantidad de --- \$50,000.00 por pasajero.

Por destrucción o avería de equipaje:

Se limita a la suma de \$100.00 por pieza en equipaje de mano y de \$500.00 en caso de ser facturado.

Por carga:

Por este concepto se deberá cubrir la cantidad de - \$20.00 por kilo de peso bruto.

Por daños a terceros:

La indemnización no excederá el límite máximo de - acuerdo al tipo de aeronave en la forma siguiente:

- Aeronaves hasta de 5,000 kgs. de peso bruto la suma de \$60,000.00
- Por aeronaves hasta de 20,000 kgs. de peso bruto la suma de \$50,000.00
- Por aeronaves hasta de 40,000 kgs. de peso bruto la suma de \$300,000.00
- Por aeronaves de más de 40,000 kgs. de peso bruto la suma de \$600,000.00.

Quando se causen daños a las personas y a las cosas, el monto de la indemnización que se fije para reparar el - causado a las personas, no excederá de dos tercios de la in demnización fijada.

Cuando sean varias las personas dañadas, la indemnización, sin exceder de los máximos establecidos, se distribuirá proporcionalmente a los daños sufridos.

Por lo que hace a la cobertura de pasajeros, se entenderá que los daños se causaron con motivo del transporte, si son el resultado de hechos ocurridos en el lapso de tiempo desde el momento en que el pasajero aborda la aeronave - hasta el momento del desembarque, ya sea a la terminación - del viaje previsto en el contrato de transporte, o en el -- caso de un aterrizaje forzoso o accidental.

Por lo que hace a la cobertura de gastos médicos, - se deberá cubrir a los pasajeros por un período que no excederá de 90 días los gastos que se originen por la asisten - cia médica, la hospitalización y los aparatos de prótesis y ortopedia, pero no podrán exceder del monto que corresponda por indemnización por muerte, ésto es \$100,000.00. Mientr - as dure la rehabilitación antes de que sea declarada la - incapacidad, el pasajero tendrá derecho a que se le pague - el salario mínimo vigente en la zona donde trabaje, en caso de cesantía donde resida, que se cubrirá íntegro el primer - día de cada semana (día hábil).

Las coberturas no dejan de ser bastante exiguas, si consideramos que tienen varios años de estarse aplicando, - y en ese lapso el valor de las cosas se ha incrementado consi - derablemente (de 5 a 10 veces). Además, debe considerarse que las personas que usualmente utilizan ese medio de - transporte pertenecen a un estrato social de mayor poder econ - ómico; por consecuencia es recomendable que los permisionarios contraten seguros con coberturas más amplias que las mencionadas, para cubrir las eventualidades del caso.

Un problema importante surge en el caso de transporte aéreo internacional, o sea, cuando un taxi aéreo mexicano realice vuelos al extranjero.

Podemos afirmar que la mayor parte de estos vuelos son a Estados Unidos de Norte América, por razones obvias de colindancia geográfica y por la gran influencia económica de ese país con el nuestro.

En la Convención de Varsovia del 12 de octubre de 1929, a la cual se adhirió México el 14 de febrero de 1933, se estableció como límite máximo de responsabilidad de un transportador aéreo, en caso de lesiones o muerte del pasajero, hasta un límite fijo de 125,000 francos oro que equivaldría aproximadamente a \$10,000 dólares moneda de los Estados Unidos de América. Y en nuestra moneda más de un millón de pesos.

Posteriormente en el Protocolo de La Haya del 28 de septiembre de 1955, que fue una modificación a la Convención de Varsovia y, después de diversas sesiones en las que se discutió el tema del límite de responsabilidad se acordó elevarlo a 250,000 francos oro, al límite por pasajero, aproximadamente \$20,000 dólares de los Estados Unidos de América, y dos millones de pesos en nuestra moneda; para cubrir lesiones o muerte del pasajero.

En el caso del Protocolo de La Haya, Estados Unidos de América proponía aumentos hasta de un 300% en los límites máximos de responsabilidad, lo cual resultaba excesivo para otros países que no tenían un gran desarrollo en el transporte aéreo y que su situación económica era muy inferior a la del vecino país del norte.

En el Protocolo se previó que la conversión a Francos se haría en el momento de la sentencia.

México suscribió y ratificó el Protocolo el 15 de julio de 1957.

En 1966, se firma el Acuerdo de Montreal, que no es precisamente un convenio sino un pacto privado que celebran las líneas aéreas miembros de la Asociación Internacional del Transporte Aéreo (I.A.T.A.), con la Junta de Aeronáutica Civil de los Estados Unidos de América para operar en ese país.

Las empresas contratantes acordaron que el monto máximo de responsabilidad por muerte o lesión del pasajero, ascendería a \$75,000.00 dólares de Estados Unidos de América, sin que operara el beneficio a favor del transportador previsto en la Convención de Varsovia. Las disposiciones de este acuerdo aplican para las empresas siempre y cuando incluyan un punto de los Estados Unidos de América, como punto de origen, punto de destino o lugar de escala convenido.

Esta última cifra es la que las autoridades de Estados Unidos de América obligan a contratar como seguro de responsabilidad civil por pasajero para las líneas aéreas que operen en ese país. La cual como ya se dijo, no está basada en un acuerdo multilateral de Estados contratantes, sino en un acuerdo privado entre ciertas empresas aéreas y las autoridades aeronáuticas del susodicho país.

Cabe mencionar que la Comisión de Aeronáutica Civil de Estados Unidos de América tiene en estudio la aplicación de las siguientes coberturas mínimas de responsabilidad ci-

vil, que serían también aplicables a pequeñas aeronaves:

- A terceros en sus personas \$300,000 dólares por persona.
- A pasajeros \$300,000.00 dólares por pasajero.

Como puede observarse no existe comparación entre los límites de responsabilidad civil aplicables legalmente en nuestro país y los que se mencionan en párrafos precedentes, por lo que se debe tener especial cuidado por parte de los taxis aéreos de observar estas disposiciones, por la posible responsabilidad en que se puede incurrir en los vuelos al extranjero.

Como comentario de este apartado, las convenciones y acuerdos de que se ha hablado, propiamente son aplicables a las grandes líneas aéreas que efectúan transportación masiva al o del extranjero y, por extensión puede decirse que se aplican a las pequeñas aeronaves, como en el caso de los taxis aéreos. Para los taxis aéreos no existen convenios o acuerdos de tipo internacional celebrados a la fecha.

#### 8. Principales infracciones

A continuación se mencionan aquellas infracciones previstas en la Ley de Vías Generales de Comunicación y que en la práctica se observa que se cometen con mayor incidencia. Las infracciones y sanciones correlativas las encontramos en el libro séptimo de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

"Art. 523.- El que sin concesión o permiso de la Secretaría de Comunicaciones, construya o explote vías generales de comunicación, perderá en beneficio de la nación las obras ejecutadas, las instalaciones establecidas y todos los bienes muebles e inmuebles dedicados a la explota -

ción, y pagará una multa de cincuenta a cinco mil pesos a juicio de la misma Secretaría ..."

"Art. 526.- La infracción del artículo 48 de esta Ley se sancionará con multa de doscientos a mil pesos, sin perjuicio de que la Secretaría acuerde la suspensión de los servicios en los casos en que lo estime conveniente." El artículo 48 se refiere a que no deberá iniciarse la explotación de un servicio público aéreo, si no se autoriza el mismo, al haberse cumplido los requisitos del permiso.

Art. 527. Se refiere a la aplicación de tarifas que no hayan sido previamente aprobadas por la Secretaría de Comunicaciones, lo que se castigará con multa de cien a mil pesos .

"Art. 539.- Se impondrá multa de cincuenta a dos mil pesos de no devolverse lo cobrado indebidamente en la aplicación de las tarifas."

"Art. 542.- Se impondrá multa de veinte a quinientos pesos al propietario de una embarcación o aeronave que dentro del plazo de veinte días no de cuenta a la Secretaría de Comunicaciones de los cambios de propiedad o gravámenes impuestos a dichos medios de transporte".

Esta infracción es muy común en la práctica, principalmente si consideramos que integrar la documentación para un cambio de propiedad es dilatado, no se diga si tienen que anexarse testimonios notariales relativos a gravámenes de las aeronaves, lo que hace que se rebase el término de veinte días.

Art. 546.- Se refiere a la sanción que se impondrá

al piloto de una aeronave o propietario de la misma que salga de un aeropuerto si se le prohibió salir por mal tiempo. Sufrirá prisión de tres meses a un año.

"Art. 555.- Se impondrá multa de doscientos cincuenta a cincuenta mil pesos al propietario, poseedor u operador de aeronaves civiles, en los siguientes casos:

- I.- Por permitir que la aeronave transite:
  - a) Sin marcas de nacionalidad y matrícula;
  - b) Sin certificado de aeronavegabilidad o certificado de matrícula, o cuando tales documentos estén vencidos o sean falsos;
  - c) Tripuladas por personas que carezcan de la licencia correspondiente;
  - d) Sin los instrumentos de seguridad y equipo de auxilio que corresponda;
  - e) Sin hacer uso de las instalaciones y de los servicios auxiliares de la navegación aérea, salvo casos de fuerza mayor;
- II.- Por matricular la aeronave en el registro de otro Estado sin haber obtenido la cancelación de la matrícula mexicana;
- III.- Por alterar o modificar las marcas de nacionalidad y matrícula de la aeronave sin autorización de la Secretaría de Comunicaciones;
- IV.- Por ordenar al comandante o piloto de la aeronave actos que impliquen violación de esta ley o de sus reglamentos;
- V.- Por internar al país una aeronave extranjera, por llevar una aeronave mexicana al extranjero sin cum-

plir con los requisitos exigidos por la ley;

- VI.- Por no hacer del conocimiento de la Secretaría de - Comunicaciones, de manera inmediata, los accidentes ocurridos a sus aeronaves;
- VII.- Por negarse a participar en las operaciones de búsqueda y salvamento.
- VIII.- Por permitir que su aeronave estorbe o impida el - tránsito o la circulación en los aeródromos;
- IX.- Por cualquier violación a los reglamentos de los -- aeródromos.

Tratándose de empresas de servicio público, el mínimo de la sanción será de cinco mil pesos".

Es frecuente el caso de aeronaves mexicanas que se llevan al extranjero, principalmente para mantenimiento, el cual arguyen los propietarios es más barato y más rápido en el vecino país del norte. En el caso de aeronaves de turbina, a la fecha no existen en el país talleres que puedan - darles mantenimiento a estas aeronaves dedicadas al taxi aéreo.

