

91
25



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE DERECHO

"ATRIBUCIONES DEL ESTADO EN
MATERIA AERONAUTICA
EN MEXICO."

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE :
LICENCIADO EN DERECHO

P R E S E N T A
TRINIDAD BOLAÑOS MARIACA



México, D. F.

FACULTAD DE DERECHO
SECRETARÍA AUXILIAR DE:
EXAMENES PROFESIONALES

1988



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 está 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 T R O D U C C I O N .

La preparación de este trabajo responde, al deseo de -- cooperar en el estudio del derecho aeronáutico, y a su --- divulgación. No he pretendido abarcar la totalidad de las instituciones que comprende esta dinámica rama del Derecho, porque excedería los límites de este trabajo.

Los transportes y las vías de comunicación vitalizan de tal modo el desarrollo económico y la prosperidad de un pueblo, multiplicando la producción, la circulación, la dis--- tribución y el consumo de la riqueza, que nadie pone en -- duda la necesidad de que todos los hombres interesados en esas actividades, conozcan la legislación sobre estos ramos.

La invención de la aeronave como nuevo medio de trans--- porte, aparte de significar un gran progreso para la huma--- nidad y de dar características muy especiales al siglo XX, ha servido como medio de enlace para comunicar, entre si, a casi todos los países del mundo. La utilización de la --- aeronave como medio de comunicación, ha permitido al hombre eliminar los factores tiempo y distancia, permitiendo el -- rápido desplazamiento de las personas y mercancías a tra--- vés de las grandes distancias. Como consecuencia de ello, la aviación ha sido un factor importantísimo en el incre--- mento del comercio, así como en el intercambio de ideas -- entre los pueblos.

La eficacia decisiva de la aviación como arma de --- guerra, su influencia en la economía nacional y la necesi--- dad de conciliar la libertad de tráfico aéreo con la de -- mantener el principio de la soberanía sobre el espacio, han

obligado a todos los Estados a fijar una línea política -- definida en la elaboración de su legislación aeronáutica, -- conciliándola con las resultantes de la elaboración doctrinaria de la materia.

En la misma forma, merced al notable desenvolvimiento y perfeccionamiento de la técnica aeronáutica ha nacido -- una rama del derecho, encargada de regular todas las relaciones jurídicas de especial naturaleza que se originan -- con la explotación de este medio de transporte, que por sus múltiples aplicaciones otorga a la Nación un lugar de privilegio en el contexto mundial. Así mismo, con base en el volumen de tráfico que registra el país en el orden de las actividades aeronáuticas, es posible satisfacer múltiples -- imperativos dentro del desenvolvimiento económico nacional.

Al efecto esta tesis comprende seis capítulos referidos el primero a un estudio de México para conocer su territorio y geografía; el segundo los antecedentes históricos de México; el tercero al régimen jurídico de México; el cuarto a la aeronáutica en México; el quinto a las instituciones aeronáuticas y el sexto a las libertades del tráfico aéreo y su ejercicio por parte de Líneas Aéreas -- Paraguayas.

PRIMERA PARTE

ESTADO MEXICANO

CAPITULO I.
¿QUE ES MEXICO?

1.1. Origen de la palabra México.- Mucho se ha discutido en torno al origen de la palabra México.

Francisco J. Santamaría, nos dice que los aztecas, una de las 7 tribus nahuatlacas, al llegar al Valle de México, encontraron un lugar donde crecían muchas acacias que --- ellos llamaban mizquitl, palabra que se corrompió en mi--- xical y que los españoles transformaron en México.

Otros autores aseguran que la palabra México, deriva de Mexi, una de las denominaciones del Dios Huitzilo----- pochli. Otros aseguran que proviene de Mexihtli, Dios de la guerra entre los aztecas.

Gutiérrez Tibón nos da otra explicación descompo----- niendo la palabra México así:

ME - luna - maguey - manantial

XI - ombligo - centro de

CO - lugar

de donde se infiere: el lugar del ombligo de la luna.

J. González Moreno en sus Etimologías del Español, - nos dice que la explicación más admitida es la que pro--- viene de Mexihtli, Dios principal de los aztecas; CO, lugar, "lugar del Dios Mexihtli". La X de este nombre representa sonido suave SH que en las palabras castellanas ha evolu- cionado fonéticamente hasta convertirse en J.

México es la alteración de Meshico, palabra náhuatl, - compuesta por 2 vocablos: Mexitli, nombre de uno de los -- sacerdotes que fundaron la capital de los aztecas, y con -

la partícula CO, que significa lugar o en. Conservamos la tradición de escribir México con X pero pronunciamos este vocablo como si estuviera escrito con J.

Como quiera que sea, fueron los aztecas, desde aquellas épocas remotas de nuestra historia, los que dieron a esta ciudad el nombre que, con las transformaciones fonéticas ya apuntadas, conservamos hasta la actualidad.

1.2. Situación Geográfica en el Globo.-- Hemisferios en -- que se encuentra.

La República Mexicana esta situada al Norte del Ecuador y al Occidente del Meridiano de Greenwich. Pertenece, por lo tanto, a los Hemisferios Norte y Occidental respectivamente. Forma parte del Continente Americano y está bañada por las aguas de los 2 océanos más importantes de la Tierra: el Atlántico y el Pacífico, es decir, estos 2 océanos bañan los litorales mexicanos, al Este y al Oeste.

1.2.1. Coordenadas Geográficas Extremas de México.

- Latitudes Extremas:

Latitud Extrema Norte, es de 32 grados 43min. Norte -- correspondiente al paralelo que pasa por el monumento 206 de la frontera con los Estados Unidos de Norteamérica en la confluencia de los ríos Gila y Colorado.

Latitud Extrema Sur, es de 14 grados 33min. Norte y se encuentra en la frontera con Guatemala, en la desembocadura del río Suchiate.

- Longitudes Extremas:

Longitud Extrema Este, es de 86 grados 46min. longitud Occidental y pasa por la punta Cancún, al Sur de la Isla -- Mujeres.

Longitud Extrema Oeste, es de 117 grados 8min. longitud Occidental y corresponde al monumento 258 de la frontera con los Estados Unidos de Norteamérica.

1.2.2. Zonas Térmicas en que se Localiza.

El país está atravesado, aproximadamente hacia la mitad, por el Trópico de Cáncer, paralelo situado a los 23 grados 27min. de latitud Norte y que es el que separa la Zona Tórrida de la Templada Norte. En consecuencia, aproximadamente la mitad del Sur del país se encuentra en la Zona Tórrida y la otra mitad, en la Templada Norte.

1.3. Situación Geográfica de México en América.

México ocupa la porción meridional de América del Norte. Desde el punto de vista físico, la mayoría de los geólogos consideran que es parte de América del Norte y parte de Centroamérica, ya que, aunque no existe un límite definido entre las dos Américas, el paso gradual de la una a la otra se inicia en la Sierra Neovolcánica o Sierra Volcánica Transversal que se localiza en México, sobre el paralelo 19 grados de latitud Norte.

1.3.1. Características Generales del Suelo.

En general el suelo de México es montañoso; de Norte a Sur corren paralelas 2 grandes cordilleras llamadas: Sierra Madre Oriental y Sierra Madre Occidental; hacia el Sur se localiza otra cordillera que nace en Jalisco y se extiende por los Estados de Colima, Michoacán, Guerrero y Oaxaca, conocida con el nombre de Sierra Madre del Sur; de

Este a Oeste cruza el país otra cordillera llamada Eje --- Volcánico que hace contacto con la Sierra Madre Oriental y con la Occidental, así como con la Sierra Madre del Sur.

1.3.2. Climas y Vegetación en México.

El clima, es el conjunto de fenómenos meteorológicos - que caracterizan el estado medio de la atmósfera en un lugar determinado de la tierra.

En el país son muy variados los climas porque también son muy variadas las condiciones físicas de sus diversas - comarcas. Puede afirmarse que casi todos los climas que - existen en la tierra se encuentran en el territorio; de --- ellos, algunos se presentan en zonas muy extensas y otros, - en cambio, en regiones reducidas.

1.3.3. Los Climas que Existen en México.

1.3.3.1. Climas Calurosos.- Los de la Zona Tórrida:

- Casi Ecuatorial.- Caliente regular con "lluvias con vectivas"¹ casi todo el año. El promedio térmico anual -- superior a 25 Grados Centígrados, la oscilación térmica --- casi imperceptible y las lluvias excesivas, hacen a este -- clima sofocante y malsano. La exuberante vegetación, que - es consecuencia del calor y de las lluvias, aumenta a su -- vez el grado de humedad por la transpiración de las plan-- tas.

Estas condiciones de temperatura y humedad reinan en

1. Consisten en, un ascenso del aire, el cual, al subir pierde calor; cuando este aire contiene humedad se forman nubes, las cuales producen la lluvia.

las tierras del Sureste, es decir, en los Estados de Tabasco y Chiapas; en el Sur de Campeche y en el Sureste de Vera--- cruz. Hacia los bordes de dichas regiones las lluvias disminuyen un tanto, con la consiguiente modificación del --- tapiz vegetal, que es menos exuberante y que, en algunas --- comarcas, llega al agotamiento durante la sequía, la temperatura es igualmente calurosa.

- Tropical.- Caliente regular con lluvias en verano y parte del otoño. Su oscilación térmica es algo superior a la del clima antes tratado, de modo que el invierno es ligeramente fresco. Durante la época en que se suspenden las lluvias de convección, parte del otoño, invierno y primavera, pueden ocurrir algunas precipitaciones aisladas producidas por perturbaciones pasajeras: nortes o ciclones. Este es el clima de las zonas del litoral hacia el Golfo de México, aproximadamente desde Alvarado hasta Tampico; de las del --- Pacífico, desde Puerto Angel a Mazatlán, y hasta la cercanía del Trópico de Cáncer. Existe este clima, en la mayor --- parte de la Península de Yucatán y en el Valle Bajo del --- Balsas.

Los de las Zonas del Norte.- En estas comarcas la --- oscilación térmica es acentuada y las lluvias son poco --- abundantes, de origen ciclónico y algunas más de relieve --- para ciertas localidades son de 2 tipos: Desértico o Estepario; existiendo, además, el de Monzón.

- Desértico.- Casi sin lluvias es el de los sitios --- deprimidos, como los bolsones, el de Mapimí y otros, o el de las comarcas que más directamente están expuestas a las --- Calmas Descendentes, como son las del extremo Noroeste del país: la mayor parte de las Llanuras Sonorenses, el Valle -

Bajo del Río Colorado; una región de Chihuahua (Desierto de Samalayucan) y la mayor parte de la Península de Baja California.

- Estepario.- Se distingue del anterior porque recibe un poco más de lluvia, en el Sur de la Llanura Sonorense y en las inmediatas tierras de Sinaloa, en el extremo Sur de Baja California y en todas las Llanuras Boreales, con excepción de las zonas que se han señalado como desérticas.

- De Monzón.- Con "lluvias de relieve"² en verano y parte del otoño. La región del país en la que mayor influencia ejercen los vientos monzónicos es la Llanura Tamaulipeca. Su clima es caluroso con oscilación térmica -- menos acentuada que la que presentan las regiones del interior a igual latitud, lo que se debe a la vecindad del mar y a la acción de los vientos. Las Llanuras que ocasionan los monzones no son abundantes, porque las cordilleras -- contra las que chocan (parte Norte de la Sierra Madre Oriental) no están próximas al mar y, son poco elevadas.

1.3.3.2. Climas Templados.

Los de la Zona Tórrida.- Son sus caracteres comunes: -- régimen térmico templado regular. Lluvias convectivas a -- las que se agregan algunas de relieve y otras irregulares.

- De Altura Tipo Mexicano.- Con lluvias en verano y parte del otoño. Es el clima de las regiones altas del -- interior del país en la Zona Tórrida, aproximadamente hasta 2.900m de altitud. La oscilación térmica anual es poco -- acentuada; en cambio, es característica en este clima la --

2. Consisten en que los vientos al chocar con tierras elevadas se enfrían en contacto con ellas y producen lluvias.

fuerte oscilación diurna, lo que se debe a que el aire, poco denso debido a la altura, permite, más que en los sitios --- bajos, el paso de la energía solar, lo que eleva notable---- mente las temperaturas en las horas de mayor insolación, en tanto que las noches son frescas o frías, porque el aire, a causa de su poca densidad, pierde gran parte del calor acumulado durante el día.

La cantidad de lluvia varía mucho de unos sitios a -- otros, según las condiciones locales; hay algunos en los que su escasez es sumamente marcada, como en el Salado de ---- Puebla, el Valle de Tehuacán y el Mezquital, regiones que, - propiamente, deben considerarse como esteparías.

Presentan este clima: La Meseta del Anáhuac, los ---- Valles de Puebla y de Tehuacán, los Valles Oaxaqueños y --- todos los flancos montañosos dentro de la Zona Tórrida que no sobrepasan la altitud mencionada.

- Templado (o moderadamente caliente) con lluvias con-- vectivas y de relieve, estas son, muy abundantes, en algunos-- sitios.

Presentan este clima, que puede considerarse como una-- variante del anterior, las vertientes de la Sierra Madre de Oaxaca y de la porción Sur de la Sierra Madre Oriental --- hacia el Golfo de México. Como es natural, las tempera---- turas ligeramente cálidas son la de los sitios de menor -- altitud. La acción de los alisios se manifiesta en llu--- vias y lloviznas que en algunos lugares se presentan casi-- todo el año, y la de los monzones, en fuertes aguaceros du-- rante el verano. Como además se realizan las de convec--- ción, ésta es una de las zonas más lluviosas del país.

La faja de declives montañosos en que existe este --

clima abarca porciones de Oaxaca, Veracruz, Puebla y San Luis Potosí.

Los de las Regiones del Norte.- En las regiones nor-
teñas la oscilación térmica es acentuada, las lluvias son -
ciclónicas o de relieve y por lo general, escasas.

- Estepario.- Con lluvias bastante escasas. Existe -
en las regiones medianamente altas del norte, no están favo-
recidas por las lluvias de relieve que proporciona la ve-
cindad de algún flanco montañoso que condense humedad. --
Dadas las altitudes y la situación en cuanto a la latitud
de esas comarcas, el régimen térmico de todas es templado -
con marcada oscilación anual.

- Mediterráneo.- Con lluvias en invierno. Es el que
corresponde al extremo Noroeste de Baja California. El --
régimen térmico es templado y a excepción de lo que ocurre
en las regiones del Norte, es regular, lo que quizá se debe
a los vientos marítimos que soplan en invierno y que, ---
además, son los que ocasionan las lluvias.

1.3.3.3. Climas Fríos.- En las porciones más elevadas de -
todas las serranías (más de 3.000m) las temperaturas regis-
tran promedios inferiores a 10 Grados Centígrados; las ---
lluvias ocurren de modo irregular y en algunas de esas por-
ciones se realizan, precipitaciones nevadas. Abundan sobre
todo en las sierras de Chihuahua y de Durango durante todo
el invierno y en las cimas de los volcanes más elevados.

1.3.4. Asociaciones Vegetales y su Localización.

- Selvas.- En las zonas sujetas a clima caluroso con-
lluvias convectivas todo el año, domina la selva. De los -

árboles gigantescos, cuyas maderas duras y compactas son tan apreciadas, las más abundantes son las de caoba, ébano y cedro rojo, y de los que destilan gomas, el de chicle. La fauna de la selva incluye monos, aves muy variadas, reptiles, e infinidad de insectos, arácnidos y microorganismos muchos de ellos dañinos.

Las selvas se extienden en casi toda la región ístmica y el Sur y Sureste de la Península de Yucatán; cubren todo Tabasco, la mayor parte de Chiapas (con excepción de sus montañas y mesetas); el Sur de Campeche, el Territorio de Quintana Roo y el Sureste de Veracruz.

- Bosque Trópicar.- Se le da este nombre a la vegetación que se presenta en lugares cálidos y húmedos pero sin exceso, son aquellos en donde las lluvias se suspenden en una o dos épocas, sin que estas interrupciones lleguen a causar el agotamiento de las plantas. Las especies vegetales son, con poca diferencia, las de la selva, pero no forman conjuntos tan espesos que dificulten la vida y las actividades humanas. Cubren estos hermosos bosques el resto de la Región Ístmica, parte de la Península de Yucatán, el declive de la Sierra Madre Oriental y de las de Oaxaca al Golfo de México y algunas regiones de poca altura en los declives montañosos dentro de la Zona Tórrida, especialmente en los del Eje Volcánico hasta el Valle del Balsas.

- Sabanas.- Aunque también es propia de regiones cálidas, se presenta en los sitios en donde la suspensión de las lluvias causa épocas de intensa sequía. Crecen abundantes plantas herbáceas durante las épocas de lluvias y se agotan durante los períodos secos. Esta vegetación es la propia de las zonas litorales de Veracruz desde su extremo

Norte hasta la Laguna de Alvarado, aproximadamente; del Norte de la Península Yucateca, en una porción que abarca partes de Campeche y Yucatán; de las llanuras litorales que ven al Pacífico desde el centro de Sinaloa hasta Oaxaca; del extremo Sur de Baja California y de las partes bajas de la Cuenca del Balsas.

- Estepas:

De las Regiones de Clima Templado en la Zona Tórrida.- En las regiones que existe ese clima son grandes las diferencias entre unas y otras zonas en cuanto a la cantidad de lluvia, por lo que, en general, la vegetación es poco abundante. Comprende hierbas y plantas xerófilas: maguey, lechuguilla, nopales, existe arbolado a orillas de los ríos y en las regiones más favorecidas por las lluvias. Esta es la vegetación característica de la Meseta del Anáhuac y del Valle de Puebla.

De las Regiones del Norte.- Tan sólo pastos pobres y algunas plantas xerófilas pueden subsistir en esas regiones de tan escasa humedad. Son las más extendidas el sotol, la candelilla, que forman matorrales, y algunos cactus. Cubren esta asociación vegetal las llanuras Boreales, con excepción de las regiones privadas casi en absoluto de humedad.

- De Desiertos Calientes.- Las regiones casi del todo carentes de lluvia en el país se localizan en las zonas más deprimidas de las Llanuras Boreales y en algunas del Noroeste. En esos desiertos entre las dunas de arena o al pie de las rocas desnudas, crecen algunos vegetales raquíuticos, cuando hay un manto acuífero subterráneo que pueda alimentarlos. Son todos esos vegetales de las

mismas especies que los que viven en las estepas y se ven como pequeños manchones, muy distantes unos de otros.

- Bosques Mixtos.- Los climas templados con suficiente humedad son los que brindan magníficas condiciones para la existencia de los bosques con árboles de hojas caducas --- (fresnos, robles). En México existen estos bosques en ---- todos los flancos montañosos a mediana altura y expuestos a suficientes lluvias de relieve.

- Bosques de Coníferas.- A mayores alturas que los -- bosques mixtos se encuentran en las montañas los de coní-- feras, formados por los árboles resistentes a bajas tempe-- raturas y a vientos violentos. Las coníferas más abun---- dantes en los bosques son pinos, abetos, oyameles. Son muy extensos los de la Sierra Madre Occidental, en Chihuahua y Durango, sobre todo, los de algunas porciones del Eje Volcá-- nico, especialmente en Michoacán y el Estado de México.

- Vegetación de Tipo Mediterráneo.- En la región del Noroeste de la Baja California, las temperaturas son mode-- radas y las lluvias ocurren en invierno, la vegetación com-- prende algunos pastos y matorrales. Al igual que en las - regiones del contorno del Mar Mediterráneo, se cultivan los vegetales que más se acomodan a esas condiciones de clima: la vid, el olivo y los cítricos. También es importante el cultivo de trigo.

1.4. Hidrografía.

El sistema hidrológico en México está constituido --- por numerosos ríos y lagos; los ríos en general son de ---- origen pluvial, de escaso caudal que vierten sus aguas los 2 litorales, según la vertiente en que se encuentren ubi---

cados; los ríos no pueden ser navegables, sin embargo tienen utilidad para la vida económica del país, pues en algunos lugares sus aguas se aprovechan para el riego mediante obras de captación y sistemas de irrigación; algunos ríos caudalosos y de corrientes impetuosas son aprovechados para generar energía eléctrica.

Unos ríos mexicanos son de vertiente exterior, es decir, desembocan en los mares que bañan nuestros litorales, otros, menos numerosos, son de vertiente interior tributan sus aguas en lagos y lagunas interiores.

1.4.1. Vertientes.

Vertientes Exteriores.- La vertiente del Atlántico (del Golfo de México y del Mar de las Antillas).

Con excepción del río Bravo, que se origina en las Montañas Rocallosas, la mayoría de los ríos que se vierten en el Atlántico descienden de las Sierras Madres Oriental y de Oaxaca. El Pánuco, procede de la parte oriental de la Meseta del Anáhuac, se ha labrado salida a través de la Sierra Madre Oriental y termina su trayecto en el Golfo de México.

En la porción bañada por el Mar de las Antillas faltan las corrientes superficiales, con excepción del frontero río Hondo.

La vertiente del Pacífico.- Los numerosos ríos de esta vertiente descienden de las Sierras Madre Occidental, del Sur y de Chiapas; con excepción del río Colorado, que se origina en las Rocallosas.

Tres importantes ríos de ella se abren paso al través de las sierras para desaguar en el mar: son el San Pedro o Mezquital, el Lerma-Santiago y el Balsas.

Vertientes Interiores.- En las Llanuras Boreales hay - varios ríos que desaguan en bolsones; unos bajan de la Sierra Madre Occidental y otros del Sistema Zacatecano.

En la Meseta del Anáhuac existen algunas pequeñas corrientes, casi todas originadas en el Eje Volcánico, que ---- tienen como cuencas receptoras a las "fosas tectónicas"³.

1.5. Litorales.

México es uno de los pocos países del mundo con litorales hacia los 2 principales océanos: el Pacífico y el ---- Atlántico. Esta situación privilegiada, además de favorecer la explotación intensa de las riquezas marinas, facilita el contacto con otros países de la Tierra.

Los litorales mexicanos son muy extensos. Abarcan ---- 9,903km, lo que significa que el país tiene cerca de 10.000 km de litoral distribuidos en la siguiente forma: 7.147km - sobre el Pacífico y 2.756km sobre el Atlántico. De estos - últimos corresponden 2.059km al Golfo de México y 697km al Mar de las Antillas o Caribe.

1.5.1. Plataforma Continental.

Es la región submarina en la que se prolongan las tierras litorales. Se extiende desde la superficie de las --- aguas, hasta 200m de profundidad (suelo y subsuelo marítimos), después de los 200m se localizan los abismos oceánicos.

La plataforma continental que rodea al país abarca en

3. Consisten en hundimientos que se producen a lo largo de fallas que sobrevienen como resultado de 2 fuerzas que ---- operan en sentido contrario.

total 431.051km^2 que están distribuidos en forma irregular en el Golfo de México y en el Pacífico. La porción que corresponde al Pacífico es reducida y en algunas regiones de este litoral, de hecho no existe; sólo en el Golfo de Tehuantepec y en otras zonas pequeñas alcanza alguna extensión. En el Golfo de México la plataforma es, muy amplia y alcanza su mayor superficie en el Norte y Oeste de la Península Yucateca.

1.5.2. Países y Mares Colindantes.

México limita con 3 países y 2 océanos. El país limita al Norte con Estados Unidos de Norteamérica y al Sureste con Guatemala y Belice.

Están bañadas las costas por las aguas de los océanos más importantes: al Este por las del Atlántico, en sus penetraciones el Golfo de México y el Mar de las Antillas o Caribe; al Oeste y Sur por las del Océano Pacífico, directamente y por las de su penetración al Golfo de California y el Golfo de Tehuantepec.

1.5.3. Límites o Fronteras.

Límites con los Estados Unidos de Norteamérica son, en parte, naturales y en parte artificiales. Su longitud total es de 3.114km , de los cuales, más de la mitad corresponden al río Bravo y, en una pequeña porción, de 32km , al río Colorado y el resto, a límites artificiales marcados por monumentos de piedra llamados mojones. Estos límites fueron fijados por los Tratados de Guadalupe Hidalgo en 1848 y de la Mesilla en 1853.

Frontera con Guatemala y Belice. -- Las fronteras que --

limitan a México por el Sureste tienen una extensión total de 1.200km, de los cuales corresponden 962km a Guatemala y 259km a Belice.

Los límites con Guatemala y Belice son en parte naturales, se utilizan como tales: 5 ríos, un volcán y 2 cerros. -- Los ríos son: el Suchiate, el Usumacinta con su afluente el Chixoy, el Azul y el Hondo; el volcán Tacaná y los cerros, -- Buenavista y el Ixbul. El resto de la frontera está mar-- cado con monumentos de piedra o mojoneras. La frontera -- con Guatemala fué fijada en forma definitiva el 10. de --- abril de 1895 y la de Belice, por un Tratado firmado por -- México y el Reino Unido, el 8 de julio de 1897.

1.6. Extensión del Territorio Nacional.

La extensión de la República Mexicana es de: 1.972.547 km², es decir, que en números redondos sería aproximadamente de 2.000.000km².

Si agregamos a la primera cantidad los 431.051km² que tiene la plataforma continental, zona submarina que contitu cionalmente forma parte del país, tendremos en total ----- 2.403.598km², dato que según algunos autores corresponde a la extensión territorial de México.

1.6.1. Extensión de las Aguas Territoriales.

En la República Mexicana, por acuerdo tomado por el -- Congreso de la Unión, en septiembre de 1964, son propiedad -- de la Nación las aguas territoriales en una extensión de -- 12 millas marinas de anchura contadas desde la línea de la marea más baja.

México ejerce su soberanía sobre una faja de aguas te

territoriales que se extiende desde los litorales hasta ----
22.238m de distancia, y posee derechos soberanos para la --
pesca, la navegación y la investigación científica.

1.7. Población.

La población de México está formada por grupos humanos de características físicas y sociales muy diversas; se dice, por eso, que es una población heterogénea. Los estudios --- demográficos realizados en el país, demuestran que la población mexicana se encuentra distribuida con mucha irregula-- ridad.

Mediante los censos, no solamente se conoce el número - de habitantes de un país, una comarca o una ciudad, también - se consignan datos muy importantes, como lugar de origen, -- edad, sexo, grado de instrucción, ocupaciones, salario, etc., -- que permiten apreciar el nivel cultural de la población y - sus condiciones socioeconómicas.

Mediante los censos se conoce la Población Absoluta, o sea, la cantidad total de habitantes de un país. De acuerdo al último censo realizado en México en 1980, la población ab soluta ascendía a 69.392.835 habitantes. De acuerdo con -- una "hipótesis programática", ⁴ para el año 1988, el número - de habitantes, ascendería a 83.273.241; de acuerdo a una "hi- pótesis alternativa", ⁵ para el mismo año, el número de habi- tantes, ascendería a 84.975.646. Sin embargo, cuando se rea-

4. Consiste en, considerar las metas de crecimiento estable- cidas en la política demográfica de México.

5. Consiste en, un panorama demográfico futuro al que se --- llegaría en el supuesto de que la disminución de la fecun- didad fuera menor a la adoptada en la planeación demográ- -- fica.

lice el censo de 1990, se podrá conocer, el número de habitantes del país.

1.8. División Política.

La organización política está basada en la Constitución de Querétaro de 1917. El país está constituido como una -- República representativa, democrática, federal, por lo que --- cada Estado es libre y soberano en todo lo que concierne a su régimen interior. Se divide políticamente en 32 entidades de las cuales 31 son Estados y un Distrito Federal.

Entidades Federativas de los Estados Unidos Mexicanos:

Aguascalientes - Aguascalientes
 Baja California (Norte) - Mexicali
 Baja California (Sur) - La Paz
 Campeche - Campeche
 Coahuila - Saltillo
 Colima - Colima
 Chiapas - Tuxtla Gutiérrez
 Chihuahua - Chihuahua
 Distrito Federal - Ciudad de México
 Durango - Durango
 Guanajuato - Guanajuato
 Guerrero - Chilpancingo
 Hidalgo - Pachuca
 Jalisco - Guadalajara
 México (Edo.) - Toluca
 Michoacán - Morelia
 Morelos - Cuernavaca
 Nayarit - Tepic
 Nuevo León - Monterrey
 Oaxaca - Oaxaca

Puebla - Puebla
 Querétaro - Querétaro
 Quintana Roo - Chetumal
 San Luis Potosí - San Luis Potosí
 Sinaloa - Culiacán
 Sonora - Hermosillo
 Tabasco - Villa Hermosa
 Tamaulipas - Cd. Victoria
 Tlaxcala - Tlaxcala
 Veracruz - Jalapa
 Yucatán - Mérida
 Zacatecas - Zacatecas.

1.9. ¿Como es Conocido Políticamente el País?.

Políticamente el país es conocido con 3 nombres: México, República Mexicana y Estados Unidos Mexicanos.

Estados Unidos Mexicanos.- Es el nombre oficial del -- país y es usado en toda manifestación de nuestra soberanía e independencia como país o Estado. Tal denominación, es la ordenada por la Constitución de 1824, la primera del país; y en la Constitución promulgada en Querétaro el 5 de febrero de 1917. Es el nombre que se utiliza en la correspondencia y actos oficiales.

República Mexicana.- Es una denominación que expresa - la organización política del país. México, de acuerdo con - la Constitución, es una República representativa, democrática, federal.

México.- Es el nombre tradicional del país y el más -- común dentro y fuera de las fronteras; es usado por las ---- embarcaciones nacionales o abanderadas en el país; también - las naves aéreas llevan esta denominación.

Es importante recordar que la palabra México designa, además, a la capital del país y una de las entidades federativas. Existen por lo tanto: país México, Estado de México y ciudad de México.

El idioma oficial del país es el castellano, aunque se encuentra muy ampliamente difundido por el territorio mexicano, son varios los grupos indígenas que aún emplean sus - propias lenguas o dialectos.

CAPITULO II.
ANTECEDENTES HISTORICOS

2.1. Independencia de México.

En el curso del siglo XVIII el movimiento intelectual preparó los grandes cambios que iban a modificar la faz -- del mundo. La influencia de los nuevos principios se hizo sentir, de manera tardía, pero segura, en los países ameri-- canos. La independencia de los Estados Unidos de Norteamé-- rica hizo nacer nobles aspiraciones en los hijos de las -- colonias españolas. Luego, la Revolución Francesa fué una escuela abierta para todos los pueblos. Por último, los su-- cesos de España al empezar el siglo XIX apresuraron, para -- las colonias de América, su movimiento de insurrección. Ha-- bía sonado la hora de la libertad para todo el continente americano.

En la junta del 9 de agosto de 1808 los partidos que, sin tardar mucho, se harían la guerra, forman los cimientos de la independencia de la colonia. Los españoles se irritaron al ver desconocidas las juntas que en la metrópoli -- se arrogaban la soberanía, los mexicanos se declararon --- contra sus antiguos señores y abrazaron, con ardor, la causa de la independencia de la patria.

El día 15 de septiembre de 1808, el Mariscal de Campo-- don Pedro Garibay, es nombrado para sustituir al virrey Iturri-- garay, esa misma noche presta el juramento, y al amanecer del día 16 de septiembre del mismo año, los habitantes de -- la capital, conocieron con asombro la destitución de Iturri-- garay y el nombramiento de Garibay.

El nuevo gobierno dió principio a sus funciones con -- actos de extraordinario rigor contra los partidarios de la independencia. Apenas instalado, desplegó amenazador alarde de fuerza, y en la misma noche del asalto al palacio y prisión de Iturrigaray fueron también aprehendidos los licenciados Cristo, Verdad y Azcárate, el fraile mercenario Talamantes y algunos otros personajes que habían sostenido la -- creación de un gobierno provisional.