Por la importancia del siguiente artículo se transcribe en su totalidad:

"Art. 556.- Se impondrá multa de cincuenta a cinco mil pesos al piloto o comandante de cualquier aeronave ci--vil:

"I.- Por no utilizar durante la operación de la aeronave,

los servicios de instalaciones, ayudas a la navegación aérea y demás servicios auxiliares de seguridad;

- "II.- Por desobedecer las órdenes e instrucciones que reciba con respecto al tránsito aéreo;
- "III.- Por tripular la aeronave sin llevar consigo la licencia respectiva o sin las facultades que deben aparecer en la misma, o con la licencia suspendida o vencida. Igual sanción se impondrá a los demás miembros de la tripulación de vuelo que se encuentren en el mismo caso;
- "IV.- Por permitir a cualquier persona que no sea miembro de la tripulación de vuelo tomar parte en las operaciones de la aeronave, salvo fuerza mayor comprobada;
- "V.- Por transportar armas, artículos peligrosos, inflamables, explosivos y otros semejantes, sin la debida autorización;
- "VI.- Por transportar enfermos contagiosos o mentales, o a cadáveres sin la autorización correspondiente;
- "VII.- Por abandonar a la aeronave, a la demás tripulación, a los pasajeros a la carga y demás efectos en lugar que no sea precisamente el terminal del vuelo y sin causa grave justificada;
- "VIII.- Por tripular la aeronave en estado de intoxicación alcohólica, igual sanción se impondrá a cualquier miembro de la tripulación de vuelo que se encuentre en el mismo caso;

- "IX.- Por permitir que un miembro de la tripulación de --vuelo participe en las operaciones de la aeronave, -en estado de intoxicación alcohólica;
- "X.- Por actos u omisiones que, activa o pasivamente, -tiendan a la comisión del delito de contrabando;
- "XI.- Por volar sobre zonas prohibidas;
- "XII.- Por iniciar el vuelo sin cerciorarse de la vigencia del certificado de aeronavegabilidad, de las licencias de la tripulación de vuelo y de la aeronave -que ostente las marcas de nacionalidad y matrícula;
- "XIII.- Por permitir el uso de aparatos aerofotográficos y aerotopográficos a bordo de la aeronave en vuelo, -sin la debida autorización;
- "XIV.- Por realizar vuelos acrobáticos, rasantes o de exhibición en lugares habitados;
- "XV.- Por arrojar o tolerar que innecesariamente se arrojen desde la aeronave en vuelo, objetos o lastre;
- "XVI.- Por realizar vuelos de demostración, pruebas técnicas o de instrucción, sin la debida autorización;
- "XVII.- Por negarse a participar en las operaciones de búsqueda y salvamento;
- "XVIII.- Por no participar inmediatamente a la Secretaría de Comunicaciones de los accidentes que le ocurran o -aquellos otros de que tenga conocimiento por razón de sus funciones;

"XIX.- En caso de tripular una aeronave civil extranjera - en vuelo de internación al país, por no aterrizar - en los aeródromos civiles que hayan sido fijados en el permiso o autorización correspondiente;

"XX.- En el caso de tripular una aeronave civil extranjera, realizar o permitir que se realicen a bordo de la aeronave en vuelo, planificaciones aerofotográficas o aerotopográficas".

Art. 557.- Este artículo sanciona con multa de mil a cincuenta mil pesos a las empresas de transporte aéreo no regular, como sería el caso de las de taxi aéreo y a las - que realicen vuelos especiales de servicio público por co - brar cuotas inferiores a las que se cobran en el servicio - de transporte aéreo regular.

Art. 563.- Prevé suspensión hasta por seis meses - en las licencias del personal técnico aeronáutico por viola - ciones a las disposiciones sobre seguridad y eficiencia.

Art. 565.- Este artículo prevé sanciones además de las previstas en el artículo 556, de prisión hasta por seis meses y suspensión por el mismo término en los privilegios - de la licencia respectiva, al piloto, comandante o miembro - de la tripulación, por violaciones a las diferentes fraccio - nes del artículo 556.

Artículo 566.- Multa de cincuenta a cinco mil pe-- sos y prisión hasta por seis meses al comandante o piloto - de un avión que realice vuelos, después de que una aeronave haya sufrido reparaciones o modificaciones en su planeador, motor o hélice, sin la inspección y aprobación de la Secretaria.

"Art. 570.- Se aplicarán a la navegación aérea en su caso, las disposiciones del código penal para el Distrito Federal relativas a la piratería".

Art. 590.- Establece que cualquier otra infracción, no prevista en este capítulo, será sancionada por la Secretaría de Comunicaciones con multa hasta de cincuenta mil pesos.

En este último artículo pueden contemplarse un sinnúmero de actos que pueden resultar infracciones a la ley y reglamentos de la materia que sería prolijo enunciar como podrían ser los siguientes:

- Enajenar las acciones de una sociedad que explote vías generales de comunicación, en la modalidad de taxi aéreo, sin la previa autorización de la Secretaría.
- No presentar en su oportunidad las pólizas de seguro o de fianzas o la renovación de las mismas.
- No presentar oportunamente la documentación de importación de una aeronave, para efectos de registro.
- No solicitar la cancelación de la matrícula extranjera de una aeronave a la que se le haya asignado matrícula mexicana, o no presentar la documentación del caso.
- El hecho de hacer publicidad para promover el servicio público en contravención a las condiciones del permiso que se concedió.

- Por continuar prestando el servicio público aéreo - una vez que el permiso llegó a su término, sin haberse solicitado oportunamente la renovación del mismo.
- Por no presentar, o no hacerlo oportunamente los informes que deben rendirse a la Secretaría de Comunicaciones respecto a las operaciones de la permisionaria.

#### 9. Infracciones y delitos en el ámbito internacional

Con el transcurso del tiempo, la aviación, además de resolver problemas tanto en el traslado de personas y mercaderías a diferentes lugares del mundo, se vió afectada por hechos ilícitos en cuanto a secuestros, ataques a los aviones, a sus ocupantes, etc. Motivados éstos hechos ilícitos principalmente por motivos políticos, ya que las aeronaves han sido un símbolo o representación de los países.

En el convenio de Tokio de 1963 se trató lo relativo a infracciones y actos cometidos a bordo de aeronaves, dándose una definición de interferencia en el vuelo de las aeronaves como "actos que pueden poner o que pongan en peligro la seguridad de la aeronave o de las personas o bienes en la misma, o que pongan en peligro el buen orden y la disciplina de a bordo, mientras se halle en vuelo".

México y Estados Unidos de América ratificaron el convenio en 1969, como consecuencia de la piratería aérea, que se había venido experimentando en todo el mundo.

De acuerdo con el convenio, es aplicable a infracciones y actos cometidos por una persona a bordo de cualquier aeronave matriculada en un Estado contratante mien-

tras se halle en vuelo, en la superficie de alta mar o cualquier zona situada fuera del territorio de un Estado. Este convenio excluye delitos o infracciones que se cometen en aeronaves militares y de policía.

Podemos inferir que aplicaría también a las aeronaves que se utilizan en un taxi aéreo aunque la experiencia nos muestra que los actos de piratería normalmente se cometen en aviones de líneas aéreas de gran tamaño, quizá porque transportan considerable número de pasajeros entre los que pueden confundirse los posibles aeropiratas. Además, los grandes aviones tienen mayor autonomía para obligarlos a desviarse a países distantes.

En el artículo tercero, del citado convenio, se establece que será competente para conocer de estos delitos o infracciones, el estado en que se encuentre matriculada la aeronave, y en casos excepcionales el estado sobrevolado podrá tener jurisdicción.

En el convenio de la Haya de 1970 para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, se precisó más el contenido del delito y así se dice en su artículo primero que "comete un delito toda persona que a bordo de una aeronave en vuelo:

a).- Ilícitamente, mediante violencia, amenaza de violencia o cualquier otra forma de intimidación, se apodere de tal aeronave, ejerza el control de la misma, o intente cometer cualquiera de tales actos;

b).- Sea cómplice de la persona que comete o intente cometer cualquiera de tales actos"15/.

En este convenio se excluyen también las aeronaves militares, de aduanas, o de policía.

Se subsana en esta convención lo relativo a competencia, previendo que lo serán en caso de apoderamiento ilícito:

- 1.- El estado que otorgó la matrícula.
- 2.- El Estado en donde la aeronave aterrice con el delincuente a bordo.
- 3.- El Estado del domicilio del arrendador de la aeronave.
- 4.- El Estado en donde se encuentre el presunto delincuente, si no existe tratado de extradición.
- 5.- El Estado que asignó la matrícula cuando existan organización de explotación en común, o sea, cuando se utilicen aeronaves de matrícula común.

En la convención se propuso la extradición obligatoria, la cual no fue aceptada, ya que representaría un tratado multilateral de extradición.

El convenio fue aprobado en nuestro país por la Cámara de Senadores el 20 de diciembre de 1971.

En Montreal, Canadá, en 1971, se suscribió el Convenio para la Represión de los Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Aviación Civil. Este Convenio y los de Tokio y La Haya configuran los acuerdos a nivel internacional para prevenir y castigar los atentados contra la aeronavegación.

En su artículo primero, se establece que comete un delito toda persona que:

- "a) Realice contra una persona abordo de una aeronave - en vuelo actos de violencia, que por su naturaleza, constituyan un peligro para la seguridad de la aeronave;
- "b) Destruya una aeronave en servicio o le cause daños- que la incapaciten para el vuelo o que, por su naturaleza, constituya un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo;
- "c) Coloque o haga colocar en una aeronave en servicio, por cualquier medio, un artefacto o substancia capaz de destruir tal aeronave o de causarles daños - que incapaciten para el vuelo o que, por su naturaleza, constituyan un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo;
- "d) Destruya o dañe las instalaciones, o servicios de la navegación aérea o perturbe su funcionamiento, - si tales actos por su naturaleza constituyen un peligro para la seguridad de las aeronaves en vuelo"<sup>16/</sup>

En esta convención se habló de "penas severas", pero no se precisó mayormente sobre las sanciones procedentes.

Al igual que las otras Convenciones, su contenido no aplica a aeronaves militares, de aduana o de policía.

En este convenio se intentó considerar cualquier delito o atentado contra la seguridad de la navegación aérea, en su aspecto de aviación civil.

Cuarenta y nueve Estados habían ratificado su contenido hasta el año de 1974.

<sup>16/</sup> Convenciones Internacionales de Derecho Aeronáutico, - pág. 209.

C A P I T U L O   I V

LEY DEL REGISTRO FEDERAL DE  
VEHICULOS Y SU REGLAMENTO -  
REGLAMENTO INTERIOR DE LA SE  
CRETARIA DE HACIENDA Y CREDI  
TO PUBLICO

LEY DEL REGISTRO FEDERAL DE VEHICULOS Y SU  
REGLAMENTO - REGLAMENTO INTERIOR DE LA SE-  
CRETARIA DE HACIENDA Y CREDITO PU  
BLICO

Antes de desarrollar el temario de este capítulo, -  
empezaremos por analizar algunas de las competencias de las  
unidades administrativas de la Secretaría de Hacienda y Cré  
dito Público a través del reglamento interior de la citada-  
Secretaría.

El artículo 70 nos habla de la competencia de la Di  
rección General de Aduanas:

"X.- Llevar el Registro Nacional de Importadores y  
Exportadores".

"XV.- Aplicar la legislación aduanera, incluyendo-  
la ley de valoración aduanera de las mercancías de importa-  
ción; autorizar y supervisar las operaciones aduaneras y-  
aplicar los subsidios, franquicias, exenciones y estímulos-  
fiscales que se otorguen con arreglo a las disposiciones de  
la materia".

"XIX.- Recaudar los impuestos que se causen con mo  
tivo de la importación de bienes, y sus recargos, observan-  
do los sistemas, procedimientos e instrucciones que fije la  
Tesorería de la Federación".

En el caso de importación de aeronaves para servi -  
cio público aéreo, así como de partes y componentes para -

las mismas, la importación deberá llevarse a cabo por las aduanas autorizadas. En dichas aduanas se aplicarán las franquicias que se obtengan, aunque las concedan otras Direcciones. En cuanto al Registro de Importadores y Exportadores, es conveniente que las empresas de este ramo cuenten con él, para mayor fluidez en sus despachos aduanales.

Según el artículo 80 compete a la Dirección General del Registro Federal de vehículos:

"I.- Proponer para aprobación superior, la política, los planes y programas en materia de inscripción en el Registro Federal de Vehículos, autorización de operaciones temporales de vehículos, comprobación de la legal estancia en el país de vehículos, y el correcto pago de los impuestos y derechos relacionados con estos vehículos, liquidación de dichos conceptos de ingresos, imposición de sanciones por infracciones, cobro coactivo, recaudación de los mismos, y recursos administrativos de su competencia".

"IV.- Intervenir en materia de impuesto sobre tenencia y uso de automóviles en la formulación de convenios y acuerdos de coordinación fiscal con las entidades federativas, así como cuidar y promover el cumplimiento de las obligaciones derivadas de los mismos".

A partir del ejercicio de 1981, los aviones particulares causan el Impuesto sobre Tenencia o Uso de Automóviles, los de servicio público aéreo no, por lo que debería decir Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos.

"V.- Recibir de los particulares, y en su caso, exigir los avisos, manifestaciones y demás documentación que conforme a la Legislación Aduanera y a la Ley del Registro Federal de Vehículos deban presentarse ante la misma, -

así como diseñar y aprobar las formas oficiales de avisos, manifestaciones y demás documentos, requeridos por las disposiciones referentes a la materia de su competencia y dar instrucciones para su formulación por parte de los obligados".