Los del partido mexicano se dispersaron en los primeros momentos del desastre, poco a poco volvieron a anudar sus relaciones. Ya no se trato de una revolución ordenada ni de desear la independencia por los bienes que de ella pudieran derivarse para el país, sino que se pensó en generalizar los sentimientos de odio y de amargura contra los dominadores. -- Las gentes del pueblo eran emisarios misteriosos que ven-- -- dían en posadas y mercados libelos manuscritos contra la -- prisión del virrey y contra sus autores, no obstante las severas medidas dictadas por el nuevo gobierno.

Entre tanto, el partido mexicano tramaba una conspiración en Valladolid, capital de Michoacán. Con los militares don José Ma. García Obeso y don José Mariano Michelena, estaban comprometidos en la conspiración don Manuel Ruiz de -- Chávez, fray Vicente de Santa María, el comandante don Mariano Quevedo, y los licenciados don José Nicolás Michelena, Soto -- Saldaña y don José Ma. Izazaga. En seguida se pusieron en relación con el capitán don Ignacio José de Allende, don -- -- José Ma. Abarca, don José Mariano Abasolo, y con otras diversas personas. Continuaron sus reuniones secretas y sus trabajos hasta diciembre de 1809; pero los españoles se aperci-- -- bieron de ello, gracias, entre otros, al criollo don Agustín --

de Iturbide. En esta ciudad debía estallar la revolución - el 21 de diciembre de 1809, empezando por sorprender a don - José Alonso de Terán, asesor, que en aquellos días desempe- - ñaba las funciones de intendente. Terán mandó aprehender - en la mañana del 21 de diciembre del mismo año, al padre --- Santa María; y a otros de los conjurados; don Luis Correa, de- - lató a todos sus correligionarios, y fueron detenidos. Lo-- - graron escapar y ocultarse Soto Saldaña y otros dos. No -- resultando contra ellos cargos graves, el virrey Lizana ---- - mandó cortar la causa en enero de 1810, y dispuso que García - Obeso pasase a San Luis, el licenciado Michelena a México, - al Teniente Michelena a Jalapa; los demás quedaron en liber- - tad y prosiguieron sus trabajos.

La conspiración de Valladolid puede ser considerada -- como el prelude de la que se formó en Querétaro en 1810. - Esta ciudad, aunque gobernada por un magistrado especial, -- tenía por corregidor a don Miguel Domínguez; la esposa del - corregidor, doña María Josefa Ortiz, era el numen de la pa--- - tria, en las reuniones que con pretexto de tratar asuntos -- puramente literarios se efectuaban, unas veces en casa del - presbítero don José Ma. Sánchez y otros en las del abogado- - Parra.

Además de los anteriores, asistían a aquellas reuniones los abogados Altamirano y Laso, don Francisco Araujo, don --- Antonio Téllez, don Ignacio Gutiérrez, don Epímenio y don -- Emeterio González, el regidor Villaseñor Cervantes, el capi--- - tán don Joaquín Arias, el teniente don Francisco Lanzagorta, el teniente Baca, y algunos otros oficiales y paisanos. Los capitanes don Ignacio Allende, don Mariano Abasolo y don --- Juan Aldama, iban secretamente a Querétaro y concurrían tam- - bién a las juntas. Entre los conjurados se distinguía el -

capitán Allende, a quien sus compañeros consideraban el hombre llamado a ejecutar la revolución que tramaban, le decía don Juan Ochoa, alcalde ordinario de Querétaro, al oírlo --- Aguirre en carta del 10 de septiembre de 1810, en que le denunciaba la conspiración. En su carta añadía que, Hidalgo, cura del pueblo de Dolores, era el autor y director de la revolución proyectada.

"Según fray Gregorio de la Concepción, Hidalgo mantenía relaciones con Allende, Aldama, Abasolo y otros, y celebraban frecuentes reuniones en las que se trataba de proclamar la independencia de México. Las juntas de Querétaro fueron precedidas de las que en San Miguel el Grande había promovido Allende entre varios oficiales de su regimiento. No puede precisarse la fecha en que dejaron de efectuarse esas reuniones, ni aquella en que comenzaron las de Querétaro, pues no existen documentos en que apoyar una opinión precisa sobre esta materia. Lo cierto es que a mediados de agosto de 1810 las juntas de Querétaro traían conmovida aquella ciudad, y que las denuncias de algunos afiliados informaban a la Audiencia de importantes detalles y de los nombres de casi todos los conspiradores."⁶

En los primeros días de septiembre de 1810, Hidalgo estuvo en Querétaro en conferencia con sus correligionarios, con quienes convino proclamar la independencia el 10 de octubre.

El día 11 de septiembre de 1810, el alcalde Ochoa y el

6. Riva Palacio, Vicente. Resumen Integral de México. Compañía General de Ediciones, S.A. Tomo III. México, 1969.

sargento Alonso dirigieron una misiva al virrey Venegas, en la que le participaban el descubrimiento de la conjuración y los nombres de los conspiradores.

Eran las 5 de la mañana del 16 de septiembre de 1810 cuando Hidalgo, a la cabeza del grupo de insurrectos, desembocó en el atrio de la iglesia. Repicaban las campanas de la parroquia llamando a la misa del domingo, y una muchedumbre del pueblo y de las rancharías inmediatas ocupaba el atrio. La arengó el cura, diciendo que el movimiento -- que acababa de estallar tenía por objeto derribar el mal gobierno, quitando del poder a los españoles que trataban de entregar el reino a los franceses; que con la ayuda de todos los mexicanos la opresión vendría por tierra; que en lo adelante no pagarían ningún tributo. De la muchedumbre salieron gritos de ;Viva América! ;Muera el mal gobierno;. Así se proclamó la insurrección de México.

A parte del elemento oficial y del partido español, el movimiento de México tuvo en su contra a la aristocracia -- que se había formado en la colonia; a los ricos y grandes -- propietarios; y el alto clero, que recibió la insurrección -- con el "anatema"⁷ y la excomunión.

En los últimos meses de 1810 había aparecido en el -- Sur de la intendencia de México: don José Ma. Morelos. A -- la primera noticia de la proclamación del movimiento Morelos ofreció sus servicios a la causa, en Indaparapeo se presentó a Hidalgo, quien lo nombro lugarteniente suyo en las costas del sur.

7. Maldición, imprecación.

Hidalgo entró en Guadalajara el 26 de noviembre de 1810; el 29 publicó un bando por el que quedaba abolida la esclavitud, suprimido el impuesto que pagaban los individuos de las castas y el uso de papel sellado, y abolió también los "estancos"⁸ del tabaco y de la pólvora. A este bando siguieron otros que manifestaban el deseo de aminorar los trastornos de la revolución y de la guerra por la independencia de México, así como de hacer efectivas las concesiones otorgadas a la raza indígena.

Las disposiciones emanadas del jefe de la revolución demostraban inexperiencia; se ve dominar en ellas el espíritu teórico y no la intención práctica del hombre de Estado.

Hidalgo e Iriarte, fueron alcanzados en la hacienda del Pabellón por Allende y los otros jefes, que tenían adoptada una resolución extrema para arrancar a Hidalgo el mando su premo. Allende, Arias, Casas, Arrollo y algunos otros oficiales superiores le amenazaron con la muerte si no renunciaba al cargo y a las atribuciones de generalísimo.

El 17 de marzo de 1811, salieron de Saltillo Allende y los demás caudillos. Elizondo, por su parte, salió de Monclova y en la tarde del 19 se situó con 350 hombres en Acatita de Baján. Cayeron en la celada los independientes, y quedarán apresados todos sus jefes. El 23 de abril de 1811 llegaron los prisioneros a Chihuahua.

Los cargos que se les formaron a Hidalgo, Allende y Jiménez fueron casi los mismos, y los 3 confesaron haberse

8. Prohibición de la venta libre de una mercancía, monopolio: el estanco del tabaco.

levantado en armas contra el gobierno establecido y haber hecho cuanto estimaron conducente. Condenados a muerte por el tribunal especial, los jefes de la revolución fueron fusilados por la espalda, como traidores al rey y a la corona española.

El 19 de agosto de 1811, Rayón y José Ma. Liceaga suscribieron un acta en la que declaraban la necesidad de establecer una junta suprema que organizara los ejércitos, protegiera la justa causa y libertara a la patria de la opresión y yugo que había sufrido por espacio de 3 siglos. Acto continuo fueron convocados los jefes más importantes que se hallaban en Zitácuaro, quienes se adhirieron al acta, y en seguida se procedió a elegir la junta. Resultaron José Ignacio Rayón, presidente, y vocales José Ma. Liceaga y José Sixto Berdusco.

Aquel gobierno adoptó el título de Suprema Junta Nacional Americana, y desde el primer momento desplegó su actividad. Púsose en contacto y comunicación con los partidos de la independencia en las ciudades del virreinato; la Junta trató de reorganizar las fuerzas diseminadas por todo el país y tomó medidas para regularizar el ramo de hacienda.

La Constitución de Cádiz fué promulgada en México el 30 de septiembre de 1812, y ese mismo día el virrey, la Audiencia, el Ayuntamiento y demás corporaciones y autoridades juraron cumplirla. Se publicó luego el indulto concedido por las Cortes, y el virrey hizo poner en libertad a los reos comprendidos en aquella gracia, pero a ninguno de los acusados del crimen de insurrección. La más importante de las novedades que traía la Constitución era la libertad de imprenta.

El virrey Venegas decidió suspender el acto para nombrar el nuevo Ayuntamiento. Esta suspensión del Código Político dió intenso crecimiento a la revolución de independencia, y los partidarios de ésta clamaron contra el despojo de las libertades que aquél les concedía.

El orden constitucional, fue, pues, de brevísima duración en la colonia, pese a ello, dejó en los ánimos impresiones -- duraderas y el convencimiento de que sólo en el triunfo de la revolución estribaba la conquista de los derechos que, -- apenas concedidos, se suprimían por la simple voluntad de un gobernante.

La idea de convocar un Congreso tomaba ánimo en Morelos, y buscaba en su realización el establecimiento de un gobierno fuerte y durable. Sin consultar a los demás miembros de la Junta, convocó a este Congreso en Chilpancingo y mandó que todos los oficiales, de coronel para arriba, eligiesen generalísimo entre los 4 capitanes generales que había (Morelos, Rayón, Liceaga y Berdusco), y que el elegido fuese sometido al voto del Congreso, para que ejerciese el poder Ejecutivo con plenitud de facultades.

Hosains, secretario de Morelos, leyó después la manifestación que éste hacía al Congreso con el título de Sentimientos de la Nación, en la cual pedía que se declarase que la América era libre e independiente de España y de toda otra nación, gobierno o monarquía, y que se reconociese la religión católica como el único culto con exclusión de otro cualquiera. En cuanto a la organización política, asentaba que la soberanía dimanaba del pueblo, la que depositada en sus representantes, debía dividirse en los 3 ramos, Legislativo, Ejecutivo y Judicial. Debía ser respetada la propiedad, y --

el domicilio inviolable, quedaban proscritas la tortura y -- las penas infamantes, y abolidos los estancos, la alcabala y el tributo; y quería que fuesen fiestas nacionales: el 12 de diciembre consagrado a la Virgen de Guadalupe, y el 16 de -- septiembre, aniversario del grito de Dolores.

En Apatzingán pudo el Congreso dar término a la Consti- tución, que fué sancionada con la posible pompa el 22 de --- octubre de 1814.

La Constitución de Apatzingán estaba dividida en dos - partes:

1.- Principios o elementos Constitucionales, contenía - en 6 capítulos una serie de principios generales sobre la - religión, la soberanía, los derechos de los ciudadanos, la ley y su observancia, la igualdad, seguridad, propiedad y libertad de los ciudadanos, y las obligaciones de éstos, y

2.- Forma de gobierno, dividida en 22 capítulos, esta--- blecía la forma de gobierno, su organización, y atribuciones de cada uno de los 3 ramos, Legislativo, Ejecutivo y Judicial.

La Constitución de Apatzingán fué un conjunto de prin- cipios generales más bien que un Código Político fundamen- tal que pudiera organizar al país cuyas tres cuartas partes estaban bajo el dominio español.

Con el año de 1815 y la muerte de Morelos terminó la - segunda época de la guerra de independecia.

En Huetamo reorganizaron el gobierno, formándose enton- ces la Junta de don José Pagola, don Mariano Sánchez Arreola y don Pedro Villaseñor, y en calidad de secretario don Pedro Bermejo. Con patriótica constancia se dedicaron, los nuevos vocales, a impulsar la insurrección: expidieron nuevos nom- bromientos de comandantes, recogieron armas y municiones y --

cortaron algunos de los males que tanto daño venían causando a la revolución.

Cuando las armas de la revolución, parecían definitivamente derrotadas, un nuevo e indomable caudillo apareció en las montañas del Sur, para infundir vigor y esperanza al movimiento de la independencia, su nombre era don Vicente Guerrero.

La negociación emprendida por Iturbide para ponerse de acuerdo con Guerrero se prolongó hasta la primera quincena de febrero (1821), y habiéndose convencido éste de que el nuevo comandante militar estaba resuelto a proclamar la Independencia, se adhirió, sin reserva, a los proyectos de Iturbide, lo reconoció por jefe y declaró que estaba dispuesto a militar bajo sus órdenes. Guerrero era la garantía más completa de la sociedad mexicana, y no se podía temer un engaño.

Iturbide publicó el 24 de febrero de 1821, un manifiesto dirigido a los habitantes de la Nueva España en la que decía que era una necesidad la Independencia de México, y después de reconocer los beneficios que en este suelo había derramado la dominación española, afirmaba que todas las circunstancias le obligaban a proclamar la Independencia de México respecto de España y de cualquier otra nación, y terminaba declarando que el ejército de las Tres Garantías (Religión, Independencia, Unión), a cuyo frente se hallaba, había jurado sostenerlas en el nuevo imperio que apareciera entre las demás naciones.

El Plan proclamado por Iturbide, al que se denominó Plan de Iguala, comprendía 24 artículos y los aspectos más importantes fueron los siguientes:

- La religión de la Nueva España es y será la católica, apostólica, romana, sin soberanía de ninguna otra (Art. 1);

- La Nueva España es independiente de la antigua y de toda otra potencia, aun de nuestro continente (Art. 2);

- Su gobierno será monarquía moderada, con arreglo a la Constitución peculiar y adaptable del reino (Art. 3);

- La persona de todo ciudadano y sus propiedades serán respetadas y protegidas por el gobierno (Art. 13);

- Se formará un ejército que se denominará de las Tres Garantías, porque bajo su protección toma la conservación de la religión, la independencia y la unión de americanos y europeos (Art. 16), y

- Se vigilará sobre los que intenten fomentar la desunión, y se reputarán como conspiradores contra la independencia (Art. 23).

El día 2 de marzo de 1821 se procedió al juramento del Plan de Iguala.

Al día siguiente de la llegada de Iturbide y del virrey O'Donojú, a Córdoba, concertaron rápidamente los Tratados celebrados en la Villa de Córdoba el 24 de agosto de 1821. El contenido más importante de estos Tratados es el siguiente: Esta América se reconocerá por nación monárquica constitucional e independiente, y se llamará en lo sucesivo Imperio Mexicano.

El gobierno del Imperio será monárquico constitucional moderado; será llamado al trono, previo juramento de la Constitución, Fernando VII, y en su defecto, otros príncipes de la casa real española, y por renuncia o no admisión de éstos, el que las Cortes del nuevo Imperio designen.

El 16 de septiembre de 1821 O'Donojú, desde Tacubaya, -- donde se había reunido con Iturbide, dirigió a los mexicanos una proclama en la que les anunciaba la terminación de la -- guerra. En la misma fecha también Iturbide publicó una proclama en que invitaba a todos a reunirse bajo las banderas de la libertad y compartir los beneficios de la victoria.

El 27 de septiembre de 1821 entró en México Iturbide, -- al frente del ejército trigarante. Había triunfado el --- gran movimiento insurreccional que inició en Dolores el inmortal Hidalgo, que una generación fecundó con su sangre y -- sus sacrificios, que conservó en las montañas del Sur el --- indomable Guerrero y que el talento y el esfuerzo de Iturbide llevaron a feliz término.

2.2. Constitución de 1824.

El 10. de abril de 1824 inició el Congreso la discu--- sión del proyecto de Constitución Federativa de los Estados Unidos Mexicanos, que, con modificaciones, fué aprobado por la asamblea el 3 de octubre de 1824 con el título de Constitución de los Estados Unidos Mexicanos, firmada el día 4 de -- octubre y publicada al siguiente por el Ejecutivo con el -- nombre de Constitución Federal de los Estados Unidos Mexi-- canos. Revistió una importancia enorme y fue la base de -- las Constituciones siguientes.

Organizó el gobierno en República con 2 Cámaras la de Diputados y la de Senadores para ejercer la función Legis-- lativa, una función Ejecutiva a cargo de un presidente y un vicepresidente y una función Judicial a cargo de la Suprema Corte de Justicia.

Estableció el sistema federal con 19 Estados, 4 territo

rios y un distrito federal, para residencia de los poderes - de la unión.

La Constitución de 1824 estuvo en vigor hasta 1835. - Como no podía ser revisada sino a partir del año de 1830, - según ella misma lo disponía, las reformas que empezaron a - proponerse desde 1826 se reservaron para aquel año; pero ni - ésas ni las posteriores a 1830 llegaron a ser votadas por - el Congreso. De tal modo que la Constitución de 1824 perma - neció sin alteraciones hasta su abrogación.

2.3. Constitución de 1836. (Constitución de las Siete Leyes)

El Congreso confirió el proyecto de reformas a la Cong - titución de 1824, a una comisión. La comisión presentó días - después un proyecto de bases constitucionales, discutido y - al fin aprobado el 2 de octubre de 1835; el proyecto se con - vertió en la ley constitutiva de 23 de octubre, que con el - nombre de Bases para la nueva Constitución dió fin al sis - tema federal; retornándose así al centralismo.

Desaparecieron las divisiones de los Estados y en su - lugar fue creado el sistema de departamentos.

Se abandonó el sistema electoral para las gubernaturas y el Ejecutivo designó a los funcionarios para ocupar esos puestos.

Las Siete Leyes Constitucionales fueron promulgadas -- por el Congreso como nueva legislación, sistema guberna----- mental y administrativo de las naciones (1835).

Se creó un nuevo cuerpo de 5 miembros que constituyó - el Supremo Poder Conservador, nuevo organismo estatal que -- fue incorporado a las funciones ya establecidas. Los 5 --- miembros eran elegidos por el Congreso, por los departamen---

tos, y estaban sujetos al gobierno central.

El poder conservador debía servir como moderador, arbitro y coordinador de las otras funciones: Ejecutiva, Legislativa y Judicial.

El Congreso terminó la Constitución el 6 de diciembre, aprobó la minuta el 21 y entregó al gobierno el texto el 30 de diciembre de 1835.

2.4. Bases Orgánicas de 1843. (Constitución)

El 23 de diciembre de 1842 el Presidente de la República don Nicolás Bravo hizo la designación de los integrantes de la Junta Nacional Legislativa y debía elaborar las bases constitucionales.

Instalada la Junta el 6 de enero de 1843, acordó por mayoría, que no se reduciría a formular simples bases constitucionales, sino que expediría una Constitución.

Las Bases de Organización Política de la República Mexicana contenían un total de 202 artículos, de los cuales, solamente 3 de ellos fueron aceptados con escaso margen:

- El que autorizaba el otorgamiento de las facultades extraordinarias al Ejecutivo;

- El que le concedía el derecho de veto, y

- El relativo a la reforma de la Constitución.

Las Bases de Organización Política de la República Mexicana fueron sancionadas por Santa Anna el 12 de junio de 1843 y publicadas el 14 del mismo mes. Tuvieron una vigencia aproximada de 3 años.

2.5. Constitución de 1857.

El 18 de febrero de 1856 se reunió el Congreso Consti-

tuyente que preparaba la legislación que gobernaría al --- país.

El 5 de febrero de 1857 fue aprobada la Constitución, la que pese a no permitir la libertad de cultos, de hecho -- fue menos radical de lo que aparentaba debido a que la --- Iglesia y el Estado siguieron unidos.

La Constitución de México, al igual que la de los Estados Unidos de Norteamérica y de Francia, se iniciaba con -- una declaración de Derechos del Hombre.

El gobierno era Republicano, Federal y Democrático.

Las funciones fueron: la Ejecutiva en manos de un Presidente y 5 secretarios de Estado.

La Legislativa, estaba representada por una Cámara de Diputados, suprimiéndose la de Senadores.

La Judicial recaía en la Suprema Corte de Justicia, el presidente de ella haría las veces de vicepresidente.

Las antiguas leyes de Reforma fueron incorporadas a -- esta Constitución añadiéndose el Art. 3o., con libertad de enseñanza y el 7o., a la libertad de prensa.

2.6. Constitución de 1917.

Por decreto del 14 de septiembre de 1916, Carranza convocó elecciones para el Congreso Constituyente, que habría de reunirse en Querétaro el 1o. de diciembre, con la finalidad de redactar el texto de la nueva Constitución.

El 5 de febrero de 1917 se promulgó el nuevo documento Político que, rompiendo los moldes jurídicos establecidos, incluyó principios avanzados de reforma social y derechos en favor de los campesinos y obreros.

La Constitución de 1917 extiende las garantías indivi

duales a todos los habitantes de la República; prohíbe la esclavitud, no admite títulos ni prerrogativas nobiliarias, y desconoce toda clase de leyes y tribunales especiales; - protege la dignidad de todos los hombres, prohíbe las penas infamantes; proclama la libertad de trabajo, la libertad de ideas y de pensamiento, la libertad de petición y de asociación; la libertad de tránsito y la libertad religiosa.

Los Artículos 3o., 27o., y 123o. son los que caracterizan fundamentalmente la Constitución de 1917, así mismo, el 42o. y 73o. sirven de base para el estudio de los siguientes capítulos.

El Art. 3o., relativo a la educación, establece que debe ser laica, científica, democrática, nacional y social.

El Art. 27o., establece como base fundamental que la propiedad de tierras y aguas comprendidas dentro del territorio nacional corresponde originariamente a la Nación, la cual tiene el derecho de transmitir el dominio de ellas a los particulares, constituyendo la propiedad privada. ---
Párrafo 4o. la nación tiene el dominio directo sobre el espacio situado sobre el territorio nacional.

El Art. 42o., establece que el territorio nacional comprende el espacio situado sobre el territorio nacional, con la extensión y modalidades que establece el derecho internacional.

El Art. 73o., faculta al Congreso para dictar leyes sobre vías generales de comunicación.

El Art. 123o., determina las condiciones del trabajo y la previsión social.

CAPITULO III.
REGIMEN JURIDICO

3.1. Naturaleza Jurídica del Estado Federal.

El Federalismo es, ante todo, una forma de gobierno como tal, constituye el fundamento de las Constituciones que, --- como la Mexicana, lo han adoptado.

Para precisar la esencia del Régimen Federal, habremos de distinguir esta forma de gobierno, con la Confederación - de Estados y del Estado Unitario, todo ello como base para - el estudio de la realidad constitucional.

La característica de la Confederación de Estados con--- siste en que cada Estado es soberano interior y exterior--- mente, teniendo sus leyes y tribunales propios, carece de --- autoridad soberana que ejerzca jurisdicción sobre los ----- Estados y sobre los habitantes de los mismos, se rige por un derecho exterior, que son los principios del Derecho Inter--- nacional Público.

A diferencia de la Confederación, el Estado Federal lo forma la Constitución Suprema que adopta el pueblo en ejercicio de su soberanía, directamente por convenciones o referendum constituyentes, que crean y organizan al mismo Estado. El Estado Federal se rige por un derecho interno, y no ex--- terno, como ocurre en la Confederación de Estados.

Otra nota en este sistema es que viene a constituir un nuevo Estado, distinto de los Estados miembros que lo inte--- gran y que está por encima de todos políticamente.

Como nuevo Estado, la Constitución señala los órganos - que han de desempeñar las funciones en que se divide, para -

su ejercicio. De este modo existen los 3 órganos federales: Legislativo, Ejecutivo y Judicial. Estos tienen jurisdicción directa sobre el territorio federal. En el Estado Federal encontramos 2 gobiernos: El Federal, llamado así por "autonomasia"⁹; y el Local o Regional; mientras que en la Confederación de Estados sólo existe, por su misma naturaleza, el gobierno local.

La nota fundamental del sistema federal la viene a constituir la distribución de competencias, distribución que hace la propia Constitución y en virtud de la cual los poderes políticos del Estado Federal tienen una competencia estatal distinta e independiente de los poderes locales; unos y otros poseen facultades delimitadas.

El primer elemento específico del Estado Federal es la autonomía constitucional, traducida en la potestad de los Estados miembros para organizarse jurídica y políticamente, teniendo por límite los principios de la Constitución.

Por lo que respecta al Estado Unitario, éste se diferencia de los 2 anteriores en cuanto "posee unidad política y constitucional, homogéneo e indivisible y sus comarcas o regiones carecen de autonomía o gobierno propio."¹⁰

Caracteres tan divergentes son los del Estado Unitario, por una parte, y la Confederación de Estados por la otra, que ha colocado al Estado Federal, como acertadamente expresa Felipe Tena Ramírez, en "un sitio intermedio entre-

9. Figura de retórica por la cual se pone el nombre propio por el común, o viceversa.

10. Tena Ramírez, Felipe. Derecho Constitucional. Edit. Porrúa, S.A. 10a. ed. México, 1961.

el Estado Unitario y la Confederación de Estados".¹¹

3.2. Elementos de la Naturaleza Jurídica del Estado ---- Federal.

La naturaleza jurídica del Estado Federal tiene los siguientes elementos específicos:

- La autonomía constitucional de los Estados miembros. Esta consiste en la facultad que tienen los Estados miembros para organizarse jurídica y políticamente dentro de los límites que marca la Constitución.

- Participación de las entidades federativas en la formación de la voluntad nacional. Esta participación se realiza de 2 formas directa e indirecta.

- Participación Directa.- Esta se realiza cuando los Estados miembros intervienen en las reformas de la Constitución mediante la emisión del voto de Legislaturas, en virtud del procedimiento establecido para tal efecto por el Art. 135 Constitucional.

- Participación Indirecta.- Esta forma de participación de los Estados no caracteriza al Estado Federal, y sólo implica, para decirlo con Tena Ramírez, "fortalecimiento de la participación de las entidades. Si el Senado no existiera o no tomara parte en las reformas, de todas maneras la intervención de las Legislaturas dejaría a salvo el principio. De donde se infiere que la participación directa (signo específico del Estado Federal por cuanto garantiza la persistencia del status en favor de las enti-

11. Tena Ramírez, Felipe. Derecho Constitucional. Op. Cit. - pg. 116.

dades) no requiere de la existencia de la Cámara Alta, pues le basta con la participación de las legislaturas."¹²

3.3. Origen y Fundamento Político del Régimen Federal en México.

3.4. El Federalismo de los Estados Unidos de Norteamérica.

El estudio de este sistema interesa por haber sido -- adoptado, como forma de gobierno, en la Constitución de 1924. Siendo, pues, la organización constitucional del Régimen --- Federal Mexicano fundamentalmente la misma que la de la -- federación norteamericana.

Siguiendo el proceso natural e histórico de todas las federaciones, las 13 colonias que hoy ocupan el territorio norteamericano se constituyeron en un verdadero Estado --- Federal soberano en el año de 1787, después de lograr su -- independencia de la Corona de Inglaterra. Así, pues, el --- primer proceso de la federación mencionada lo constitu--- yeron esas 13 colonias que, establecidas en virtud de con--- cesiones otorgadas a grupos de colonos por la Corona de -- Inglaterra, se convirtieron después en verdaderos núcleos - de Estados, pero ligados políticamente con la Madre Patria.

Para lograr su emancipación de la Corona, ocasionada - principalmente por el anhelo de independencia, las colonias se unieron por primera vez en 1754, se vuelven a reunir las colonias en N.Y. formando el primer Congreso Intercolonial con tendencia revolucionaria. En 1774, a iniciativa del --

12. Tena Ramírez, Felipe. Derecho Constitucional. Op. Cit. - Pg. 120.

Estado de Virginia, se reúnen delegados de 12 colonias, formando el primer Congreso Continental. En este Congreso ya estaba madura la idea en los delegados, de formar una Constitución que, colocada por encima de todos los poderes, inclusive del legislativo, los limitara a todos. En cuanto al federalismo, el proyecto presentado lo rechazó la Asamblea.

En 1775 se celebra, en Filadelfia, el segundo Congreso Continental, en el cual se decretaba: la declaración de independencia el 4 de julio de 1776 que se llegaría a la guerra con Inglaterra. Este Congreso aportó el sistema federal, en primer lugar orientó a las colonias para convertirse en Estados independientes; y en segundo lugar logró la alianza en confederación de los miembros.

En el mes de julio de 1776 se presentó ante el Congreso, un proyecto de artículos de Confederación y Unión Perpetua, se aprueba en 1777 y después de ratificarlo todos los Estados, entra en vigor en 1781.

En virtud del anterior pacto, los Estados conservan su soberanía, pero otorgan un buen número de atribuciones al Congreso, tales como relaciones exteriores, sostenimiento de las fuerzas armadas, regulación de las monedas, etc.

Para que fuera considerado como Estado Federal, dadas las atribuciones concedidas al Congreso, se necesitaba:

- Primero.- Que el Congreso tuviera el control de las atribuciones;
- Segundo.- Que existieran como poderes federales el Ejecutivo y el Judicial, ya que el legislativo estaba representado por el Congreso, y
- Tercero.- Que existiera una función eficiente

contra el desacato a las disposiciones federales, por parte de las entidades.

En 1783, aún Confederados, se celebra la paz con Inglaterra, y en mayo de 1787, en Filadelfia, los Estados Confederados se dan una Constitución Federal, mediante la convención federal reunida para tal efecto.

Ante la imposibilidad de los delegados de crear el sistema federal, dadas las tendencias diversas que expusieron los Estados, se pensó en crear una comisión integrada por un miembro de cada Estado, para que diera con la solución, misma que vino a conciliar las tendencias de los Estados.

Como complemento del sistema federal, al que acababa de dar vida la comisión anterior fue conocida como Plan Transacción Connecticut, la Constitución otorgaba a los Estados miembros la facultad de intervenir en la revisión de la misma, por medio de sus legislaturas juntamente con el Congreso, es decir que, con los Estados miembros se establecía el procedimiento de reformar la Constitución.

3.5. Federalismo Mexicano.

Las circunstancias históricas que dieron origen al sistema federal norteamericano han sido distintas de aquellas que formaron el sistema federal mexicano.

El sistema federal del vecino país siguió el proceso histórico y normal de las federaciones, empezando por ser Estados autónomos, ligados primero por pactos de alianza, especialmente en la lucha de emancipación de la Corona de Inglaterra; después se Confederaron, para luego desembocar naturalmente en el Estado Federal, es decir, se creó un

nuevo Estado, superpuesto a los diversos que lo constituyeron, con soberanía, órganos y funciones propias.

Por el contrario, en México el régimen federal constituyó una obra artificial de la voluntad de los Constituyentes de 1824, al imitar el sistema norteamericano, dado el carácter de unitario que el país tuvo después de haberse consumado la Independencia.

De lo anterior se desprende que, mientras en el sistema federal de los Estados Unidos de Norteamérica, los Estados autónomos y soberanos crearon el Acta Constitutiva, en México ocurría lo contrario, ya que, el Acta Constitutiva fue la que dio vida a los Estados, cuando en su Art. 7o. lo enumera, más no menciona que éstos hayan tenido existencia anterior.