"VI.- Resolver las consultas que formulen los interesados en situaciones reales y concretas sobre la aplicación de las disposiciones materia de su competencia y sobre las autorizaciones y permisos previstos en las mismas, otorgar las franquicias para la importación de vehículos y comprobar el cumplimiento de los requisitos por los que se otorgaron así como resolver en la materia de su competencia las solicitudes de devolución de cantidades pagadas indebidamente".

Es de suma importancia esta competencia en lo relativo al otorgamiento de las franquicias para la importación de vehículos, ya que las aeronaves destinadas a taxi aéreo, pueden gozar de estas franquicias, lo que representa el ahorro en impuestos de hasta un noventa por ciento del valor de las mismas.

"VIII.- Ordenar y practicar visitas domiciliarias de inspección, verificaciones y reconocimientos, para comprobar la legal estancia en el país, la inscripción en el registro y el correcto pago de los impuestos federales causados en relación con los vehículos; secuestrarlos en los términos de la Ley del Registro Federal de Vehículos y del Código Fiscal de la Federación; así como rematar en subasta pública los vehículos que pasen a ser propiedad de la Hacienda Pública Federal".

"IX.- Requerir a los propietarios de vehículos la-

documentación correspondiente a fin de comprobar su legal -  
estancia en el país, la inscripción en el registro y el cum  
plimiento de las obligaciones fiscales en materia de los im  
puestos federales causados en relación con dichos vehícu -  
los".

"X.- Determinar la existencia de créditos fiscales, dar las bases para su liquidación y fijarlos en cantidad lí  
quida respecto de los impuestos de importación y de tenen -  
cia o uso de automóviles; de los derechos por servicios en materia del Registro Federal de Vehículos, y de los recar -  
gos causados a cargo de causantes y demás obligados, tratán -  
dose de vehículos, sus accesorios y partes, cuando en el --  
ejercicio de sus funciones verifique o compruebe que no han sido debidamente pagados, comunicando a las autoridades com  
petentes las omisiones de cualquier otro impuesto federal -  
causado en relación con los mismos vehículos, para que ejer  
zan sus facultades".

El artículo 108 de este mismo reglamento, nos habla de las competencias de las Delegaciones Regionales del Re -  
gistro Federal de Vehículos, dentro de su circunscripción -  
territorial:

"II.- Recibir de los particulares y, en su caso, -  
exigir los avisos, manifestaciones y demás documentación -  
que conforme a la legislación aduanera y a la Ley del Regis  
tro Federal de Vehículos deban presentarse ante la misma".

"III.- Expedir y reponer los comprobantes de ing -  
cripción en el registro, así como recibir y autorizar los -  
avisos al Registro Federal de Vehículos".

"VII.- Ordenar y practicar visitas domiciliarias -

de inspección, verificaciones y reconocimientos para comprobar la legal estancia en el país, la inscripción en el registro y el correcto pago de los impuestos federales causados en relación con los vehículos, y secuestrarlos en los términos de la Ley del Registro Federal de Vehículos y del código fiscal de la federación".

"IX.- Determinar la existencia de créditos fiscales, dar las bases para su liquidación y fijarlos en cantidad líquida respecto de los impuestos de importación y de tenencia o uso de automóviles; de los derechos por servicios en materia del Registro Federal de Vehículos y de los recargos causados tratándose de vehículos, accesorios y partes, a los causantes y demás obligados, cuando en el ejercicio de sus funciones verifique o compruebe que no han sido debidamente pagados, comunicando a las autoridades competentes las omisiones de cualquier otro impuesto federal causado en relación con los mismos vehículos, para que ejerzan sus facultades".

Art. 109.- Compete a las aduanas, dentro de su circunscripción territorial:

"IV.- Tramitar y aplicar cuando proceda los subsidios, franquicias, exenciones y los estímulos fiscales que en la materia aduanal sean otorgados".

"V.- Ordenar y practicar visitas domiciliarias de inspección, verificaciones y reconocimientos, así como realizar los demás actos que establezcan las disposiciones fiscales para comprobar el cumplimiento de las obligaciones en materia de impuestos, derechos y aprovechamientos a la importación, exportación, valoración aduanera y otras operaciones aduaneras, excepto los relacionados con vehículos y-

efectuar los secuestros administrativos de mercancías que se encuentren ilegalmente en el país, así como realizar los servicios de vigilancia".

Como puede observarse por las competencias que tienen asignadas las diversas unidades administrativas, que se mencionan, tendrán en una forma o en otra injerencia con el desarrollo de las operaciones de un Taxi Aéreo, principalmente el Registro Federal de Vehículos, como lo precisaremos a continuación.

#### 1. Obligación de inscripción de las aeronaves

El artículo 2o. de la Ley del Registro Federal de Vehículos nos dice: "para los efectos de esta Ley son vehículos los automóviles, omnibuses, camiones, tractores no agrícolas tipo quinta rueda, aeronaves y embarcaciones..."

El artículo 4o. establece "Las autoridades federales, de los Estados, del Distrito Federal y de los Municipios se abstendrán de matricular, abanderar, dar de alta o proporcionar placas a vehículos que no se encuentren inscritos en el Registro Federal de Vehículos, a los importados temporalmente y aquellos respecto a los cuales no se hubiera cubierto los impuestos del timbre y sobre tenencia o uso de automóviles".

Por tanto, las aeronaves que se adquirieran para prestar el servicio público de taxi aéreo en la República Mexicana deben inscribirse ante el mencionado Registro Federal de Vehículos, sean que se importen en forma definitiva que es lo más usual, o en forma temporal (arts. 7o., 10, 11, 14).

Deben darse los avisos dentro de los quince días si

güentes a la fecha de realización del supuesto que se trate por:

Cambio de: propietario, denominación o razón social, domicilio, motor, de servicio o capacidad.

Por robo.

Por recuperación del vehículo robado.

De pérdida, destrucción o inutilización, total o parcial de los comprobantes de inscripción en el Registro.

Por baja por: destrucción y exportación definitiva.

El artículo 17 prevé los importadores que solicitarán la inscripción antes de que concluya el trámite de importación del vehículo.

Para inscribir una aeronave perteneciente a algún taxi aéreo, se deben adjuntar: la factura, el pedimento -- aduanal, la franquicia que se haya obtenido para la importación libre de impuestos del avión, sea total o parcial dicha franquicia, fotografías, oficio de asignación de matrícula y pasar inspección física del avión en el lugar en que se encuentre.

## 2. Obtención de exenciones de impuestos o franquicias

Desde que estuvo en vigor el abrogado código aduanero en sus artículos 724, 725 y 727 establecía que gozarían de exenciones de impuestos el equipo necesario para las empresas de aviación, previa recomendación que al respecto hiciera, la Secretaría correspondiente, ésto es la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. La Dirección General de -

Aduanas otorgaba el ciento por ciento de franquicia en los impuestos de importación que causaran, los aviones que se destinen al servicio público aéreo.

La Dirección del Registro Federal de Vehículos concedía la misma franquicia, en los primeros años en que fue atribución de esta Dirección, conceder la mencionada franquicia. Actualmente sólo concede el noventa por ciento, -- con la obligación de los permisionarios de liquidar el restante diez por ciento al efectuar la importación; y al enajenar la aeronave a algún tercero que no tenga derecho a este tipo de franquicia, debe pagarse previamente el importe de la franquicia que se obtuvo.

La obtención de esta franquicia se fundamenta en los artículos 5o. de la Ley del Registro Federal de Vehículos, 42 del Reglamento de esta Ley, 80 fracción VI del Reglamento Interior de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

Es de mencionarse que para otorgar estas franquicias la mencionada Dirección fija ciertos requisitos.

Los requisitos que exige la Dirección del Registro Federal de Vehículos para otorgar la franquicia mencionada son:

- Estados financieros de la permisionaria, para determinar la necesidad financiera del sacrificio fiscal.
- Permiso de servicio público aéreo.
- Oficio de asignación de matrícula, oficio autorizando la adquisición de la aeronave, expedidos por la-

Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

- Escritura constitutiva - cuando proceda.
- Aceptación expresa de liquidar el diez por ciento - de los impuestos de importación que cause la importación de la aeronave; y consecuentemente aceptar una franquicia del noventa por ciento restante.
- Personalidad del promovente.

Como puede observarse se trata nuevamente de una facultad discrecional en este caso de la Dirección General - del Registro Federal de Vehículos el conceder o no esta - franquicia; aún contando con el permiso de servicio público correspondiente. Cabe mencionar que esta franquicia es vital para la adquisición de la aeronave, así como para su importación, difícilmente los operadores podrían hacer un desembolso de aproximadamente un noventa por ciento de su valor, para adquirir un bien tan necesario para prestar el servicio público aéreo.

3. Enajenación de aeronaves importadas en franquicia

Sucede con relativa frecuencia, que las aeronaves - importadas en franquicia, los permisionarios deseen enajenarlas a terceros que no son operadores de servicio público aéreo; en este caso se está a lo dispuesto en el artículo 43 del Reglamento de la Ley del Registro Federal de Vehículos, para lo cual es necesario recabar autorización previa para llevar a cabo la operación y una vez que se cuenta - con la citada autorización, previo pago de los impuestos de importación y sus adicionales, se efectuará la enajenación del caso. Es aplicable asimismo el artículo 38 de la ley - de la materia.

De no observarse los preceptos indicados, se estaría cometiendo la infracción prevista en el artículo 40 - fracción XII con una sanción equivalente a una multa del -- 100% de los impuestos de importación, pasando el vehículo a ser propiedad de la Hacienda Pública Federal. El artículo- 40 es de la Ley del Registro Federal de Vehículos.

#### 4. Enajenación de aeronaves entre operadores

Lo más recomendable es que una aeronave que se im - portó en franquicia se enajene a otro permisionario, para - que siga gozando del mismo beneficio fiscal.

Si el adquirente es también operador de servicio pú - blico aéreo, debe hacer las gestiones necesarias ante la Se - cretaría de Comunicaciones y Transportes para que se le au - torice la adquisición del avión, e incluirlo en su permiso. De proceder se le dará un oficio autorizándole la compra y - al vendedor un oficio autorizándole la venta.

La Dirección General del Registro Federal de Vehícu - los de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público autoriza - rá la enajenación en franquicia con apoyo en los artículos- 80 fracción VI del Reglamento Interior de la Secretaría de - Hacienda y Crédito Público, 38 de la Ley del Registro Fede - ral de Vehículos 43 del Reglamento de la misma Ley.

Usualmente en estos casos la Dirección del Registro Federal de Vehículos, se apoya en los oficios que expide la Dirección General de aeronáutica civil, los cuales son expe - didos una vez que se procesa el cambio respectivo ante esta última dependencia; ésto es, que se ha efectuado la opera - ción de compra-venta y obtenido la factura o contrato res - pectivo del anterior operador. Al estar en esta situación - se estaría en violación de lo dispuesto en el artículo 40 -

fracción XII de la Ley de Registro Federal de Vehículos, al haber enajenado el vehículo, sin la previa autorización de esta Dirección, pudiendo hacerse acreedores, tanto el venedor como el comprador a la sanción prevista en la fracción - VI del artículo 41 de la Ley del Registro Federal de Vehículos consistente en una multa equivalente al 100% de los impuestos de importación y pasando el vehículo a ser propie-dad de la Hacienda Pública Federal. La Dirección General - del Registro Federal de Vehículos ha optado por aceptar estos cambios de propiedad y no imponer las sanciones que se mencionan. Es muy recomendable que se obtenga la autorización para enajenar en franquicia las aeronaves pertenecientes a operadores de taxi aéreo nacional o regional antes de realizar la compra-venta, y así evitar incurrir en esta infracción.

#### 5. Principales infracciones

A continuación comentamos aquellas infracciones más importantes previstas en el artículo 40 de la Ley del Re - gistro Federal de Vehículos.

"I.- No solicitar en tiempo la inscripción del ve-hículo en el Registro".