En México operó la descentralización y la consecuencia fue dotar de autonomía a las entidades, consecuencia de la cual hacemos derivar la artificialidad del sistema, ya que imitaba un sistema, en el cual, el origen de la autonomía constitucional de los Estados, era el de la concentración.

Haremos el examen de las causas que motivaron la adopción, por parte de México, del sistema norteamericano, conforme a las necesidades propias de la realidad nacional, es decir, tomando en cuenta factores de carácter histórico, político, económico y social, sin olvidar que, fueron los políticos los que influyeron en el espíritu de los Constituyentes de 1824, para la adopción del sistema federal, como régimen de gobierno.

Recordemos dos diferencias fundamentales entre el federalismo norteamericano y el sistema federal mexicano, es decir, en el origen histórico y en la creación política.

Por lo que toca a la primera, al origen histórico de la federación del vecino país, ha seguido para su formación el proceso natural y normal de todas las federaciones; la federación Mexicana, en cambio, no tuvo igual origen, debido a que, antes y después del movimiento de Independencia, ha sido unitario, y sólo después del Acta Constitutiva de 31 de enero de 1824, es cuando los Estados son creados. Consecuencia del origen histórico es la creación política de uno y otro Estado, y la de México fue la de que el Acta Constitutiva antes mencionada, engendró a los Estados, creándose así una forma de gobierno federal artificial.

Dos tipos de documentos son los que servirán para encontrar el origen histórico y político de la forma del gobierno federal Mexicano.

Estos documentos, pertenecientes cada uno de ellos a 2 épocas distintas, demuestran que, después de la Conquista, durante la Guerra de Independencia y una vez consumada ésta, el Estado Mexicano ha sido unitario; siendo hasta 1824 cuando nace la federación, en virtud del Acta Constitutiva del 31 de enero y de la Constitución, ambas del mismo año. Surgen de este modo los Estados que en un todo venían a constituir el Estado Federal soberano, cuyo fundamento político deriva de los dos documentos históricos.

México, después de haber sido conquistado por los españoles en 1521, observa dentro de su organización política una marcada tendencia hacia la unidad de religión, de idioma, de legislación. Durante este período el territorio de la Nueva España se encuentra dependiendo en su conjunto y directamente de la autoridad soberana del Rey de España.

Al iniciarse la Guerra de Independencia, se trataba de

un movimiento general, con el anhelo de emancipación política y de sacudirse el yugo que por más de 300 años les -- habían impuesto los españoles.

En 1821, antes de ser consumada la Independencia, nueva mente se deja ver el carácter unitario de México cuando, en el Plan de Iguala, de 24 de febrero de 1821, se establece -- que la Nueva España es independiente de la Antigua; que su gobierno formará una monarquía gobernada en lo futuro por un emperador, y que una junta gubernativa mandará en ---- nombre de la nación, mientras las Cortes se reunían para -- establecer la Constitución del Imperio Mexicano. Este --- Plan, proclamado por Iturbide, fue ratificado casi en abso-- luto por los Tratados de Córdoba de 24 de agosto de 1821, -- estableciéndose así un gobierno central, unitario.

El último documento histórico lo constituye el Acta -- de Proclamación de la Independencia, de 28 de septiembre -- de 1821, dejándose ver en dicho documento el espíritu ---- unitario que observaba la nación al consumir su Indepen--- dencia, cuando en la misma declaraba la Independencia de -- la Nueva España, estableciendo como forma de gobierno el -- de una monarquía moderada, con lo que no hacía otra cosa -- sino ratificar el Plan de Iguala y los Tratados de Córdoba.

Ninguno de los documentos anteriores alude a la división de regiones, como tampoco dice nada de una federación ni de derechos políticos locales.

Hemos analizado las fuentes históricas que precedie-- ron a nuestro Derecho Público y que, influyeron en forma -- indirecta en la Constitución Federal del Estado Mexicano.

Analizaremos las fuentes políticas que crearon y orga-- nizaron el nuevo Estado Nacional Mexicano y fundamental---

mente el Acta Constitutiva, de 31 de enero de 1824, y la ---
Constitución Federal, de 4 de octubre del mismo año.

Al constituirse el Estado Federal Mexicano, debido al-
Acta Constitutiva de 1824 y habiendo sido ratificada, ésta,
por la Constitución Federal de 4 de octubre del mismo año,
llegamos al convencimiento de que el sistema federal es ---
una obra artificial de la voluntad de los primeros Consti-
tuyentes, ratificada después, por los que representaron al -
pueblo mexicano de hecho o de derecho, en los Congresos ---
Constituyentes de 1857 y 1917.

Corroborando lo anterior, vemos como el Art. 70. de la
Acta Constitutiva es el que crea, artificialmente, a los ---
Estados, cuando los enumera, y en el Art. 30. declara que se
podrán aumentar o modificar éstos, en la Constitución que -
está por promulgarse.

Analizada la forma como fue creado el sistema federal
mexicano, expondremos, el argumento que sirvió de base a los
Constituyentes de 1824 y 1857 para la adopción del sistema
federal, y que constituye la doctrina política del régimen-
federal mexicano. Dicho argumento se hacía consistir en -
la dificultad de gobernar el extenso territorio mediante -
un sistema central, teniendo en cuenta las diferencias de -
climas, productos, costumbres y necesidades propias de cada-
región. Esta doctrina venía a satisfacer las diversas ne-
cesidades que aquejaban al país, tanto económica como so---
cialmente.

En la actualidad cabe estudiar el federalismo desde 2
puntos de vista: jurídico y político.

Desde el punto de vista jurídico, el federalismo consti-
tuye una garantía para mantener el equilibrio Constitu--

cional, además de impedir dictaduras, tan propias del go---
bierno central. Políticamente, tal equilibrio se ha roto, -
tanto en México, como en Estados Unidos de Norteamérica, con
menoscabo de los derechos de autonomía de las entidades ---
federativas; un movimiento centrípeto, espontáneo, ha vigo---
rizado el Poder Central, quebrantando fuerzas que no son ---
suyas; pero no por eso se debe condenar al régimen ni, mucho
menos, pretender suprimirlo, sino que hay necesidad, de ase---
gurar la plena vigencia del sistema, reencauzando las insti
tuciones, o bien, modificando la estructura legal, para aco---
modarlo al presente estado de cosas.

SEGUNDA PARTE

LA AVIACION EN MEXICO

CAPITULO IV.
LA AERONAUTICA EN MEXICO

4.1. Ascensiones Aeronáuticas en México.

El 8 de enero de 1910 marca el primer vuelo en aeroplano Voisin realizado por Alberto Braniff. Más tarde Miguel Lebrija y Juan Guillermo Villasana lo hacen, siguiendo las proezas de su antecesor.

La Aviación se desarrolló durante la revolución castrancista y al calor del movimiento social de aquella época, surgen la Escuela y los Talleres de Aviación, graduándose los primeros pilotos. El año de 1914 señala la fecha en que México inicia sus primeras construcciones aeronáuticas.

Evoluciona la aviación civil y se encauza al servicio de transporte aéreo de pasajeros y carga; la aviación comercial mexicana destaca su propósito de consolidar la comunicación interna. Las primeras rutas aéreas datan de 1921, año en que la Compañía Mexicana de Transportación Aérea unió Matamoros con la ciudad de México. En 1924 se crea la Compañía Mexicana de Aviación, prestando servicio entre México - Tuxpan - Tampico.

La conquista aérea del Sureste por Francisco Sarabia y la Compañía Aeronáutica del Sur, de 1931 a 1939, significó una etapa importante en la organización de empresas genuinamente mexicanas.

Para 1940 servían al país empresas aéreas de carácter local y regional. La consolidación de éstas, a escala nacional y el gran desarrollo en las comunicaciones terres-

tres habían reducido la importancia del transporte aéreo local.

El servicio aéreo internacional se inicia en 1929 con la ruta Brownsville - México, de Pan American Airways. --- Aviones de mayor capacidad y alcance permitieron extender desde 1936, rutas internacionales hacia América Central y el Caribe. Se logra la comunicación con diversas ciudades de los Estados Unidos de Norteamérica a partir de 1942, con American Airlines de México, S.A.. Guast Aerovías México - inicia vuelos trasatlánticos en 1948.

A partir de 1952, se multiplicaron los vuelos internacionales que unen a México con, prácticamente, todas las --- naciones del globo. Las rutas aéreas internacionales mexicanas surcan el Continente Americano y Europa.

4.2. Conceptualización.

La evolución del derecho aeronáutico ha sido tan rá-- pida como la de la técnica a que responde, y si bien ha --- adquirido, la calidad de rama autónoma de las ciencias ju-- rídicas, ello ha sido posible solamente gracias a un intenso y eficaz trabajo doctrinario, jurisprudencial y legisla--- tivo, que paulatinamente ha ido modelando y dando forma a -- la disciplina jurídica, sirviéndose, de principios tomados y adoptados de otras ramas del derecho y, de normas especial-- mente creadas para regular la actividad aeronáutica. Las primeras demuestran la vinculación del derecho aeronáutico con el constitucional, el administrativo, el civil, el penal, el mercantil, etc., es decir, su integración en la ciencia -- del derecho; las segundas prueban su autonomía.

Precisar el concepto de un conocimiento cualquiera, -

significa en su última síntesis llegar a definirlo. Dar -- la definición de una ciencia exige determinar su objeto y -- sus caracteres, para extraer de ellos las constantes que reunidas den una noción integral de la materia, capaz de com--- prender en sí todas las relaciones y conocimientos a los -- cuales se refiere.

Si bien la terminología es a veces el fruto del uso o de la convención, es cierto, por otra parte, que, en cuanto sea posible, debe corresponder a la idea, al contenido objetivo -- del hecho o fenómeno que quiere mencionar o sintetizar. Se tratará, por una parte, de buscar la terminología que corresponda a la idea, al contenido objetivo del hecho o fenómeno estudiado jurídicamente.

El objeto del derecho aeronáutico no es otro que el -- estudio y la regulación jurídica de la actividad aeronáutica en todas sus formas y manifestaciones. Ello obliga a consi derar en el derecho aeronáutico instituciones que se tratan en otras ramas del derecho, pero con la limitación de la --- especialidad que obliga a su adecuación o transformación, y lleva también a enfrentar problemas nuevos a los cuales --- debe darse soluciones a menudo originales. Así, en el ----- derecho aeronáutico se estudian problemas de derecho interno e internacional; de derecho público y privado; de derecho --- constitucional, administrativo, civil, penal, laboral entre --- otras.

El común denominador que en definitiva fija el con---- cepto de la materia es la actividad aeronáutica.

El derecho aeronáutico responde en la estructuración -- de sus principios y normas, a las características propias de la actividad que regula, y cuyo eje lo constituye el hecho --

técnico de la aeronavegación capaz de generar nuevas relaciones jurídicas.

Son, pues, caracteres esenciales del derecho aeronáutico su dependencia del hecho técnico, la internacionalidad, la apoliticidad y la integralidad.

- Hecho Técnico.- Desde la "ordenanza de 1784"¹³, el derecho aeronáutico ha nacido, se ha consolidado y evolucionado tratando de seguir el vertiginoso ritmo impuesto por el adelanto de la ciencia aeronáutica.

El adelanto en el campo del derecho ha seguido paso a paso el ritmo y las evoluciones impuestas por el progreso del hecho técnico, de la actividad aeronáutica, entendiéndose por tal: "el conjunto de actividades vinculadas con el empleo de aeronaves."

- La Internacionalidad.- Teniendo cada Estado su propia legislación, cada hecho o acto jurídico ocurrido en ocasión de un viaje puede producir frecuentemente colisiones de leyes de muy difícil solución. Debiendo servir el derecho aeronáutico a esas necesidades, surge como característica de la materia su internacionalidad, que tiene dos formas de manifestación: la uniformidad y la unificación legislativa.

La uniformidad legislativa implica que las soluciones institucionales que aportan las leyes positivas de cada país responden a principios universales y son, por lo tanto, similares, cuando no idénticas.

13. Dictada por Mr. Lenoir, el 23 de abril de 1784, cuyo objeto principal es proteger los bienes de los terceros en la superficie.

La unificación legislativa significa alcanzar el "desiderátum"¹⁴ de una ley internacional destinada a regir en una pluralidad de Estados y es, por lo tanto, el logro de la internacionalidad en su expresión más práctica y concreta. El derecho aeronáutico ha alcanzado ya esta meta a través de las Convenciones de Varsovia, Chicago y otras, dando solución a determinadas instituciones.

- Politicidad.- En la elaboración de todas las leyes aeronáuticas, tanto nacionales como internacionales, la influencia del factor político ha sido siempre preponderante.

La eficacia decisiva de la aviación como arma de guerra, su influencia en la economía nacional y la necesidad de conciliar la libertad de tráfico aéreo con la de mantener el principio de la soberanía sobre el espacio, han obligado a todos los Estados a fijar una línea política definida en la elaboración de su legislación aeronáutica, conciliándola con las resultantes de la elaboración doctrinal.

El factor político influye en la formación, integración y hasta la interpretación del derecho aeronáutico tanto en sus principios doctrinales como en las propias soluciones normativas.

- Integralidad.- El derecho aeronáutico es una rama integral de las ciencias jurídicas porque en él se consideran instituciones tratadas en casi todas las demás especialidades del derecho. El derecho aeronáutico es uno solo, integrado por una multiplicidad de instituciones que aunque sean también tratadas por otras ramas del derecho, lo son en

14. Ideal, fin, objeto, deseo.

función de distintas relaciones y enfoques jurídicos.

Conociendo los elementos distintivos del derecho aeronáutico, se puede entrar a la búsqueda de una definición -- que los comprenda e indique con claridad los problemas que plantea esta rama del derecho.

Cogliolo y Cacopardo lo define como "el sistema de -- normas de derecho público y privado que regula la navegación aérea y, en general, el movimiento de las aeronaves y -- de otros aparatos que se mueven en el aire, en sus relaciones con las cosas, con las personas y con la tierra."¹⁵

Fragali considera que el derecho aeronáutico "es un -- complejo de normas destinadas a regular todas las relaciones jurídicas que pueden nacer de la navegación aérea y a contener a ésta dentro de los límites que le deben ser -- impuestos por necesidades de orden público."¹⁶

Tapia Salinas derecho aeronáutico es "aquel conjunto de normas que se refieren a la navegación aérea y problemas con ella relacionados."¹⁷

Videla Escalada "derecho aeronáutico es el conjunto de principios y normas de derecho público y privado, de orden nacional e internacional, que rigen las instituciones y relaciones jurídicas nacidas de la circulación aérea o modificadas por ella."¹⁸ Es conveniente remplazar el término cir-

15. Rodríguez Jurado, Agustín. Teoría y Práctica del Derecho Aeronáutico. Ediciones Depalma. Buenos Aires, 1963.

16. Rodríguez Jurado, Agustín. Teoría y Práctica del Derecho Aeronáutico. Ob. Cit. Pg. 24.

17. Rodríguez Jurado, Agustín. Teoría y Práctica del Derecho Aeronáutico. Ob. Cit. Pg. 24.

18. Rodríguez Jurado, Agustín. Teoría y Práctica del Derecho Aeronáutico. Ob. Cit. Pg. 25.

culación aérea por actividad aeronáutica, por ser este último más completo en cuanto a los problemas que le son propios a esta materia.

Esta definición es la que mejor compendia el objeto y contenido de la materia, resaltando al mismo tiempo su jerarquía científica.

Al afirmar que el derecho aeronáutico es un conjunto de principios y normas, da idea de su estructuración científica de la materia, que sobre la base de principios propios edifica un conjunto institucional orgánico, que se lleva a la práctica por medio de disposiciones legales que a ellos responden.

Cuando dice que esos principios y normas son de derecho público y privado, se pone de manifiesto no sólo la influencia que ellos tienen en la integración de la materia, sino también la forma en que se incorporan a ella, amalgamándose de tal manera que forman un todo diferente, lo que constituye uno de los caracteres esenciales del derecho aeronáutico.