Cabe mencionar que no se le da curso a las gestiones a que nos referimos en párrafos precedentes si no se com - prueba que el vehículo se encuentra debidamente inscrito an - te el Registro.

"III.- No presentar, o hacerlo extemporáneamente, - los avisos a que se refieren los artículos 16 y 34".

Estas infracciones se sancionan con multa de \$100.- a \$1,000.00.

"XI.- Adquirir los vehículos a que se refieren -- los artículos 12 fracción II (importados provisionalmente - a las franjas fronterizas) y 13 (importados a franjas fronterizas y zonas libres del país) sin ser residente o estar establecido en la franja fronteriza o zona libre".

Cabe decir que los vehículos de estas zonas se encuentran libres de impuestos de importación, por la franquicia que en general gozan estas zonas.

"XII.- Enajenar o adquirir vehículos importados en franquicia sin cumplir los requisitos señalados en el artículo 38".

"XIV.- Introducir al país, o poseer dentro del mismo, vehículos de procedencia extranjera, sin comprobar su legal importación o estancia".

Puede suceder que algún operador antes de cumplir con todos los requisitos para la importación legal de un vehículo como sería, permiso de importación, asignación de matrícula, franquicia, etc., movilizara las aeronaves a territorio mexicano, cometiendo esta infracción.

Las infracciones previstas en estas últimas tres fracciones que mencionamos, se sancionan como ya lo hemos dicho, con multa equivalente al 100% de los impuestos de importación correspondientes al vehículo, pasando éste a ser propiedad de la Hacienda Pública Federal.

El artículo 43 establece que la autoridad procederá a secuestrar los vehículos cuando existan presunciones fundadas de infracciones a lo previsto en las fracciones IV a XVII del artículo 40 de esta Ley.

Considerando las sanciones tan graves, y el alto costo que representa la inversión en aviones para destinarlos a servicio público de taxi aéreo es recomendable que se observen estrictamente las disposiciones de la Ley en cuestión.

#### 6. Recurso

Se iniciará procedimiento administrativo para investigar y comprobar la comisión de infracciones (Art. 46).

La iniciación del procedimiento se notificará al presunto infractor, quien dispondrá de diez días hábiles para ofrecer pruebas (Art. 47).

Se aceptarán toda clase de pruebas, excepto las contrarias a normas de orden público, a la moral o a las buenas costumbres, las que no guarden relación con los hechos que se investigan, y la confesional de autoridades (Art. 48).

El desahogo de pruebas será en un plazo máximo de treinta días -plazo que puede ampliarse hasta por tres meses más- (Art. 48).

Desahogadas las pruebas se declarará cerrada la instrucción y en quince días se dictará resolución (Art. 49).

Treinta días después de que se notifique la iniciación del procedimiento sin que el interesado comparezca o a partir de que la resolución quede firme, sin que se haya dado cumplimiento a ésta, el vehículo se declarará abandonado tácitamente, pasando a ser propiedad de la Hacienda Pública Federal (Art. 51).

En contra de las resoluciones que las autoridades competentes dicten procederán los recursos establecidos en el Código Fiscal de la Federación (Art. 52).

C A P I T U L O      I V

LEY DEL IMPUESTO SOBRE-  
LA RENTA Y SU REGLAMENTO

LEY DEL IMPUESTO SOBRE LA RENTA Y  
SU REGLAMENTO

1. Base gravable

De acuerdo con la Ley del Impuesto sobre la Renta - en su artículo 15 nos dice: "Las sociedades mercantiles -- acumularán la totalidad de los ingresos en efectivo, en bienes, en servicios, o en créditos que obtengan en el ejercicio, inclusive los provenientes de sus establecimientos - en el extranjero".

Las empresas destinadas al servicio de taxi aéreo - nacional, usualmente obtienen ingresos por concepto de horas de vuelo, horas de espera de los aviones, pernoctas, y otros servicios que llegan a prestar al pasaje como alimentos, bebidas, transportación en la ciudad, etc.

De sus ingresos pueden hacer las siguientes deducciones en general:

GASTOS DE OPERACION.- Como sería el costo directo de sus operaciones de vuelo, ventas, incluyendo publicidad, depreciación, gastos administrativos.

GASTOS FINANCIEROS.- Intereses sobre créditos recibidos.

OTROS GASTOS Y OTROS PRODUCTOS.- Conceptos diver -

tos a los mencionados. La diferencia entre los ingresos y los gastos mencionados, nos dá la utilidad gravable ajustada que es la base para el impuesto sobre la renta y para -- la participación de los trabajadores en las utilidades de -- las empresas, la base es la utilidad fiscal (Arts. 10, 22, 29, 41, 43, 44, 45).

Desde luego estamos hablando de deducciones que reúnen los requisitos de esta Ley, pues de otra forma vendrían a aumentar la utilidad que se determine.

## 2. Deducciones en particular a este tipo de empresas

El artículo 25 fracción XIV establece como gastos no deducibles en general: "Los pagos por el uso o goce temporal de casas habitación, aviones y embarcaciones, que no tengan concesión o permiso del gobierno federal para ser explotados comercialmente, sólo serán deducibles en los casos en que reúnan los requisitos que señale el reglamento de esta Ley".

A contrario sensu, si un operador de taxi aéreo, -- cuenta con permiso expedido por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, serán deducibles los gastos por estos conceptos.

Serán deducibles asimismo los intereses pagados a -- bancos, financieras, u otras instituciones del extranjero, -- por créditos recibidos y aplicados en la adquisición de bienes necesarios para la explotación del servicio público aéreo. Desde luego si se cumple con la obligación de retener el impuesto sobre la renta respectivo, en los casos en que proceda.

Los gastos en el extranjero por mantenimiento y re-

paraciones de equipo de la empresa, por entrenamiento del personal, etc., siempre que estos gastos no se hagan a pro-rata (Art. 25, frac. XIX).

La depreciación de maquinaria y equipo de vuelo, -- para empresas de transporte aéreo, a razón de 16% anual sobre el valor de la inversión (Art. 45, frac. IX).

### 3. Contratos entre usuarios y permisionarios

En la práctica llega a suceder que determinados usuarios, principalmente empresas del mismo grupo a la que pertenece el taxi aéreo, celebren contratos para asegurarse de la utilización de los aviones, comprometiéndose a utilizar un mínimo de horas al mes y consecuentemente a liquidar un determinado importe, se usen o no los aviones.

Este tipo de contratos no tienen validez para la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, toda vez que van en contra de la libre disponibilidad que se debe tener, en un servicio público, sin limitación de ninguna especie. Consideramos que no deben tener mayor consecuencia para efectos del Impuesto sobre la Renta.

### 4. Pérdidas de operación

De acuerdo con el artículo 55 de la Ley del Impuesto sobre la Renta: "La pérdida fiscal ajustada ocurrida en el ejercicio podrá disminuirse del resultado fiscal del ejercicio inmediato anterior y de la utilidad fiscal ajustada de los cuatro siguientes. Cuando el contribuyente no disminuya en un ejercicio la pérdida fiscal ajustada de otro ejercicio, pudiéndolo haber hecho, conforme a este artículo, perderá el derecho a hacerlo en ejercicios posteriores, hasta por la cantidad en que pudo haberlo hecho".

La pérdida fiscal es la diferencia entre los ingresos acumulables en el ejercicio y las deducciones autorizadas por esta ley.

Es recomendable que en el caso de deducciones se observen los requisitos que para cada concepto fija la Ley - del Impuesto sobre la Renta, para que proceda su deducibilidad como, que dichos gastos sean estrictamente necesarios - para los fines de la empresa; que se efectúen las retenciones en los casos aplicables, obtención de comprobantes debidamente requisitados, que en el caso de importaciones se hayan cumplido con todos los requisitos legales, etc. (Arts. 22, 24, 25, 26).

C A P I T U L O      V I

LEY DEL IMPUESTO AL VALOR  
AGREGADO Y SU REGLAMENTO

LEY DEL IMPUESTO AL VALOR AGREGADO Y SU  
REGLAMENTO

1. Ingresos que causan I.V.A.

Los ingresos normales de este tipo de empresas, de que hablamos en el capítulo precedente, causan el impuesto al valor agregado, el cual debe trasladarse a los clientes de las empresas.

La tasa aplicable es la del 15% a partir del primero de enero de 1983.

2. Ingresos a tasa reducida

Cuando las empresas de taxi aéreo que operan en la República, realicen vuelos a las franjas fronterizas o al extranjero, se deberá trasladar el Impuesto al Valor Agregado a la tasa del 15%, aplicado sobre el 25% del total de las contraprestaciones pactadas (arts. 10., frac. II, 14 - frac. II, 16, 17 y 18 de la Ley de la Materia y 33 de su Reglamento).

3. Compras de equipo que causan I.V.A.

En general las adquisiciones de equipo en la República, así como las importaciones causan el Impuesto al Valor Agregado, el que el permisionario lo registrará en su contabilidad y podrá deducirlo o acreditarlo del impuesto por el mismo concepto que traslade a sus clientes en los ingresos que reciba.

#### 4. Importaciones exentas del I.V.A.

El permisionario al llevar a cabo importaciones, -- principalmente de aeronaves, tendrá la obligación de liquidar este impuesto al efectuar el despacho aduanal. Tanto -- el valor de estas importaciones, como el consiguiente im -- puesto resultan por demás elevados (20% según art. 2C-I-f), y no sería posible acreditarlo contra el impuesto trasladado en los ingresos en un ciclo normal de operaciones, sino -- que transcurrirán varios ejercicios para acreditarlo en su -- totalidad, ésto representa un costo financiero muy alto pa -- ra la empresa al financiar un impuesto por adelantado y re -- cuperarlo en varios años sin ningún interés, si no se le de -- vuelve o si no lo compensa.

La Secretaría de Hacienda y Crédito Público puede -- autorizar a que no se liquide dicho impuesto en las importa -- ciones de aviones exponiendo las razones mencionadas y con -- apoyo en los artículos 60. de esta Ley, 42 de su Reglamento, lo cual resulta muy beneficioso para los operadores de ser -- vicio público aéreo.

#### 5. Saldo de I.V.A. por acreditar

Al terminar el ejercicio el contribuyente puede te -- ner saldos a su favor por Impuesto al Valor Agregado que le hubiesen trasladado y que no se hubiese recuperado en las -- declaraciones mensuales, vía Impuesto al Valor Agregado de -- los ingresos recibidos. En estos casos puede acreditarlo -- en declaraciones posteriores, o solicitar la devolución de -- dicho saldo por acreditar al terminar el ejercicio (Arts. -- 4 y 6 de la Ley).

6. Enajenación de aeronaves en zonas libres o fronteras

En estas zonas libres o franjas fronterizas (20 kms. paralelos a la línea divisoria internacional) se causa la tasa del 6%, o sea una tasa menor a la que se causaría en el resto del país. La condición es que la entrega material de bienes o la prestación de servicios se lleve a cabo en las citadas franjas o zonas (Art. 2).

En el caso de enajenación de aeronaves en estas zonas o franjas, se causará la tasa del 20%, igual que en el resto del país.

Por los servicios que preste un taxi aéreo, se causa la tasa del 15% según lo dispuesto por las fracciones I y II del artículo 2 de la Ley que nos ocupa.

Puede decirse que no tienen trato preferencial en cuanto a reducción de tasas estos conceptos.

C A P I T U L O    V I I

LEY DEL SEGURO SOCIAL Y  
SUS REGLAMENTOS

## LEY DEL SEGURO SOCIAL Y SUS REGLAMENTOS

### 1. Clase de riesgo que representa este tipo de empresas

En el Reglamento para la Clasificación de Empresas y Determinación del Grado de Riesgo, del Seguro de Riesgos de Trabajo publicado en el Diario Oficial del 29 de junio de 1981, establece en el grupo 73 fracción 730: TRANSPORTE AEREO: "Comprende a las empresas que se dedican a prestar servicios de transportación aérea de carga y/o pasajeros, - incluyendo servicios diversos a bordo de las aeronaves; así como la explotación de aeropuertos, campos de aterrizaje e instalaciones para la navegación aérea, escuelas y academias de aeronavegación, trabajos de aerofotografía, publicidad, propaganda, y otros servicios de transporte aéreo no especificados". y se les asigna la clase IV, con un grado medio de riesgo de 75% (riesgo alto), cabe mencionar que la clase con riesgo máximo es la V, con un grado medio del - 125%.