En la definición se menciona la existencia de principios y normas de carácter nacional e internacional, pues aunque el derecho aeronáutico es una rama del derecho fundamentalmente internacional, ya que ha alcanzado en ese campo un grado de adelanto no logrado aún en otras ciencias jurídicas, el derecho nacional no puede de manera alguna suprimirse, ni puede ser totalmente suplido por el internacional, ya que existen múltiples problemas cuya órbita de influencia es sólo local.

Al mencionar las instituciones y relaciones jurídicas nacidas de la actividad aeronáutica o modificadas por ella,

se hace referencia, por una parte, a las características ---- propias de la actividad aeronáutica a cuyas particulari---- dades responde el derecho aeronáutico y, por la otra, se considera la formación del derecho aeronáutico en su vincula-- ción con las demás disciplinas que integran el cuerpo ----- orgánico de todo el derecho.

4.3. Atribuciones del Estado.

Las vías generales de comunicación y los medios de --- transporte que operen en ellas quedan sujetos exclusivamente a los Poderes Federales (Art. 73, Frac. XVII de la Constitu-- ción Federal).

El Ejecutivo ejercitará sus facultades por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes la que se --- rige, en el supuesto estudio por la Ley de Vías Generales de Comunicación la que, en los siguientes casos y sin perjuicio de las facultades expresas que los ordenamientos legales -- conceden a otras dependencias del Ejecutivo Federal regula los siguientes aspectos:

- Construcción, mejoramiento, conservación y explotación de vías generales de comunicación;
- Inspección y vigilancia;
- Otorgamiento, interpretación y cumplimiento de conce-- siones;
- Celebración de contratos con el Gobierno Federal;
- Declaración de abandono de trámite de las solicitudes de concesión o permiso, así como declarar la caducidad o la-- rescisión de las concesiones y contratos celebrados con el Gobierno Federal y modificarlos en los casos previstos por la Ley de Vías Generales de Comunicación;

- Otorgamiento y revocación de permisos;
- Expropiación;
- Aprobación, revisión o modificación de tarifas, circulares, horarios, tablas de distancia, clasificaciones y, en general, todos los documentos relacionados con la explotación;

- Registro;

- Venta de las vías generales de comunicación y medios de transporte, así como todas las cuestiones que afecten a su propiedad;

- La vigilancia de los derechos de la nación, respecto de la situación jurídica de los bienes sujetos a reversión en los términos de la Ley de Vías Generales de Comunicación o de las concesiones respectivas, y

- Toda cuestión de carácter administrativo relacionada con las vías generales de comunicación.

Para construir, establecer y explotar vías generales de comunicación o cualquier clase de servicios conexos a éstas, será necesario tener concesión o permiso del Ejecutivo Federal, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y con sujeción a los preceptos de la Ley de Vías Generales de Comunicación y sus reglamentos.

La construcción, establecimiento o explotación de vías generales de comunicación se sujetarán a un plan general que responda a las necesidades de la economía nacional y que deberá hacerse del conocimiento del público.

No necesitan concesión, sino permiso de la Secretaría de Comunicaciones:

- Las aeronaves que se dediquen exclusivamente a usos particulares del permisionario, a experimentación o al ser--

vicio privado de fincas rústicas o negociaciones industriales, y

- Las aeronaves que hagan servicio internacional en los términos de las convenciones o tratados respectivos.

El Gobierno Federal tendrá facultad para construir o establecer vías generales de comunicación por sí mismo o en cooperación con las autoridades locales. La construcción o establecimiento de estas vías podrá encomendarse a particulares, en los términos del artículo 134 de la Constitución Federal.

Compete exclusivamente a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes el estudio, aprobación, revisión, modificación, cancelación o registro, en su caso, de itinerarios, horarios, reglamentos de servicio, tarifas y sus elementos de aplicación, y de los demás documentos que los prestadores de servicios de vías generales de comunicación sometan a su estudio. Sólo podrán intervenir otras autoridades en dichos estudios, cuando la Secretaría de Comunicaciones y Transportes lo solicite.

La explotación de vías generales de comunicación, objeto de concesión o permiso, será hecha conforme a horarios, tarifas y reglas autorizados previamente por la Secretaría de Comunicaciones.

La Secretaría de Comunicaciones está facultada para introducir las condiciones, conforme a las cuales se efectue el servicio público en las vías generales de comunicación y medios de transporte ya establecidos o que en lo sucesivo se establezcan, en su calidad de servicios públicos, todas las modalidades que dicte el interés del mismo.

En consecuencia, la misma Secretaría de Comunicaciones

está autorizada para:

- Exigir que el personal de conducción de toda clase de vehículos cumpla en todo tiempo con los requisitos de la Ley de Vías Generales de Comunicación y sus reglamentos, y

- Obligar a las empresas de transporte a que reformen y mejoren los sistemas técnicos de explotación de sus servicios, empleando los que apruebe la Secretaría, de acuerdo con las posibilidades económicas de las empresas y dando los plazos razonables para ejecutarlos.

La Secretaría de Comunicaciones determinará las formalidades que deben observarse en las vías generales de comunicación para la carga, descarga y transporte de las mercancías de tránsito por el territorio de la República. -- Cuando la aplicación de las leyes fiscales de la Federación o el control de los impuestos federales así lo requiera, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, de acuerdo con la de Comunicaciones, podrá asimismo establecer requisitos y formalidades especiales para la carga, descarga y transporte de mercancías, y fijar las sanciones aplicables a las empresas.

Compete exclusivamente a la Secretaría de Comunicaciones la inspección, tanto técnica como administrativa, sobre las vías generales de comunicación y medios de transporte.

El espacio situado sobre el territorio mexicano está sujeto a la soberanía nacional.

El término territorio mexicano comprende la extensión terrestre de los Estados Unidos Mexicanos, las aguas territoriales e islas adyacentes en ambos mares, la isla de Guadalupe y las de Revillagigedo situadas en el Océano -----

Pacífico.

Para los efectos de inspección, vigilancia y control -- de la navegación aérea civil, toda aeronave civil que se -- encuentre en territorio mexicano o vuele sobre el mismo, -- así como su tripulación, pasajeros y efectos transportados quedan sujetos exclusivamente a la jurisdicción y competencia del Ejecutivo Federal.

La Secretaría de Comunicaciones asignará a cada aeronave su marca de matrícula, la cual, junto con la de nacionalidad, se fijará en la aeronave en la forma y con las características que determine el reglamento respectivo.

La Secretaría de Comunicaciones expedirá el certificado de navegabilidad como constancia de que la aeronave -- ha pasado las pruebas y el control técnico prescritos, para permitirle volar en condiciones de seguridad técnicamente -- satisfactorias.

La Secretaría de Comunicaciones podrá autorizar el -- empleo temporal de técnicos extranjeros como asesores o -- instructores del personal aeronáutico mexicano, cuando a su juicio sea necesario para el desempeño o mejoramiento de -- un servicio aeronáutico.

Es atribución de la Secretaría de Comunicaciones el -- control del Tránsito aéreo y de los servicios de meteorología, de telecomunicaciones aeronáuticas y de ayudas a la -- navegación aérea. En ejercicio de esta atribución dictará las medidas que sean necesarias para la mayor seguridad y eficiencia de la navegación aérea, con el fin de proteger -- la vida humana y la propiedad.

La Secretaría de Comunicaciones dictará las medidas -- que estime necesarias para ampliar y modernizar la red de

instalaciones auxiliares de la navegación aérea y vigilará que las empresas de servicio público y los permisionarios de servicio privado, cumplan en todo tiempo con los requisitos de seguridad que establecen la Ley de Vías Generales de Comunicación y sus reglamentos.

La Secretaría de Comunicaciones llevará un registro - que se denominará Registro Aeronáutico Mexicano en el cual se inscribirán:

- Los títulos por los cuales se adquiriera, transmita, - modifique, grave o extinga el dominio, los demás derechos -- reales o la posesión, así como los arrendamientos o alquileres sobre:

Las aeronaves mexicanas;

Los aeródromos civiles;

Las instalaciones aeronáuticas, aerofaros, radioguías, - "estaciones radiogoniométricas"¹⁹, radiolocalizadores y --- demás ayudas a la navegación aérea;

Los motores de las aeronaves;

- Las concesiones y permisos que amparen el transporte aéreo y los actos y resoluciones que los modifiquen o extingan;

- Las licencias de personal aeronáutico mexicano, sus renovaciones, suspensiones y cancelaciones.

El reglamento del registro aeronáutico mexicano determinará: su composición; las formalidades de las inscripciones y sus anotaciones; así como las certificaciones que --- deban expedirse.

19. Consisten en aparatos que permiten a un avión determinar su posición por medio de las ondas radioeléctricas.

4.4. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Art. 27, Párrafo 4o. "Corresponde a la nación el dominio directo de ...; y el espacio situado sobre el territorio nacional, en la extensión y términos que fije el derecho internacional."

Art. 32. "Los mexicanos serán preferidos ... Párrafo-2o. 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, patronos, 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. Será también necesaria la calidad de mexicano por nacimiento para desempeñar los cargos de capitán de puerto y todos los servicios de practicaaje y comandante de aeródromo, así como todas las funciones de agente aduanal en la República."

Art. 42. "El territorio nacional comprende:

Fracción VI. El espacio situado sobre el territorio nacional, con la extensión y modalidades que establezca el propio derecho internacional."

Art. 73. "El Congreso tiene facultad:

Fracción XVII. Para dictar leyes sobre vías generales de comunicación, y sobre postas y correos; para expedir leyes sobre el uso y aprovechamiento de las aguas de jurisdicción federal."

Art. 76. "Son facultades exclusivas del Senado:

Fracción I. Aprobar los tratados internacionales y convenciones diplomáticas que celebre el Ejecutivo de la -

Unión."

Fracción II. "Ratificar los nombramientos que el mismo funcionario haga de ministros, agentes diplomáticos, cónsules generales, empleados superiores de Hacienda, coroneles y demás jefes superiores del Ejército, Armada y Fuerza Aérea-Nacionales, en los términos que la ley disponga."

Art. 89. "Las facultades y obligaciones del Presidente, son las siguientes:

Fracción VI. Disponer de la totalidad de la Fuerza -- Armada permanente, o sea del Ejército terrestre, de la Ma---rina de Guerra y de la Fuerza Aérea, para la seguridad in---terior y defensa exterior de la Federación;"

Fracción X. "Dirigir las negociaciones diplomáticas, y celebrar tratados con las potencias extranjeras, sometién---dolos a la ratificación del Congreso Federal."

Art. 133. "Esta Constitución, las leyes del Congreso -- de la Unión que emanen de ella, y todos los tratados que -- estén de acuerdo con la misma, celebrados y que se celebren por el Presidente de la República, con aprobación del ----Senado, serán la ley suprema de toda la Unión."

De acuerdo con este artículo surge la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.

4.5. Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.

Capítulo II.

De la Competencia de las Secretarías de Estado y los Departamentos Administrativos.

Art. 26. "Para el estudio, planeación y despacho de -- los negocios del orden administrativo, el Poder Ejecutivo -- de la Unión contará con las siguientes dependencias:"

Art. 36. "A la Secretaría de Comunicaciones y Transportes corresponde el despacho de los siguientes asuntos:"

Fracción IV. "El otorgamiento de concesiones y permisos para establecer y operar líneas aéreas y comerciales en la República, y la vigilancia técnica y de su funcionamiento y operación;"

Fracción V. "Otorgar permisos y negociar convenios para la operación de líneas aéreas internacionales;"

Fracción VI. "Otorgar permisos para el uso de aviones particulares;"

Fracción VII. "Administrar los aeropuertos nacionales y la concesión de permisos para la construcción de aeropuertos particulares y la vigilancia de éstos;"

Fracción VIII. "Organizar trabajos y servicios meteorológicos de acuerdo con los últimos adelantos científicos, destinados a la información y seguridad de navegación aérea en la República;"

Fracción XIV. "Fijar normas técnicas del funcionamiento y operación de los transportes y las tarifas para el cobro de los servicios públicos de las comunicaciones y de los transportes terrestres, aéreos y marítimos; así como otorgar concesiones y permisos y fijar tarifas y reglas de aplicación de todas las maniobras y servicios marítimos, portuarios, auxiliares y conexos relacionados con los transportes o las comunicaciones;"

Fracción XV. "Asesorar a la Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas para la formulación de los programas anuales de construcción, de obras de comunicación, caminos, aeropuertos, estaciones y centrales de autotransportes de concesión federal," y

Fracción XVI. "Determinar los requisitos que deben -- cumplir los operadores de las naves aéreas y el personal -- de tripulación para entrar y mantenerse en servicio, así -- como otorgar licencias, permisos y autorizaciones respec--- tivas.

4.6. Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Para el estudio, planeación y despacho de los negocios del orden administrativo, en materia aeronáutica, el Poder -- Ejecutivo de la Unión contará con la dependencia denominada Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la cual tendrá -- competencia para despachar los asuntos que el capítulo II, de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal le confieren, como ya se señaló.

4.7. Regulación Aérea.

Las primeras normas de carácter aeronáutico que se -- dictan en México se encuentran contempladas en el proyecto de Código de Comercio que se promulgara durante el gobierno del presidente Emilio Portes Gil (1928-1930). Se deter--- minó que, una sola ley unificase toda la legislación rela-- tiva al transporte terrestre, marítimo y aéreo; este Código-- no tuvo vigencia.

Cronológicamente le sigue la Ley de Aeronáutica Civil, de 12 de julio de 1930, se inspira en principios distintos -- ya que en esta ocasión se persigue regular separadamente -- la actividad aeronáutica.

Al texto citado le sucede la Ley de Vías Generales de Comunicación de 29 de agosto de 1931 que fundamentalmente -- reproduce el contenido de la Ley anterior, introduciendo --

muy ligeras modificaciones y cambiando el número respectivo de los artículos para acomodarlos a un nuevo cuerpo legal que pasa nuevamente a regular los diversos medios de transporte.

Posteriormente se dictó la Ley de Vías Generales de Comunicación de 29 de agosto de 1932 que no contempla variaciones de trascendencia en relación con la legislación anterior.

Con fecha 19 de febrero de 1940 se publicó la actual Ley de Vías Generales de Comunicación que regula en forma sistemática la actividad aérea y en la que igualmente se hace un esfuerzo mayor para reglamentar adecuadamente los problemas relativos a la responsabilidad que de ella emana.

Esta misma Ley experimenta en el año de 1950 serias modificaciones y constituye el actual texto vigente. La actividad aeronáutica se encuentra regulada por las normas generales contenidas en el libro I, por los artículos 306 al 373 del libro IV que se refieren, especialmente, a esta materia; por los artículos 555 al 570 del libro VII que establecen las sanciones aplicables a los que infringen la legislación aérea; y por los artículos 590 al 592 que constituyen también normas generales respecto a todos los que infringen las normas de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

En el texto citado se ha reservado el capítulo XIII para regular la responsabilidad contractual y extracontractual del transportador aéreo. En cuatro secciones, que van de los artículos 342 al 357 se determinan las normas que son aplicables a la responsabilidad civil aeronáutica del porteador aéreo.

Estas secciones son las siguientes:

- De los daños a pasajeros;
- De los daños a carga y equipaje facturado;
- De los daños a terceros;
- Por último, la sección cuarta contempla las disposiciones comunes que deben aplicarse en materia de responsabilidad.

A falta de normas contenidas en el libro IV, o de otras disposiciones contenidas en la Ley de Vías Generales de Comunicación, de conformidad con lo señalado en el "artículo 43."²⁰, se aplican los reglamentos y demás leyes aplicables. A falta de éstas hay una remisión a las normas de derecho común.

Entre las disposiciones de carácter común deben señalarse las contenidas en el Código Civil y Código de Comercio. De las primeras destacan los artículos 1910, 1913, -- 1916 y 1923 del Código Civil, que dan normas generales en --

20. Las controversias que se susciten sobre interpretación y cumplimiento de las concesiones, y toda clase de contratos relacionados con las vías generales de comunicación y medios de transporte, se decidirán: I. Por los términos mismos de las concesiones y contratos; II. Por esta ley, sus reglamentos y demás leyes especiales; III. A falta de disposiciones de esa legislación, por los preceptos del Código de Comercio; IV. En defecto de unas y de otros, por los preceptos de los Códigos Civil del Distrito Federal y Federal de Procedimientos Civiles; y V. En su defecto, de acuerdo con las necesidades mismas del servicio público de cuya satisfacción se trate.

materia de responsabilidad por los daños que puedan producir tanto los particulares como el Estado por sus actos -- ilícitos.

En los artículos 2646 y siguientes se hace referencia a los portadores y alquiladores de medios de transporte.

CAPITULO V.
INSTITUCIONES AERONAUTICAS

En el presente capítulo, se hace el estudio de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes desde el punto de vista de su Reglamento Interior, por ser, éste el único estudio que hace falta, para complementar las facultades que tiene la Secretaría de Comunicaciones, en materia aeronáutica.

En el capítulo anterior, de la presente tesis, ya se realizó el estudio de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, con el fin de conocer y saber cuales son las atribuciones que le otorga el Estado en materia aeronáutica.

De acuerdo con la Ley de Vías Generales de Comunicación, puede deducirse que el Ejecutivo le otorga a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes todas las facultades o atribuciones en materia aeronáutica; y al efecto tiene competencia para la materia aeronáutica en nombre del Gobierno Federal.

También se realizó el estudio de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, que indica cual es la competencia de las Secretarías de Estado, la que delega el estudio, planeación y despacho de los negocios del orden administrativo en materia aeronáutica, en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a la cual faculta para despachar los asuntos que en el Capítulo II de la Ley antes mencionada le confiere; tomando en cuenta lo anterior, solamente, resta determinar las atribuciones de la Secretaría -

de Comunicaciones en materia aeronáutica, contenidas en el Reglamento Interior de la Secretaría, es decir, conocer las Dependencias con que cuenta para llevar a cabo, las funciones que el Poder Ejecutivo de la Unión le encomienda en materia aeronáutica.

5.1. Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

TITULO PRIMERO

Atribuciones y Organización de la Secretaría.

CAPITULO UNICO.

Art. 1o.- "La Secretaría de Comunicaciones y Transportes tendrá las atribuciones que le confiera la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado y demás leyes y reglamentos".

Art. 2o.- "Para el ejercicio de sus atribuciones, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes se organizará por las siguientes Dependencias:"

- 1.- Dirección General de Correos
- 4.- Dirección General de Aeronáutica Civil
- 6.- Dirección General de Tarifas, Maniobras y Servicios Conexos.

TITULO TERCERO

Atribuciones y Funcionamiento de las Dependencias de la Secretaría.

CAPITULO I.

De la Dirección General de Correos

Art. 24.- "La Dirección General de Correos tendrá a su cargo la recepción, transportación, distribución y entrega

de la correspondencia postal nacional e internacional y la atención de los demás servicios conexos a que se refiere - la ley de la materia y sus reglamentos, así como de cualesquiera otros servicios postales que se establezcan por convenio internacional".

Art. 25.- "La Dirección General de Correos se integrará por las siguientes dependencias:"

3.- Departamento de Transportes

9.- Oficina de Transbordos Aéreos.

Del Departamento de Transportes

Art. 56.- "El Departamento de Transportes tendrá a su cargo:

I.- Proyectar, establecer, vigilar, modificar y suprimir las rutas postales para la conducción de las correspondencias por vías de superficie y aéreas, servidas por administración o por contrato,"

II.- "Girar las instrucciones necesarias para el debido aprovechamiento de las rutas postales,"

III.- "Establecer y controlar las oficinas postales ambulantes y de transbordos postales del interior del país."

Art. 57.- "El Departamento de Transportes se integrará por:"

3.- Oficina de Operación de Transportes Aéreos

5.- Oficina de Servicios Aéreos.

Art. 62.- "La Oficina de Operaciones de Transportes Aéreos tendrá a su cargo:

I.- Formular diagramas e instructivos para la distribución y despacho de correspondencias del servicio aéreo interior."

II.- "Formular instructivos para el despacho y distribución de las correspondencias del servicio aéreo internacional para oficinas del país y del extranjero."

III.- "Elaborar el album de horario de las rutas postales aéreas."

Art. 66.- "La Oficina de Servicios Aéreos tendrá a su cargo:

I.- Establecer, controlar, vigilar y tramitar la conducción de correspondencias por rutas postales aéreas."

II.- "Depurar las cuentas por el transporte del correo aéreo."

III.- "Cuidar que los contratistas del servicio postal aéreo, constituyan las garantías necesarias para cumplir con sus obligaciones."

IV.- "Controlar el despacho y recibo de las correspondencias aéreas."

V.- "Formular las estadísticas que se estimen necesarias sobre la correspondencia transportada por vía aérea."

De la Oficina de Transbordos Aéreos

Art. 100.- "La Oficina de Transbordos Aéreos tendrá a su cargo:

I.- Recibir de las oficinas de correos en el Distrito Federal y de la oficina de Transbordos Terrestres, las correspondencias procedentes del Distrito Federal y lugares conectados por vías de superficie, que deban cursarse por avión al interior del país o a cualquier otro punto del extranjero."

II.- "Despachar a las oficinas concentradoras del servicio aéreo en el país y recibir de las mismas por vía aérea, la materia postal destinada al Distrito Federal o --

que deba reencaminarse por vía aérea o de superficie, según proceda, al interior del país o al extranjero."

III.- "Operar como oficina de cambio, recibiendo y despachando correspondencias aéreas de y para las similares autorizadas en el extranjero."

IV.- "Operar como oficina de Tránsito para los despachos procedentes de otras oficinas de cambio."

V.- "Presentar a cotización aduanal, las mercancías contenidas en correspondencias y bultos para oficinas del interior, afectos al pago de derechos arancelarios, remitiendo dichas piezas a las oficinas destinatarias para su entrega mediante los trámites reglamentarios."

VI.- "Distribuir, tramitar y confeccionar despachos con correspondencia de superficie, que no cubra el porte aéreo, para aquellos lugares que no cuenten con otros medios de comunicación que las líneas postales aéreas."

VII.- "Informar sobre el Tratamiento dado a la correspondencia interior e internacional, siguiendo las disposiciones señaladas en los reglamentos o en convenios postales."

VIII.- "Informar diariamente al Departamento de Transportes de la Dirección, del movimiento registrado en el Aeropuerto Central de la Ciudad de México, de aeronaves que transporten correspondencia."

CAPITULO VI.

Dirección General de Tarifas, Maniobras y Servicios Conexos.

Art. 563.- "La Dirección General de Tarifas, Maniobras y Servicios Conexos tendrá a su cargo:

I.- Estudiar, fijar, aprobar en su caso, vigilar su apli

cación, revisar y unificar las tarifas y sus modificaciones, para el cobro de los servicios públicos de jurisdicción -- federal sobre comunicaciones, transportes, maniobras y servi cios conexos, de acuerdo con las disposiciones aplicables."

II.- "Tramitar y otorgar permisos para efectuar maniobras de servicio público y particular y sus servicios conexos, en zonas federales."

III.- "Tramitar todo lo relativo a las maniobras en -- zona federal o que se lleven a cabo desde zona federal, o -- hasta zona federal."

IV.- "Opinar y colaborar en su caso, en el estudio de las tarifas de comunicaciones y de transportes, cuya fijación corresponda a otra dependencia."

Art. 564.- "La Dirección General de Tarifas, Maniobras y Servicios Conexos se integrará por las siguientes dependencias:"

1.- Asesoría Jurídica

2.- Departamento de Tarifas de Transportes.

De la Asesoría Jurídica

Art. 567.- "La Asesoría Jurídica tendrá a su cargo -- asesorar a la Dirección en el estudio de tarifas y sus reglas de aplicación, así como en el de sus modificaciones y problemas conexos, de conformidad con las disposiciones legales y con sujeción a los lineamientos y criterio sustentado por el Departamento Jurídico de la Secretaría."

Art. 569.- "La Asesoría Jurídica se integrará por:"

1.- Oficina de Amparos

2.- Oficina de Revisión

3.- Oficina de Estudios Generales.

Art. 570.- "La Oficina de Amparos tendrá a su cargo -

estudiar y atender los juicios de amparos en los que se -- señale a la Dirección como autoridad responsable proporcionando al Departamento Jurídico los datos, alegatos y defensas necesarias para rendir los informes de ley en dichos -- juicios, así como elaborar las copias certificadas de las -- constancias que como prueba se requieran en ellos."

Art. 571.- "La Oficina de Revisión se ocupará del estudio jurídico y de la formulación, en su caso, de las reglas de aplicación de las tarifas. Cuidará, además, de que los oficios resolutivos se ajusten a los dictámenes aprobados por la Comisión Consultiva de Tarifas. Revisará -- también los aspectos jurídicos de los estudios que vayan a ser sometidos a esa Comisión."

Art. 572.- "La Oficina de Estudios Generales tendrá a su cargo:

I.- Resolver las consultas de carácter legal, relacionadas con las funciones y actividades de la Dirección."

II.- "Practicar los estudios jurídicos que se le encomienden."

III.- "Efectuar estudios para elaborar anteproyectos de ley, reglamentos, decretos en materia tarifaria, así como proponer reformas a las disposiciones legales en dicha materia."

Del Departamento de Tarifas de Transportes

Art. 573.- "El Departamento de Tarifas de Transportes tendrá a su cargo:

I.- Estudiar y elaborar los dictámenes técnicos sobre las tarifas para el cobro de los servicios de los transportes."

II.- "Atender los asuntos relativos a las tarifas ---

para los servicios de transportes y sus modificaciones, así como los convenios relativos a la materia, cartas de porte, boletos, talones de equipaje y otros elementos de aplicación de las tarifas, y el resello de esos documentos."

III.- "Participar, con el Departamento de Tarifas, de Comunicaciones, en los estudios sobre el espacio y la astronomía, en materia de la competencia de la Dirección."

Art. 574.- "El Departamento de Tarifas de Transportes se integrará por:"

3.- Oficina de Aviación.

Art. 577.- "La Oficina de Aviación tendrá a su cargo estudiar y tramitar las tarifas para los servicios de transportes nacionales e internacionales, de pasajeros, carga, express y los servicios conexos a ese medio de transporte, en relación con las concesiones o permisos que expida la Secretaría, elaborando los proyectos de dictámenes técnicos respectivos."

5.1.1. Dirección General de Aeronáutica Civil.

CAPITULO IV.

De la Dirección General de Aeronáutica Civil

Art. 375.- "La Dirección General de Aeronáutica Civil tendrá a su cargo:

I.- Planear, autorizar, coordinar y controlar los transportes aéreos nacionales y los internacionales de o hacia territorio mexicano, así como los servicios aéreos privados y del Estado."

II.- "Autorizar, operar, administrar y conservar, según sea el caso, y vigilar los aeródromos y aeropuertos civiles del país."

III.- "Tramitar las solicitudes de concesión y permisos para la construcción, operación y administración de --- aeródromos y aeropuertos civiles, vigilando el cumplimiento de las condiciones impuestas en las concesiones y permisos otorgados y tramitar, en su caso, la caducidad, rescisión o --- revocación de los mismos."

IV.- "Tramitar las solicitudes de concesión o de permiso o la autorización de contratos para el transporte --- aéreo nacional e internacional, vigilando el cumplimiento --- de las obligaciones en ellos establecidos y tramitar, en su caso, la caducidad, nulidad, rescisión o revocación de los --- mismos."

V.- "Controlar, vigilar e inspeccionar la navegación y seguridad aéreas dentro del territorio nacional."

VI.- "Controlar, vigilar e inspeccionar el tránsito y las operaciones de las aeronaves civiles."

VII.- "Inspeccionar técnicamente a las aeronaves, expi-
diendo los certificados de aeronavegación respectivos."

VIII.- "Otomar marcas de nacionalidad y matrículas a las aeronaves."

IX.- "Llevar el Registro Aeronáutico Mexicano."

X.- "Expedir, revalidar y cancelar licencias al personal técnico aeronáutico, llevando el control de las mismas."

XI.- "Practicar inspecciones e investigaciones para --- vigilar el cumplimiento de las disposiciones legales sobre la materia, y proponer la imposición de sanciones a los --- infractores."

XII.- "Recopilar datos y formular y difundir las esta-
dísticas que en materia aeronáutica se estimen necesarias."

XIII.- "Controlar, vigilar y mantener los servicios de

medicina de aviación."

XIV.- "Autorizar, prestar, vigilar y promover, en su caso, los servicios de control de tránsito aéreo, de comunicaciones y meteorología aeronáutica."

XV.- "Llevar el control de vuelos y el de las oficinas de despacho de las aeronaves."

XVI.- "Efectuar las notificaciones técnicas aeronáuticas."

XVII.- "Autorizar y controlar las escuelas de aviación oficiales y privadas."

XVIII.- "Tramitar las solicitudes de concesión para la instalación y operación de fábricas constructoras de aviones, motores y accesorios y para talleres aeronáuticos."

XIX.- "Inspeccionar y vigilar el funcionamiento de los clubes aéreos y de aeromodelismo, asesorándolos cuando lo soliciten."

XX.- "Intervenir, con las facultades que le confieran las leyes y reglamentos respectivos, en el Centro Internacional de Adiestramiento de Aviación Civil, en el Centro Coordinador de Búsqueda y Salvamento de Aeronaves, en la Comisión Investigadora y Dictaminadora de Accidentes de Aviación, en la Junta Intersecretarial para la Administración de Aeropuertos Federales y en las demás comisiones, juntas, comités u organismos relacionados con la aviación civil."

Art. 376.- "La Dirección General de Aeronáutica Civil se integrará por las siguientes dependencias:"

- 2.- Departamento de Inspección Aeronáutica
- 3.- Departamento de Operaciones de Aeronaves Civiles
- 5.- Departamento de Transporte Aéreo Nacional

6.- Departamento de Transporte Aéreo Internacional

7.- Departamento de Administración de Aeropuertos ---

Federales

8.- Departamento de Aeródromos y Aeropuertos Civiles

9.- Departamento de Estadística

10.- Oficina de Estudios Económicos del Transporte --
Aéreo.

Del Departamento de Inspección Aeronáutica

Art. 385.- "El Departamento de Inspección Aeronáutica, en coordinación y colaboración con el Departamento de Inspección General de la Secretaría cuando proceda, tendrá a su cargo:

I.- Expedir y cancelar, en su caso, los certificados de aeronaves."

II.- "Inspeccionar y vigilar el mantenimiento y reparación de aeronaves, motores, hélices y accesorios en general."

III.- "Expedir Certificado de cambios de motores y -- hélices a las aeronaves, cuando no impliquen modificaciones a las mismas."

IV.- "Supervisar los vuelos de prueba rutinarios certificando sus resultados."

V.- "Controlar la vigencia de las licencias del personal aeronáutico, en coordinación con las comandancias de aeropuerto."

VI.- "Prestar servicios de policía y seguridad general de aeródromos y aeropuertos civiles, en coordinación -- con las comandancias de aeropuertos."

VII.- "Practicar, en auxilio de la Oficina de Licen--- cias, exámenes al personal aeronáutico de mantenimiento y -

de vuelo."

VIII.- "Practicar investigaciones por accidentes --- aéreos, formulando las actas preliminares que correspondan."

IX.- "Ordenar y organizar la búsqueda y salvamento de aeronaves accidentadas."

X.- "Inspeccionar y vigilar, cuando se le ordene o solicite, el cumplimiento de las obligaciones establecidas en las concesiones o permisos de servicio público y privado - de transporte aéreo, así como el cumplimiento de los requisitos de operación, funcionamiento y reparación de las aeroplaves."