Como se ve, es alto el grado de riesgo en el que se clasifica a estas empresas y aunque la aviación implica un alto grado de riesgo en su operación, la frecuencia de accidentes no es tan intensa, como en otros medios de transporte.

Sería deseable que estas empresas interpusieran los recursos que les concede la ley de la materia en caso de no estar conformes con la notificación de la resolución sobre su clasificación o la que determine su grado de riesgo.

Así mismo si la empresa de taxi aéreo, toma las medidas de seguridad conducentes y minimiza la frecuencia de accidentes de trabajo, podrá solicitar la revisión periódica con objeto de obtener una reducción en el grado de riesgo, y así tener un ahorro, en este concepto de gastos de la empresa.

## 2. Pilotos aviadores sujetos al régimen del Seguro Social

Como se verá en el capítulo siguiente, los pilotos-aviadores son sujetos de una relación laboral prevista en la Ley Federal del Trabajo, como trabajos especiales, por tanto al existir esta relación contractual, existirá la obligación de inscribirlos en el régimen obligatorio del Seguro Social.

La Ley del Seguro Social en su artículo 12 nos dice: "son sujetos de aseguramiento del régimen obligatorio:

"I.- Las personas que se encuentren vinculadas a otras por una relación de trabajo, cualquiera que sea el acto que le de origen y cualquiera que sea la personalidad jurídica o la naturaleza económica del patrón y aún cuando éste, en virtud de alguna ley especial, esté exento del pago de impuestos o derechos".

Consideramos que no hay duda de la obligatoriedad de inscribir a los pilotos aviadores que laboran en las empresas de taxi aéreo, en el Instituto Mexicano del Seguro Social cuando en forma permanente laboran en una empresa de este tipo.

Pero qué sucede cuando estas empresas tienen un número de vuelos muy reducido o muy eventual, y no consideran

prudente tener de planta los servicios de uno o varios pilotos aviadores, sino que los contratan para cada vuelo que se les presenta.

El riesgo es muy grande, como para no prever esta situación y aunque muchos pilotos aceptan colaborar con las empresas haciéndoles este tipo de vuelos esporádicos, lo recomendable es que no se contraten estos pilotos si no existe la seguridad de que están protegidos por el seguro social, ya sea que otra empresa los haya inscrito, o que el piloto pertenezca al régimen voluntario del seguro social.

CAPITULO VIII

LEY FEDERAL DEL TRABAJO

## LEY FEDERAL DEL TRABAJO

### 1. Trabajos especiales

En el título sexto de la mencionada Ley en el Capítulo IV, se refiere al trabajo de las tripulaciones aeronáuticas, como uno de los trabajos especiales que regula esta ley.

Conviene hacer algunos comentarios al respecto, Videla Escalada en su tratado de Derecho Aeronáutico<sup>17/</sup> nos dice: "No parece necesario extremar el argumento para demostrar que los integrantes del personal aeronáutico que cumplen funciones en relación de dependencia, dentro de una vinculación profesional de empleado a patrón, deben estar sujetos a la vigencia de las reglas laborales tanto como a las específicamente aeronáuticas".

"Como ya anticipamos, según las diversas tareas que cumplen, los integrantes del personal aeronáutico requieren o no regulaciones especiales mientras en todos los casos en que existe una relación laboral, el Derecho del Trabajo es de aplicación obligatoria".

En otro apartado de su tratado el mismo autor nos dice:

"En los servicios de transporte aéreo el personal que desempeña funciones aeronáuticas deberá ser argentino. Por razones técnicas la autoridad aeronáutica podrá autorizar -  
17/ Videla Escalada. Derecho Aeronáutico, tomo II, pp. 357, 358.

cionalmente, un porcentaje de personal extranjero, por un lapso que no excederá de dos años a contar desde la fecha de dicha autorización, estableciéndose un procedimiento gradual de reemplazo del personal extranjero por personal argentino. Artículo 106 código Aeronáutico Argentino".

Como puede observarse, el autor mencionado no considera forzoso el que estas relaciones laborales se concipien como trabajos especiales, aunque sí debe regularlas el Derecho del Trabajo.

Por otro lado, al citar el Código Aeronáutico Argentino, prevé la posibilidad de contratar personal extranjero en forma transitoria en tanto se reemplaza por personal nacional.

El extinto maestro Mario de la Cueva, en su obra El Nuevo Derecho Mexicano del Trabajo<sup>18/</sup>, nos dice: "La especialidad de estos trabajos no se refiere a la naturaleza jurídica de la relación trabajador-patrono, pues ésta, lo diremos por segunda vez, es idéntica a la de la relación de trabajo tipo, quiere decir, corresponde íntegramente a la definición de la relación de trabajo del art. 20 de la Ley y a la que hemos propuesto repetidamente en algunos capítulos anteriores, sino a la concurrencia de ciertas modalidades que se dan en su desarrollo vinculadas a las condiciones de trabajo y a los derechos y obligaciones de los trabajadores y de los patronos. En consecuencia, se conservan intocados los principios generales del derecho del trabajo y los fundamentales de cada uno de los trabajadores, y únicamente se hace una adaptación de las normas a las realidades que van a regir".

<sup>18/</sup> De la Cueva, Mario. Nuevo Derecho del Trabajo, Tomo - II, pág. 449.

Y continúa diciendo el mismo autor: "con ese espíritu debe interpretarse el artículo 181 de la Ley, que dice que: "los trabajos especiales se rigen por las normas de este título sexto y las generales de la Ley en cuanto no las contraríen", disposición que sugiere algunas observaciones: la primera consiste en que las personas dedicadas a los trabajos especiales son trabajadores en la acepción plena del término, por consiguiente le son aplicables todas las disposiciones del art. 123; la segunda observación expresa que ninguna de las normas especiales ha de interpretarse en forma que conduzca a una contradicción, pero si se diera, debe preferirse el texto constitucional, por ser norma de rango superior; y la tercera nos dice que la reglamentación de los trabajos especiales, son normas de excepción que deben interpretarse en forma tal, que, hasta donde sea posible, puedan aplicarse las normas generales".

El maestro Mario de la Cueva al hablarnos de la exclusividad de trabajadores mexicanos por nacimiento prevista en el artículo 32 de la Constitución, fue dispuesta hasta la reforma que sufrió la carta magna en 1944, para quedar "todo el personal que tripule cualquier aeronave que se ampare con la bandera o insignia mercante nacional", se requiere ser mexicano por nacimiento, y nos dice que este "mandamiento dejó sin efecto la posibilidad de aceptar extranjeros en las tripulaciones aeronáuticas"<sup>19/</sup>.

A mayor abundamiento el artículo 216 de la Ley Federal del Trabajo establece que: "los tripulantes deben tener la calidad de mexicanos por nacimiento".

El artículo 218 precisa que "deberán considerarse miembros de las tripulaciones aeronáuticas, de acuerdo con

---

<sup>19/</sup> De la Cueva, Mario. Op. cit., pág. 475.

las disposiciones legales y técnicas correspondientes:

- I.- El piloto al mando de la aeronave (comandante o capitán);
- II.- Los oficiales que desarrollen labores análogas;
- III.- El navegante; y
- IV.- Los sobrecargos.

## 2. Relación contractual con los pilotos de aeronaves

Por lo expuesto en párrafos precedentes, no existe duda respecto a la relación contractual de tipo laboral -- que se establece entre los pilotos y los patronos al fijarse las condiciones de trabajo sobre las que se explotará un servicio público de taxi aéreo. Al surgir la relación de dependencia, tanto el patrón como el piloto aviador, deben observar la Ley y las condiciones sobre las que se basó esta relación.

En este apartado hablamos de pilotos aviadores, toda vez que es el trabajador que invariablemente laborará -- en estas empresas, y aunque la ley nos habla de otros tripulantes como oficiales, navegantes y sobrecargos, es raro que en los taxis aéreos se contraten, por el hecho de que son aeronaves de reducido tamaño y con un cupo que en la mayoría de los casos no excede los quince pasajeros y consecuentemente no ameritan ni navegantes, ni sobrecargos.

En las grandes líneas aéreas comerciales de nuestro país, existe un contrato colectivo con la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores y con la Asociación Sindical de Sobrecargos de Aviación; en dicho contrato colectivo además de haberse considerado las diversas disposiciones de la Ley de la Materia, las conquistas sindicales van más allá de lo previsto en términos generales por la Ley.

En los pequeños operadores que explotan taxis aéreos en general, no se tiene contrato colectivo, y se celebran contratos individuales con los pilotos aviadores, y muchas veces ni tan sólo contratos individuales sino convenios verbales respecto a las condiciones en que se desarrollarán las funciones de éstos y las prestaciones a que se obligan los patronos.

### 3. ¿Casos de excepción?

En el caso de pequeños operadores, que como dijimos, no existen en muchos casos contratos de trabajo, se ha hecho una costumbre que a los pilotos aviadores se les tenga como profesionistas con un cierto cariz de independencia y muchas veces en lugar de salario se les pagan honorarios, en contravención de lo dispuesto en la Ley que nos ocupa. Los pilotos aceptan estas condiciones considerando la conveniencia que fiscalmente les proporciona el ser profesionistas y no aviadores sujetos a un determinado sueldo. Al patrón que así actúa busca un determinado ahorro, en sus gastos al no cumplir con todas las obligaciones que debe observar en una relación laboral como serían: impuesto sobre productos del trabajo, aportaciones al Seguro Social, aportaciones al Infonavit, etc.

De ninguna manera ésto quiere decir que sea una excepción a las obligaciones que como patrono tienen estas empresas y que no se trate de trabajadores cuya labor está claramente encuadrada en el título sexto de la Ley Federal del Trabajo.

### 4. Indemnización en caso de muerte

En los contratos colectivos de las grandes líneas aéreas nacionales, como ya se dijo, se tienen prestaciones-

arriba de lo dispuesto por esta Ley. En el caso de los taxis-aéreos que supuestamente no tienen ese tipo de contratos colectivos, se estaría a lo dispuesto por la Ley Federal del Trabajo en sus normas generales.

Insistimos en que el hecho de que el patrón no observe las disposiciones legales en lo relativo a la relación laboral, puede traerle graves consecuencias, principalmente el no tener inscritos en el Instituto Mexicano del Seguro Social a sus Pilotos Aviadores.

De morir en algún accidente de aviación alguno de los pilotos que le presten servicios (o accidente de trabajo), la empresa de taxi aéreo tendría la obligación de liquidar una indemnización por muerte del trabajador, prevista en el art. 500 de la Ley Federal del Trabajo de:

- I.- Dos meses de salario por concepto de gastos funerarios; y
- II.- El pago de la cantidad que fija el artículo 502".

El artículo 502 nos habla de una indemnización de 730 días de salario, sin deducir la indemnización que percibió el trabajador durante el tiempo en que estuvo sometido a incapacidad temporal.

Setecientos treinta días de indemnización pueden representar para una empresa más de dos millones de pesos, si consideramos que existen pilotos que en la actualidad promedian ingresos de más de ochenta mil pesos mensuales.

El artículo 490 de la Ley Federal del Trabajo prevé que por falta inexcusable del patrón, la indemnización podrá aumentarse hasta en un 25%, a juicio de la Junta de Con

ciliación y Arbitraje. Y entre otras causas se mencionan - que el patrón no cumpla las disposiciones legales y regla - mentarias para la prevención de los riesgos de trabajo, si - los trabajadores hacen notar al patrón el peligro que co - rren y éste no adopta las medidas necesarias para evitarlo. Estas situaciones se pueden presentar en la aviación en - cuanto a equipos en mal estado, o que no se les proporcio - nen mantenimiento adecuado, o por no observar las disposi - ciones reglamentarias de la Ley de Vías Generales de Comuni - cación.

Es de mencionarse lo previsto en el artículo 55 de - la Ley del Seguro Social que dice: "Si el Instituto com - prueba que el riesgo de trabajo fue producido intencional - mente por el patrón, por sí o por medio de tercera persona, el Instituto otorgará al asegurado las prestaciones en dine - ro y en especie que la presente Ley establece, y el patrón - quedará obligado a restituir íntegramente al Instituto las - erogaciones que éste haga por tales conceptos".

Así mismo, el artículo 60 de la Ley del Seguro So - cial dispone: "El patrón que haya asegurado a los trabaja - dores a su servicio contra riesgos de trabajo, quedará rele - vado en los términos que señala esta Ley, del cumplimiento - de las obligaciones que sobre responsabilidad por esta cla - se de riesgos establece la Ley Federal del Trabajo".

De ninguna forma es conveniente para una empresa, - el no cumplir con las disposiciones legales comentadas, sea - por ahorro en sus gastos o por una interpretación equívoca - de las últimas dos leyes mencionadas. Además, difícilmente - una empresa puede hacer frente a contingencias de este tipo - pues al no desear efectuar este tipo de erogaciones (de se - guridad social), menos contaría con reservas financieras pa - ra el caso de accidentes de sus trabajadores.

5. Indemnización en caso de rescisión de la relación laboral

El artículo 244 de la Ley Federal del Trabajo men -  
ciona como causas especiales de terminación o rescisión de-  
las relaciones de trabajo:

- "I.- La cancelación o revocación definitiva de los docu-  
mentos especificados en el artículo anterior;
- "II.- Encontrarse el tripulante en estado de embriaguez,-  
dentro de las veinticuatro horas anteriores a la --  
iniciación del vuelo que tenga asignado o durante -  
el transcurso del mismo;
- "III.- Encontrarse el tripulante, en cualquier tiempo, ba-  
jo la influencia de narcóticos o drogas enervantes-  
salvo lo dispuesto en el artículo 242, fracción ---  
II;
- "IV.- La violación de las leyes en materia de importación  
o exportación de mercancías, en el desempeño de sus  
servicios;
- "V.- La negativa del tripulante, sin causa justificada, a  
ejecutar vuelos de auxilio, búsqueda o salvamento,-  
o iniciar o proseguir el servicio de vuelo que le -  
haya sido asignado;
- "VI.- La negativa del tripulante a cursar los programas -  
de adiestramiento que según las necesidades del ser-  
vicio establezca el patrón, cuando sean indispensa-  
bles para conservar o incremenar su eficiencia, pa-  
ra ascensos o para operar equipo con nuevas caracte-  
rísticas técnicas;

"VII.- La ejecución en el desempeño del trabajo, por parte del tripulante, de cualquier acto o la omisión in - tencional o negligencia que pueda poner en peligro - su seguridad o la de los miembros de la tripulación de los pasajeros o de terceras personas, o que da - ñe, perjudique o ponga en peligro los bienes del pa - trón o de terceros; y

"VIII.- El incumplimiento de las obligaciones señaladas en el artículo 237 y la violación de la prohibición - consignada en el artículo 242 fracción III..."

Puede decirse que sólo la fracción primera del artí - culo 244 sería terminación de la relación laboral. Las - otras fracciones son causales de rescisión imputables al - trabajador y sin ninguna responsabilidad para el patrón.

CAPITULO IX

OTRAS LEYES

## O T R A S    L E Y E S

### 1.    Ley General de Población y su reglamento

Consideramos de interés comentar los siguientes preceptos contemplados en estos dispositivos legales.

Puede decirse que las disposiciones de esta Ley se aplican principalmente cuando un Taxi Aéreo Nacional efectúe vuelos internacionales; regulaciones que deben observarse tanto de salida de aeronaves al extranjero como en el regreso al país de las mismas.

El servicio de migración tendrá prioridad para inspeccionar la entrada o salida de personas que lo hagan por cualquier medio de transporte, y por cualquier lugar de acceso internacional (Artículo 16).

Lo relativo a la vigilancia e inspección de personas en tránsito, cuando tenga carácter internacional quedará a cargo del Servicio de Migración, dependiente de la Secretaría de Gobernación (Artículos 14 y 17).

Los pilotos de aeronaves presentarán a las Autoridades Migratorias, el llevarse a cabo la inspección de entrada o salida, lista de los pasajeros y tripulantes, y cualquier otra información necesaria (Artículo 24).

El artículo 80 obliga a las empresas de transportes entre otras cosas a:

1.- Abstenerse de conducir a la república, o de transportar desde ésta, a otro país, a extranjeros que carezcan de documentación migratoria o la tengan irregular.

2.- Serán responsables por la indebida o inexacta aplicación de la Ley y del Reglamento, por sus funcionarios y empleados.

Los mexicanos al internarse al país comprobarán su nacionalidad, con pasaporte expedido por la Secretaría de Relaciones Exteriores o a falta de éste, con el acta de nacimiento, o con cualquier otro documento adecuado o en su defecto mediante testimonio del interesado a satisfacción de la Autoridad (Artículo 68 Regl.).

Los extranjeros que salgan del país presentarán su documentación migratoria en vigor, a la Oficina de Población del lugar de salida. En caso de que el extranjero no cuente con documentación o esté irregular ésta, se tomarán las medidas pertinentes, imponiendo las sanciones pecuniarias aplicables, comunicando esta situación al Servicio Central (Artículo 70 Regl.).

Los mexicanos que salgan del país presentarán en la Oficina de Población, pasaporte o documentación de identidad vigentes, así como visa de admisión al país a donde vayan, debiendo llenar los cuestionarios correspondientes (Artículo 71 Regl.).

El Artículo 87 del Reglamento se refiere a la inspección de aeronaves en tránsito internacional de pasajeros, y es de comentarse lo siguiente:

a).- El tránsito sólo se realizará en los aeropuertos -

destinados al servicio internacional.

- b).- Al aterrizar el avión, el personal de población lo abordará y requerirá al comandante de la aeronave - la lista de pasajeros y tripulantes. Esta lista de be contener nombres, nacionalidades, número de pas porte, país que lo expidió. Se verificará que los - pasajeros y tripulantes sean los mismos que figuran en las listas.

El Artículo 88 del Reglamento se refiere a la salida de aeronaves, precisando que el jefe de la Oficina de Po blación firmará de conformidad la documentación rs pectiva, - una vez que se haga la revisión, cerciorándose que todos - aborden el avión. En las listas se mencionarán los siguie ntes datos: matrícula del avión, lugar de origen del vuelo - y su destino, generales de los pasajeros, procedencia y des tino de los mismos; datos de los tripulantes. En viajes - internacionales no se autorizará la salida del aeropuerto - del avión, de no haberse practicado la revisión migratoria.

Las empresas de aerotransportes darán facilidades - para transportar extranjeros rechazados o expulsados, por - órdenes de la Secretaría (Artículo 89, Regl. Fracción I).

Los comandantes del aeropuerto informarán a la Ofi - cina de Población sobre llegada o salida de aviones de ser - vicio público o privado, nacionales o extranjeros. Impedi - rán la salida de aviones al extranjero si sus comandantes o pilotos no comprueban que se hizo la inspección del caso, - por las autoridades del Servicio de Población; se deberán - notificar a éstas las cancelaciones de vuelos (Artículo 90 - Regl.).

Como puede apreciarse de los preceptos comentados, - para una empresa de Taxi Aéreo que efectúe vuelos internacionales, es muy necesario observar las disposiciones relativas a inspección de aeronaves, que el tránsito de las mismas se lleve a cabo por aeropuertos autorizados, verificar la nacionalidad de sus pasajeros, así como que cuenten con documentación migratoria en vigor, recabar las autorizaciones tanto a la llegada como a la salida de los aviones, para evitar el violar alguna disposición legal y hacerse acreedor a sanciones.

Además de las inspecciones de las Oficinas de Población, debe cumplirse en este tipo de vuelos con las inspecciones y revisiones de Aduanas, y de Sanidad Internacional, lo cual no consideramos relevante para efectos de este trabajo.

## 2. Ley de Nacionalidad y Naturalización y sus reglamentos

Dado el enfoque que tiene esta Ley, es relativamente poco lo que puede comentarse y que se relacione con un servicio de Taxi Aéreo, por lo que sólo se mencionará lo siguiente:

El Artículo 1º menciona, como también lo hace nuestra Carta Magna, que serán mexicanos por nacimiento, los que nazcan a bordo de embarcaciones o aeronaves mexicanas, sean de guerra o mercantes (Fracción III). Es remota la posibilidad de un hecho de esta índole dado que los vuelos que efectúan los Taxis Aéreos, usualmente son de corta duración.

El Artículo 33, referido a la prohibición de los ex

tranjeros y las personas morales extranjeras, así como las sociedades mexicanas que tengan o puedan tener socios ex -tranjeros, no pueden obtener concesiones, ni celebrar con--tratos con los ayuntamientos, gobiernos locales, ni autoridades federales, sin previo permiso de la Secretaría de Relaciones Exteriores, el cual podrá concederse si convienen--en considerarse como mexicanos y en no invocar la protec -ción de sus gobiernos.

3. Ley para Promover la Inversión Mexicana y Regular la Inversión Extranjera y sus reglamentos

Corroborando lo dicho en diversos apartados de este trabajo, esta Ley viene a confirmar lo siguiente:

En su Artículo 4° menciona como actividades reserva das de manera exclusiva a mexicanos o a sociedades mexica--nas con cláusula de exclusión de extranjeros, en su Frac -ción C) Transportes aéreos y marítimos nacionales.

En su Artículo 17 establece esta Ley que deberá re--cabarse permiso previo de la Secretaría de Relaciones Exte--riores, para la constitución y modificación de sociedades.- Asimismo se menciona, que la expedición del permiso se ajus--tará a las disposiciones legales vigentes y a las resolucio--nes que dicte la Comisión Nacional de Inversiones Extranje--ras.

Como se ve, esta Ley claramente establece que el -transporte aéreo, está reservado exclusivamente a mexicanos, no menciona si son por nacimiento o por naturalización, o a sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranje--ros.

Aunque los extranjeros no deben de participar en el

capital de las empresas mexicanas en este ramo, ni en la administración de las mismas, si participan como acreedores, con créditos significativos, muchas veces estos créditos representan en una empresa más del capital invertido en las mismas.

Además, el no vender equipo a los taxis aéreos o no darles financiamiento, puede representar sencillamente el que operen o no, pues el activo principal del aerotransporte, son precisamente las aeronaves.

Para cualquier inversionista es preferible ser acreedor, que accionista, por estar más garantizado su dinero en esa forma. Además, puede decirse que sí intervienen indirectamente en la administración de las empresas aéreas, al requerir estados financieros previos al otorgamiento de los créditos y seleccionar de esta forma el riesgo de concederlos. Por otro lado, al exigir puntualidad en el pago de estos créditos, lo cual implica solvencia y por consiguiente buena administración.

## C A P I T U L O   X

---

### CONCLUSIONES

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

1. Un servicio de Taxi Aéreo Nacional, sí es un servicio público, por satisfacer necesidades colectivas, estar sujeto a régimen de derecho público y ser aplicables los principios de generalidad, regularidad, uniformidad, adecuación, igualdad y continuidad.
2. Dada la alta inversión que representa el equipo para un Taxi Aéreo Nacional, las autoridades deben dar el máximo de facilidades, así como de estímulos fiscales, para que las personas con recursos inviertan en ellos. La transportación es vital para la economía de un país y la transportación aérea es im prescindible en nuestros tiempos.
3. Sería deseable que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, hiciera exigible para los permisionarios, y en general para cualquier propietario de aviones, el contar con póliza de seguro de los aviones (de casco), que se mantengan en vigor; y no só lo los seguros de responsabilidad civil como lo prescribe la Ley de Vías Generales de Comunicación. De esta forma se protegerían los intereses de los acreedores en todo tiempo.
4. Es necesario se actualicen las coberturas por responsabilidad civil. La suma asegurada de \$100,000.00

(cien mil pesos), en caso de muerte o invalidez total permanente, resulta inadecuada si tomamos en -- consideración el valor adquisitivo de la moneda, es irrisoria una indemnización en caso de muerte por - este importe.

5. Los taxis aéreos que efectúen vuelos al extranjero - deben observar la legislación del país a donde fue- ren; y principalmente, contratar seguros, con co - bertura suficiente, para en caso de accidente poder cubrir la responsabilidad en que incurran. Una in - demnización a una persona por ejemplo, en Estados - Unidos de América, puede resultar hasta setenta y - cinco veces mayor que la misma responsabilidad en - la República Mexicana.
6. Los permisionarios de taxi aéreo deben observar cui dadosamente lo dispuesto, tanto en la Ley Federal - del Trabajo, como en la Ley del Seguro Social, con- objeto de que definan sus relaciones laborales con- sus tripulaciones y evitar el cometer infracciones - a estas leyes, con las consecuencias que pueden ser graves, principalmente en caso de siniestros. Si -- se contratan los servicios de pilotos deben cumplir se con todas las prestaciones de Ley.
7. Dadas las sanciones previstas en la Ley del Regis - tro Federal de Vehículos, los permisionarios debentener especial cuidado en no infringir esta ley, ya que pueden hacerse acreedores a sanciones de hasta - un 100% de los impuestos de importación, y pérdida - de los vehículos importados en franquicia; princi- palmente en caso de enajenarlos sin la autorización previa de la Dirección General del Registro Federal

de Vehículos, y cuando se introducen al país sin haber cumplido con todos los requisitos de ley. Esta ley prevé que procederán los recursos establecidos en el Código Fiscal de la Federación en contra de las resoluciones que dicte la citada Dirección, en caso de infracciones a la Ley de la Materia.

8. La Ley de Vías Generales de Comunicación no establece recurso alguno contra las resoluciones que dicte la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, respecto a revocación de permisos de taxi aéreo, negativa de concederlos, o cualquier resolución que afecte los intereses de los permisionarios o peticionarios. Sólo procederá el amparo indirecto promovido ante los jueces de Distrito en materia administrativa competentes.
  
9. Puede decirse que a la fecha no se han celebrado -- convenios o acuerdos entre los Estados, respecto a la operación de taxis aéreos internacionales. La Convención de Varsovia, el Protocolo de La Haya, el Acuerdo de Montreal, aunque regulan ciertos aspectos del transporte aéreo internacional, su enfoque es hacia las grandes líneas aéreas que realizan transportación masiva; sin embargo, puede decirse que por extensión se aplican a pequeños aviones, como es el caso de taxis aéreos, principalmente en lo relativo a límites de responsabilidad civil, en caso de siniestros en los países a donde vuelan y que sean parte de dichos tratados o acuerdos.

## LEYES CONSULTADAS

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos
- Ley de Vías Generales de Comunicación y sus Reglamentos
- Ley Orgánica de la Administración Pública Federal
- Ley del Registro Federal de Vehículos y sus Reglamentos
- Ley del Impuesto sobre la Renta y su Reglamento
- Ley del Impuesto al Valor Agregado y su Reglamento
- Ley del Seguro Social
- Ley Federal del Trabajo
- Ley General de Población y su Reglamento
- Ley de Nacionalidad y Naturalización y su Reglamento
- Ley para Promover la Inversión Mexicana y Regular la Inversión Extranjera y sus Reglamentos
- Leyes sobre Comunicaciones y Transportes - Ediciones Andrade.

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

- ACOSTA ROMERO, Miguel: Teoría General del Acto Administrativo.
- ARELLANO GARCIA, Carlos: Derecho Internacional Privado Práctica Jurídica.
- ARILLA BAS, Fernando: El Juicio de Amparo.
- BURGOA ORIHUELA, Ignacio: Las Garantías Individuales. El Juicio de Amparo.
- CASTRO CAMPOY, J. Oscar: Convenciones Internacionales de Derecho Aeronáutico.
- DAVALOS, José: Apuntes de Derecho del Trabajo I
- DE LA CUEVA, Mario: Nuevo Derecho del Trabajo, Tomo II
- DE MARIA CAMPOS, Armando: La Navegación Aérea en México.
- DE PINA VARA, Rafael: Diccionario de Derecho.
- DOMINGUEZ DANTE, Néstor: Tarifas para el Transporte Aéreo de Pasajeros. Algunas Consideraciones sobre Aspectos Jurídicos.
- FRAGA, Gabino: Derecho Administrativo
- GARCIA MAYNES, Eduardo: Introducción al Estudio del Derecho.
- MAYA GOITIA, Alberto: Guía Práctica - Leyes de México.
- PICCONE, Alejandro: La Responsabilidad Civil en el Transporte Aéreo.
- RODRIGUEZ RODRIGUEZ, Joaquín: Curso de Derecho Mercantil.

SERRA ROJAS, Andrés: Derecho Administrativo.

SOTO GIL, Rafael: La Concesión de Transporte -  
Aéreo

TRUEBA URBINA, Alberto Nueva Ley Federal del Trabajo-  
Reformada.

VIDELA ESCALADA, Federico N: Derecho Aeronáutico.



SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

PERMISO TAN-TN-022

FORMA CG-2-A 89

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL. DEPTO. TRANSP. AEREO NAL. CONCESIONES Y PERMISOS OFICIO NUM. 24100 EXPEDIENTE:

14006

DELEG. BENITO JUAREZ 03028.-MEXICO, D.F.

ASUNTO: Se concede permiso para establecer y explotar el servicio público de transporte aéreo que se cita.

México, D.F., "AÑO DEL GENERAL VICENTE GUERRERO"

Atm. C. LIC. APODERADO.

La Dirección General de Aeronáutica Civil, con fundamento en los artículos 1o. fracción VIII, 3o. fracción VI, 8o., 13, 14, 16, 38, 40, 48, 50, 51, 53, 320, 330, 332, 333, 342, 349, 351 y demás aplicables de la Ley de Vías Generales de Comunicación, otorga permiso para el establecimiento y explotación de un servicio público de transporte de TAXI AEREO NACIONAL, en atención a su solicitud de fecha 14 de septiembre del presente año.

CONDICIONES:

PRIMERA.-La base de operaciones será en:

GUAYMAS, SON., misma que no podrá ser cambiada sin la previa autorización de esta Dependencia.

El equipo expresamente autorizado para la prestación de este servicio es:

CESSNA 206 XA-JIS

CESSNA 402 XA-JEU

\*\*\*\*\*

Handwritten signature

#2



SECRETARÍA DE COMUNICACIONES  
Y TRANSPORTES

FORMA CG-E.A. 70

SEGUNDA.-El término de este permiso será hasta:  
EL 12 DE SEPTIEMBRE DE 1984.

TERCERA.-De conformidad a lo dispuesto en los artículos 17, 50, 127, 326, 343, 344, 349, 351, 371 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, deberá acreditar ante la Dirección General de Aeronáutica Civil, el cumplimiento de los siguientes requisitos:

a) Obtener de la Dirección General de Tarifas, Terminales y Servicios Conexos de esta Secretaría, la aprobación de las tarifas y sus elementos de aplicación correspondientes, los que formarán parte del presente permiso para los efectos legales correspondientes.

b) Acreditar la vigencia de la fianza número 371-588, de fecha 29/Nov./1979, otorgada por Afianzadora Serfin, S. A., por la cantidad de: \$50,000.00 (Cincuenta Mil Pesos 00/100 M.N.) a favor de la Tesorería de la Federación, para garantizar el cumplimiento de las obligaciones que le impone el presente permiso.

c) Garantizar mediante contrato de seguro celebrado con institución nacional autorizada, el pago de las indemnizaciones que impone la Ley de Vías Generales de Comunicación por daños causados con motivo del transporte a los pasajeros, mercancías y equipajes, así como a personas o bienes en la superficie por el tiempo a que está sujeto este permiso, en los términos de la Ley de Vías Generales de Comunicación vigente.

d) Acreditar la satisfacción de los requisitos técnicos establecidos en la Directiva de Aeronavegabilidad Obligatoria No. 24020, de fecha septiembre de 1978 y que en el presente se acompaña, por lo que deberá estimarse reproducida y que forma parte de este permiso.

e) Acreditar la celebración de contrato vigente por prestación de servicios con el Organismo Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (SENEAM).

f) Inscribir a su costa el presente permiso en el Registro Aeronáutico Mexicano.

...#3.....  
T.G.M.



244

En caso de que la permisionaria deje de cumplir con los requisitos establecidos en esta Condición por causas a ella imputables, el permiso quedará revocado automáticamente.

CUARTA.-La permisionaria queda obligada a la continua observancia de todos los requisitos técnicos y administrativos a que se refiere la Cláusula anterior, durante la vigencia de este permiso.

QUINTA.-La permisionaria se obliga a garantizar mediante contrato de seguro su responsabilidad por daños que sufran las tripulaciones que tengan a su cargo la operación de las aeronaves en los términos de la Ley Federal del Trabajo y demás leyes relativas.

Para la prestación del servicio público, el permisionario utilizará aeronaves expresamente destinadas para el transporte público, que hayan sido previamente aprobadas por esta Dependencia en los términos de la Ley de Vías Generales de Comunicación y sus Reglamentos y las disposiciones que expresamente dicte esta Dependencia al respecto, las que deberán estar provistas de los certificados de matrícula y aeronavegabilidad en vigor.

SEXTA.-En el fuselaje, además de las marcas de nacionalidad y matriculas, deben pintarse las siglas del aeropuerto o aeródromo base de operaciones, así como el nombre del permisionario.

SEPTIMA.-La permisionaria sólo podrá suspender el servicio con causa justificada, previa autorización a ese efecto de esta Dirección General de Aeronáutica Civil.

OCTAVA.-La permisionaria se obliga a explotar por sí misma el servicio y no podrá directa o indirectamente en ningún caso, ceder o gravar en todo o en parte, los derechos que le otorgue el presente permiso.

Para modificar la operación del servicio o para celebrar cualquier contrato o convenio relacionado con la explotación del mismo, se requiere la autorización previa de esta Dependencia.

NOVENA.-Queda prohibido a los accionistas transmitir, hipotecar o de cualquier manera gravar las acciones, el capital, equipo e instalaciones afectos al servicio, sin recabar la autorización previa de esta Dependencia, siendo nula cualquier operación que contravenga esta Condición.

...#4....



DECIMA.-En el caso de sociedades por acciones "Ninguna persona extranjera, física o moral, así como sociedades mexicanas que no tengan cláusula de exclusión de extranjeros con autorización de la Secretaría de Relaciones Exteriores, podrá tener participación social alguna o ser propietaria de una o más acciones de la sociedad, si por algún motivo alguna de las personas mencionadas anteriormente por cualquier evento llegare a adquirir una participación social o ser propietario de una o más acciones, contraviniendo así lo establecido en el párrafo que antecede, se conviene desde ahora en que dicha adquisición no producirá efectos de ninguna especie, pasando a ser propiedad de la Nación Mexicana la acción o participación de que se trate".

DECIMA PRIMERA.-La Dirección General de Aeronáutica Civil, podrá resolver en forma administrativa la revocación de este permiso en fecha anterior a su vencimiento en los términos del artículo 29 y demás relativos de la Ley de Vías Generales de Comunicación y aplicación supletoria.

DECIMA SEGUNDA.-Cuando la permisionaria no satisfaga con eficiencia las necesidades del transporte, o cuando el interés público así lo exija, esta Dependencia podrá autorizar a otra persona física o moral para que preste un servicio público igual al que se autoriza con base en la misma ciudad.

DECIMA TERCERA.-La permisionaria obliga a rendir mensualmente a la Dirección General de Aeronáutica Civil, un informe pormenorizado con los datos técnicos, administrativos, estadísticos, sobre las actividades aéreas y de servicio, así como el económico-estadístico anual correspondiente.

DECIMA CUARTA.-La permisionaria se obliga, en los términos del artículo 121 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, a proporcionar a los inspectores de esta Dependencia, debidamente acreditados, todos los informes y documentación que sea necesario para el desempeño de sus actividades; así como a darles acceso a sus oficinas, talleres y en general a todas sus instalaciones. Todos los datos que obtengan los inspectores serán estrictamente confidenciales y solo los darán a conocer a esta Dependencia.



DECIMA QUINTA.- El servicio público de TAXI AEREO que se autoriza, es exclusivamente para pasajeros, sus pertenencias de uso y aprovechamiento personal y directo; se presentará obligatoriamente en vuelos sin límite de escalas y con disponibilidad completa del cupo de la aeronave a favor del usuario contratante y ajustándose a un contrato de transporte tipo previamente aprobado.

Esta Dependencia, en cualquier tiempo podrá dictar la modalidad y características conforme a las cuales se preste el servicio, con base en los estudios técnicos y económicos que se realicen para la satisfacción adecuada de las necesidades del transporte.

DECIMA SEXTA.- El servicio público de taxi aéreo se considera complementario del transporte aéreo regular, consecuentemente, al operar fuera de su base y al realizar vuelos en rutas autorizadas a otras empresas, debe evitarse toda competencia antieconómica con otros servicios establecidos.

DECIMA SEPTIMA.- En la publicidad que la permitida afectúa del servicio, no podrá mencionar en forma directa o indirecta que el servicio puede prestarse sujeto a un itinerario y horario fijo.

DECIMA OCTAVA.- En la prestación de este servicio se utilizarán en todo caso aeronaves de modelo no anterior a cuatro años a la fecha, con peso máximo de 11,500 kgs. y capacidad máxima de nueve pasajeros con asiento individual.

DECIMA NOVENA.- La permitida tendrá facultad para llevar a cabo el servicio de ambulancia para el transporte de enfermos no contagiosos, heridos o cadáveres, sujeto a las reglamentaciones aplicables.

VIGESIMA.- Las aeronaves dedicadas a este servicio, además de la matrícula comercial que legalmente les corresponde, deberán ostentar el distintivo "TAXI AEREO" para identificar claramente el servicio a que se destinan y no podrán ser utilizadas en ningún otro servicio aéreo, exceptuando al entrenamiento de tripulaciones al servicio del transportista y los servicios de búsqueda y salvamento.



VIGESIMA PRIMERA.- La aceptación del permiso para la explotación del servicio de "TAXI AEREO", obliga a la observancia, estricta de las condiciones que imponen en el mismo y al acatamiento de las que en el futuro se dicten para la mejor satisfacción de las necesidades del transporte.

Atentamente,  
SUFRAGIO EFECTIVO. NO REELECCION.  
EL DIRECTOR GENERAL.

ING. ROBERTO ZAPATA LEAL.

- c.c.p. Direc. Gral. de Tarifas, Terminales y Servicios Conexos. Av. Eugenia 197 10° piso.-Delegación Benito Juárez - - 03028 México, D. F.
- c.c.p. Direc. Gral. Aeropuertos y Servicios Auxiliares.-Avenida 502 No. 161.-Col. San Juan de Aragón.-Delegación -- Gustavo A. Madero 07470 México, D. F.
- c.c.p. Subdirección de Programación y Desarrollo.-DGAC.-Pte.
- c.c.p. Subdirección Gral. Técnica.-Av. Universidad 70.-Cd.
- c.c.p. Depto. de Inspección Aérea Av. Universidad 70.-Cd.
- c.c.p. Depto. de Ingeniería Aeronáutica.-Av. Universidad 70.-Cd.
- c.c.p. SENEAM.-31vd. Puerto Aéreo 485.-Delegación Venustiano Carranza 15620 México, D. F.
- c.c.p. Ofna. de Fianzas y Seguros.-DGAC.-Pte.
- c.c.p. Ofna. de Concesiones y Permisos.-DGAC.-Pte.
- c.c.p. Sección de Correspondencia.-T.A.N.-DGAC.-Pte.
- c.c.p. C. Comandante del Aeropuerto de Guaymas, Son.-Apdo. Postal 6 Código Postal 85400.
- c.c.p. C. Jefe de la II Región.-Aeropuerto de Tijuana, B.C.I. Apdo. Postal 2042. Código Postal 22300.

LIC. RLC, LIC. GGL, TRC, grl



SECRETARIA DE COMUNICACIONES  
Y  
TRANSPORTES

**DIR. GRAL. DE AERONAUTICA CIVIL**  
A. de F. y T. Av. Universidad  
P. de A. No. 20. P. de A.  
Benito Juárez,  
06325 México, D. F.

FORMA CG. 1

DEPENDENCIA: DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL.
DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE
SECCION: AEREO INTERNACIONAL.
MESA: 24111
OFICIO:
EXPEDIENTE: 25292

**SUNTO:** Se concede permiso para realizar vuelos no regulares de fletamento internacionales, - para transporte de pasajeros.

México, D.F. a 24 de noviembre de 1982.  
" AÑO DEL GENERAL VICENTE GUERRERO "

En respuesta a su atento escrito fechado el día 19 de noviembre del presente año, esta Dirección General de Aeronáutica Civil, con fundamento en los artículos 10. fracción VIII, 30. fracción VI, 80. 337 fracción II y demás aplicables de la Ley de Vías Generales de Comunicación autoriza a ARRENDAMIENTO DE AVIONES JETS, S.A., a operar vuelos no regulares de fletamento internacionales a:

3 anexos en  
24 fojas útiles.

ESTADOS UNIDOS DE AMERICA.

conforme a los requisitos y condiciones siguientes.

1. Los vuelos tendrán por objeto el transporte de pasajeros y equipaje.
2. Se iniciarán en el aeropuerto internacional de México, D.F. base de operaciones de esa Compañía.
3. La presente autorización tiene vigencia hasta el 30 de abril de 1983, -----

AL CONTESTAR ESTE OFICIO. CITENSE  
LOS DATOS CONTENIDOS EN EL CUADRO  
DEL ANGLULO SUPERIOR DERECHO.

ESTADOS UNIDOS DE AMERICA  
NOV. 25 1982  
CORRESPONDENCIA  
DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE  
AEREO INTERNACIONAL

T. G. N.



SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

misma del permiso de operador de servicio público de taxi aéreo nacional, concedido mediante oficio número de ser revocado antes de la fecha de su vencimiento si esta Dependencia lo considera conveniente.

4.- utilizará las aeronaves: \_\_\_\_\_

que han sido autorizadas para el servicio de transporte público de pasajeros por esta Dirección General de Aeronáutica Civil. Dichas aeronaves saldrán y entrarán en territorio nacional por cualesquiera de los aeropuertos internacionales, donde cumplirán las formalidades y requisitos de aduana, migración y sanidad.

En el caso de que el equipo mencionado anteriormente sea sustituido, la permissionaria debe dar aviso al Departamento de Transporte Aéreo Internacional acompañando la copia de la autorización otorgada por el Departamento de Transporte Aéreo Nacional.

5.- Para la operación de los vuelos internacionales que se autorizan, la permissionaria está obligada a seguir observando los requisitos establecidos por la Circular de Operaciones Aeronáuticas número 24020-1 expedida en Septiembre de 1978, por la Subdirección General Técnica de esta Dependencia, aplicables en lo que corresponde al servicio de taxi aéreo nacional, que se da por reproducida en este oficio y se considera parte integrante del mismo, de la cual se adjunte un ejemplar.



6.- El personal de vuelo de estas aeronaves debe mantener vigentes los certificados de competencia que esta propia Dirección General le haya expedido.

7.- Esta compañía queda obligada a presentar en esta Dependencia, dentro de un término de diez días hábiles a partir de la fecha de recibo de este permiso, las tarifas y sus elementos de aplicación para realizar vuelos de fletamento internacionales, aprobadas por la Dirección General de Tarifas, Maniobras y Servicios Conexos de esta Secretaría.



SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

8.- La permisionaria queda obligada durante el plazo de este permiso, a mantener vigentes las pólizas de seguros que garanticen el pago de las indemnizaciones por las responsabilidades en que pudiera incurrir con motivo de sus operaciones dentro de territorio mexicano, por muerte o lesiones a los pasajeros y deterioro del equipaje; así como por daños a las personas y a las cosas en la superficie, a que se refieren los artículos 349, 342 y 351, de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

9.- Por lo que se refiere a las responsabilidades que le pudieran resultar por los mismos conceptos en territorio extranjero, debe comprobar en esta Dependencia que las ha garantizado de conformidad con el régimen jurídico vigente en el País hacia donde opera.

10.- Asimismo, la permisionaria debe obtener previamente información sobre las Disposiciones legales que se exijan en el País de destino de los vuelos, a fin de que esa Compañía de cumplimiento a las mismas.

11.- presentará en la Subdirección de Programación y Desarrollo de esta Dirección General, un informe mensual en el que proporcione los datos indicados en la Forma DGAC-155, cuyo modelo se acompaña.

12.- En los términos del artículo 371, fracción II, de la Ley de Vías Generales de Comunicación y el 22 fracción II, del Reglamento del Registro Aeronáutico Mexicano, este permiso debe ser inscrito en el citado Registro Aeronáutico.

13.- De conformidad con lo establecido por la Ley Federal de Derechos para el Ejercicio Fiscal de 1982, publicada en el Diario Oficial de 31 de Diciembre de 1981, el presente permiso causa derechos por la cantidad de: \$ 1,600.00 M.N. por cada vuelo que se opere con la aeronave citada.

Los derechos por el concepto que se indica en el párrafo anterior, la permisionaria está obligada a pagarlos a la autoridad aeronáutica del aeropuerto internacional que se utilice para salir del País, debiendo remitir mensualmente al Departamento de Transporte Aéreo Internacional copias de los recibos de pago correspondientes que se les expidan por tales derechos.



SECRETARIA DE COMUNICACIONES  
Y TRANSPORTES

14.- La permissionaria se obliga explotar por sí misma el servicio y no podrá directa o indirectamente en ningún caso, ceder o gravar en todo o en parte, los derechos que le otorga el permiso presente.

15.- Este permiso no establece precedente en favor de y el ejercicio de los derechos que en él se otorgan, tácitamente significa la aceptación de las condiciones establecidas, y el incumplimiento o violación de cualquiera de ellas será causa de revocación.

16.- El presente oficio debe ser presentado a las autoridades aeronáuticas del aeropuerto internacional de México, D.F. y a las autoridades aeronáuticas de los demás aeropuertos internacionales que utilicen para salir y entrar a territorio nacional.

Atentamente  
SUPLENTE EFECTIVO NO REELECCION  
EL DIRECTOR GENERAL.

ING. ROBERTO ZAPATA LEAL.

Ing EARL/Lic/ME/msr.

- C.c.p.- Dirección General de Tarifas, Maniobras y Serv. Conexos Eugenia 197.-Ciudad.
- C.c.p.- Depto. de Transporte Aéreo Nacional.-Ofna de Registro Aeronáutico Mexicano.-Presente.
- C.c.p.- Caja Recaudadora de la DGAC.-Av.Universidad 70 Cd.
- C.c.p.- SENEAM.-Blvd. Aeropuerto 485.-Col. Moctezuma, Deleg.Venustiano Carranza 15620,México,D.F.
- C.c.p.- C. Comandante aeronáutico del aerop. interna. Código 15620 México,D.F.

REGISTRADO BAJO EL NUMERO 189 DEL LIBRO 19 F. 96  
DE LA SECCION 14 Serie F. D. Y SE PAGO \$ 1000.00  
POR DERECHOS, CONFORME A LA BOLETA NUMERO 9060398  
MEXICO, D. F., A 29 DE Noviembre DE 19 82



S. C. T.

OFICINA DE REGISTRO ALIENANTADO

F. R. DEL C. REGISTRADOR GEN. DE REGISTRO CIVIL  
E. J. DEL DEPT. DE TRANSP. NACIONAL

*[Handwritten signature]*

EL REGISTRADOR

*[Handwritten signature]*