Del Departamento de Operaciones de Aeronaves Civiles

Art. 393.- "El Departamento de Operaciones de Aeronaves Civiles tendrá a su cargo:

I.- Llevar el control y vigilancia de las comandancias de aeródromos y aeropuertos."

II.- "Atender los servicios de Tránsito Aéreo."

III.- "Prestar servicio de comunicaciones aeronáuticas."

IV.- "Atender los servicios de despacho y control de vuelos."

V.- "Prestar y controlar servicios de meteorología -- aeronáutica."

VI.- "Atender el servicio de publicaciones e informaciones técnicas aeronáuticas."

VII.- "Proponer la ubicación de las facilidades de -- radionavegación para el "balizamiento"²¹ de las aerovías -

21. Consiste en, señal óptica, sonora o radioeléctrica para guiar los aviones.

nacionales."

VIII.- "Formular Cartas Aeronáuticas."

IX.- "Estudiar y aprobar los manuales de Operaciones de las empresas aéreas."

X.- "Formular normas y expediciones de procedimientos de navegación aérea."

XI.- "Atender los horarios de las empresas de transporte aéreo."

XII.- "Supervisar los servicios auxiliares a la navegación aérea que presten los organismos o empresas autorizadas para ello."

XIII.- "Auxiliar en la práctica de exámenes teóricos y prácticos para personal de Operaciones."

Art. 394.- "El Departamento de Operaciones de Aeronaves Civiles se integrará por:"

2.- Oficina de Control de Tránsito Aéreo

4.- Oficina de Despacho y Control de Vuelos

6.- Oficina de Manuales de Operación y de Horarios.

Art. 397.- "La Oficina de Control de Tránsito Aéreo tendrá a su cargo:

I.- Planear y establecer los servicios de control de tránsito aéreo."

II.- "Controlar el suministro y horario de operación del servicio de control de aeródromos y de navegación aérea."

III.- "Planear y establecer áreas de control, de aproximación, zonas de aeródromos y aerovías y rutas aéreas."

IV.- "Proponer la ubicación de las facilidades de radionavegación para el balizamiento de las aerovías y rutas aéreas."

V.- "Establecer los procedimientos de operación en el espacio aéreo nacional."

Art. 401.- "La Oficina de Despacho y Control de Vuelos, tendrá a su cargo:

I.- Vigilar el funcionamiento de las oficinas de Despacho y Control de Vuelos en los aeropuertos."

II.- "Formular planes de vuelo y controlar el desarrollo de los mismos."

III.- "Formular y difundir las noticias técnicas aeronáuticas clase I (NOTAM I)."

IV.- "Auxiliar a las Comandancias y Administraciones de aeropuerto en el control de las operaciones aéreas."

Art. 405.- "La Oficina de Manuales de Operación y de Horarios, tendrá a su cargo:

I.- Vigilar que las empresas aéreas cuenten con su manual de operaciones."

II.- "Coordinar el estudio de los Manuales de Operación de las Empresas Aéreas."

III.- "Proponer la aprobación de los Manuales de Operación y sus revisiones."

IV.- "Coordinar el estudio y aprobación de los horarios de las empresas aéreas."

V.- "Vigilar el cumplimiento de los horarios e itinerarios de las empresas aéreas."

Del Departamento de Transporte Aéreo Nacional

Art. 420.- "El Departamento de Transporte Aéreo Nacional tendrá a su cargo:

I.- Atender y proponer la resolución de los asuntos sobre servicio público de transporte aéreo nacional, servicios aéreos privados, servicios conexos e instalaciones de

aeronáutica civil."

II.- "Formular estudios para la planeación de los ser
vicios públicos de transporte aéreo nacional."

III.- "Tramitar las solicitudes de concesiones y per-
misos para el transporte aéreo nacional, tanto de servicio-
público como de servicios privados y de aviación agrícola,
así como la cauducidad, resolución o revocación de los ----
mismos cuando proceda."

IV.- "Autorizar la celebración de contratos de trans-
porte aéreo nacional, proponiendo su rescisión cuando pro--
ceda."

V.- "Proponer y tramitar la expedición, revalidación y
revocación de licencias, de permisos de capacitación y de -
certificados de aptitud, al personal técnico aeronáutico, -
llevando el control de los mismos."

VI.- "Proponer el otorgamiento, modificación y cancela-
ción de marcas de nacionalidad y matrícula de las aerona--
ves, llevando el registro de las mismas."

VII.- "Llevar el Registro Aeronáutico Mexicano."

VIII.- "Estudiar y proponer la imposición de sanciones
por infracciones a las leyes y reglamentos sobre la ----
materia."

Art. 421.- "El Departamento de Transporte Aéreo Nacio-
nal se integrará por:"

- 1.- Oficina de Transporte Público Nacional
- 3.- Oficina de Licencias al Personal Técnico Aeronáu-
tico
- 4.- Oficina de Marcas de Nacionalidad y Matrículas
- 5.- Oficina de Registro Aeronáutico Mexicano
- 6.- Oficina de Infracciones.

Art. 422.- "La Oficina de Transporte Público Nacional tendrá a su cargo:

I.- Formular estudios sobre planeación de los servicios públicos de transporte aéreo nacional."

II.- "Tramitar las solicitudes para el otorgamiento de concesiones y permisos para el transporte aéreo público nacional."

III.- "Autorizar la celebración de contratos y convenios de transporte aéreo nacional."

IV.- "Estudiar y proponer la caducidad o rescisión de concesiones, revocación de permisos y rescisión de los contratos otorgados."

V.- "Determinar las frecuencias, horarios e itinerarios de transporte aéreo nacional."

VI.- "Llevar el registro de los contratos de garantía y un índice de los depósitos que se constituyan, gestionando la cancelación de los mismos cuando proceda."

VII.- "Proponer la autorización y controlar los vuelos nacionales de "fletamento"²², vuelos extras, vuelos de reconocimiento y de estudio."

VIII.- "Proponer la autorización de los arrendamientos e intercambios de equipo de vuelo."

IX.- "Dictaminar sobre la coordinación, enlace y combinación de los servicios aéreos nacionales."

X.- "Tramitar y proponer el otorgamiento, en su caso, de concesiones o permisos para servicios conexos a los servicios de transporte aéreo, así como para las instalaciones de la aeronáutica civil."

22. Consiste en, un contrato de transporte en avión.

Art. 426.- "La Oficina de Licencias al Personal Técnico Aeronáutico tendrá a su cargo:

I.- Determinar la clasificación del personal técnico-aeronáutico."

II.- "Proponer la expedición, revalidación y revocación de licencias al personal técnico aeronáutico."

III.- "Llevar las hojas de servicios del personal técnico aeronáutico, así como el control de licencias y certificados extranjeros."

Art. 427.- "La Oficina de Marcas de Nacionalidad y -- Matrículas tendrá a su cargo:

I.- Tramitar y proponer el otorgamiento, modificación o cancelación de marcas de nacionalidad y matrícula para aeronaves civiles mexicanas de servicio público y privado y para aeronaves del Estado."

II.- "Tramitar la expedición de certificados de matrícula, controlando los documentos relacionados con la propiedad y posesión legal de las aeronaves."

III.- "Tramitar los permisos de internación definitiva al país de las aeronaves a las que se les haya otorgado matrícula mexicana."

IV.- "Formular y controlar los registros sobre matrículas otorgadas, informando a las oficinas correspondientes, para efectos de inspección y comprobación del peso y balance de las aeronaves."

Art. 429.- "La Oficina del Registro Aeronáutico Mexicano se organizará y funcionará de conformidad con su propio Reglamento y tendrá a su cargo:

I.- Inscribir en sus registros los actos y documentos a que se refiere el Reglamento del Registro Aeronáutico --

Mexicano, así como la rectificación, cancelación o extinción, según sea el caso, de las referidas inscripciones."

II.- "Expedir las certificaciones que procedan, mediante el pago de los derechos correspondientes."

Art. 430.- "La Oficina de Infracciones tendrá a su cargo:

I.- Estudiar y proponer la clasificación o aplicación de sanciones a los infractores a las leyes de la materia-- concediendo a los mismos la garantía de audiencia correspondiente."

II.- "Proponer los requisitos que deban satisfacer los infractores para regularizar o legalizar su situación."

Del Departamento de Administración de Aeropuertos Federales

Art. 440.- "El Departamento de Administración de Aeropuertos Federales tendrá a su cargo:

I.- Atender y proponer la resolución de los asuntos relativos a la administración general y a la conservación de los aeropuertos federales y de sus servicios conexos."

II.- "Elaborar estudios contables y administrativos respecto de la situación económica de los aeropuertos, en relación con la del transporte aéreo nacional e internacional."

III.- "Proponer los métodos para la imposición de derechos por el uso de aeropuertos."

IV.- "Dictaminar sobre los principios, escalas y sistemas únicos o múltiples de tabulación y los procedimientos para fijar los derechos de albergue y servicios aeroportuarios."

V.- "Tramitar la celebración de contratos, permisos y

concesiones relativos a edificios, locales, hangares y terrenos de propiedad federal, ubicados dentro de los perímetros de los aeropuertos y de sus servicios."

Del Departamento de Aeródromos y Aeropuertos Civiles

Art. 450.- "El Departamento de Aeródromos y Aeropuertos Civiles tendrá a su cargo:

I.- Proponer la autorización para ejecutar las obras necesarias en Aeropuertos Federales."

II.- "Supervisión de las obras civiles y eléctricas - que se realicen y recepción de las mismas."

III.- "Realizar estudios técnicos y económicos sobre construcción de aeropuertos nuevos, ampliación de aeropuertos existentes y autorización de construcciones e instalaciones en aeropuertos."

IV.- "Clasificación de aeropuertos."

V.- "Elaboración de planos reguladores de aeropuertos federales."

VI.- "Estudios generales para instalaciones eléctricas y ayudas visuales."

VII.- "Estudio y tramitación de documentación legal, - referente a los aeropuertos."

VIII.- "Elaboración de levantamientos topográficos."

IX.- "Elaboración de planos y cartas aeronáuticas."

X.- "Supervisión de los trabajos que se realicen a -- través de la Secretaría de Obras Públicas en aeropuertos - federales."

XI.- "Autorización de construcciones en zonas de protección de aeropuertos."

De la Oficina de Estadística

Art. 464.- "La Oficina de Estadística tendrá a su --

cargo:

I.- Elaborar y actualizar los directorios aeronáuticos."

II.- "Recopilar información y formular las estadísticas sobre:

- a).- Pasajeros, equipaje, express y carga transportados.
- b).- Movimiento por empresas y por rutas; despegues y aterrizajes por aeropuerto; operaciones diurnas, nocturnas y por hora; origen, destino y densidad de tráfico por rutas.
- c).- Sobre asuntos de la O.A.C.I., aeronaves, accidentes y personal aeronáutico.
- d).- Cualquier otro concepto que se estime conveniente."

De la Oficina de Estudios Económicos del Transporte - Aéreo

Art. 467.- "La Oficina de Estudios Económicos del Transporte Aéreo tendrá a su cargo:"

I.- "Realizar investigaciones y emitir dictámenes económicos sobre:

- a).- Rutas Aéreas, aeródromos y aeropuertos civiles.
- b).- Necesidad o conveniencia del establecimiento de nuevos servicios.
- c).- Capacidad y elementos técnicos y financieros de los solicitantes de concesiones y permisos.
- d).- Estados financieros y económicos de operadores aeronáuticos.
- e).- Subsidios directos o indirectos."

5.1.2. Transporte Aéreo Internacional.

Del Departamento de Transporte Aéreo Internacional

Art. 432.- "El Departamento de Transporte Aéreo Internacional tendrá a su cargo:

I.- Tramitar los asuntos relativos al servicio público o privado de transporte internacional."

II.- "Formular los proyectos de tratados y convenios internacionales de aviación civil."

III.- "Proponer el enlace y coordinación de la Secretaría con los organismos internacionales de aviación civil."

IV.- "Formular los estudios para la planeación del transporte público internacional en el país."

V.- "Tramitar las solicitudes para el otorgamiento de concesiones, permisos y contratos de transporte internacional, ya sean de servicios públicos o privados, así como tramitar la caducidad, revocación o rescisión de los mismos."

Art. 433.- "El Departamento de Transporte Aéreo Internacional se integrará por:"

1.- Oficina de Transporte Público Internacional

2.- Oficina de Servicios Aéreos Privados Internacionales

3.- Oficina de Tratados y Convenios Internacionales.

Art. 434.- "La Oficina de Transporte Público Internacional tendrá a su cargo:

I.- Formular estudios relativos a la planeación del transporte aéreo público internacional."

II.- "Tramitar y proponer, en su caso, el otorgamiento de concesiones, permisos o contratos para el transporte aéreo internacional, vigilando la prestación de dichos servicios, así como tramitar la caducidad y rescisión de concesiones, revocación de permisos y rescisión de contratos."

III.- "Determinar las frecuencias, horarios e itinerarios"

rios del transporte internacional."

IV.- "Tramitar la aprobación de los depósitos, fianzas y pólizas de seguros exhibidos por los concesionarios o --- permisionarios del transporte aéreo internacional, para --- garantizar las indemnizaciones por daños causados a pasajeros, mercancías y a terceros en la superficie, vigilando --- que las garantías se renueven oportunamente."

V.- "Mantener actualizado el registro de los contratos de garantía, y llevar un índice de los depósitos que se constituyan, gestionando su cancelación cuando proceda."

VI.- "Proponer la autorización y vigilar los vuelos --- internacionales de fletamento, de secciones extras, de tránsito y sobrevuelo del territorio nacional."

VII.- "Proponer la autorización y vigilar el arrendamiento e intercambio de equipo de vuelo."

VIII.- "Tramitar las solicitudes de traslado y salida definitiva al extranjero de aeronaves mexicanas de servicio público."

IX.- "Dictaminar sobre la coordinación, enlace y combinación de servicios aéreos internacionales."

X.- "Llevar el control de portadores, sucursales, agencias y oficinas de boletos de las empresas de transporte --- aéreo público internacional."

XI.- "Planear y formular la declaratoria de internacionalidad de aeropuertos mexicanos para los servicios de transporte aéreo internacional."

Art. 436.- "La Oficina de Servicios Aéreos Privados --- Internacionales tendrá a su cargo:"

I.- "Tramitar las solicitudes de permisos para vuelos internacionales."

- a).- De servicios particulares de empresas.
- b).- De escuelas aeronáuticas.
- c).- De servicios privados del propietario.
- d).- Para tránsito y sobrevuelos del Territorio Mexicano por aeronaves privadas extranjeras.
- e).- De asistencia técnica y salvamento de aeronaves, por aeronaves extranjeras.
- f).- De salida definitiva del país de aeronaves mexicanas de servicio privado."

II.- "Vigilar la realización de los vuelos a que se refiere la fracción anterior, conforme a los permisos otorgados."

III.- "Controlar y promover los vuelos internacionales de recreo."

IV.- "Fruitar las declaratorias para considerar a los aeropuertos mexicanos como de entrada y salida al país, por aeronaves mexicanas y extranjeras de servicio privado."

Art. 433.- "La Oficina de Tratados y Convenios Internacionales tendrá a su cargo:

I.- Fruitar y formular los proyectos para tratados multilaterales y bilaterales y para convenios técnicos y administrativos en materia aeronáutica."

II.- "Estudiar y preparar el material para las conferencias sobre aeronáutica civil en que México sea parte."

III.- "Efectuar los trámites administrativos que requieran para integrar delegaciones mexicanas a conferencias internacionales, auxiliando en la preparación de instrucciones para los delegados."

IV.- "Proponer la forma de ejecutar la resolución sobre asistencia técnica que se dicten por los organismos

internacionales competentes."

5.2. Aeropuertos y Servicios Auxiliares.

Decreto que crea el organismo público descentralizado Aeropuertos y Servicios Auxiliares.²³

Art. 1o.- "Se crea un Organismo Público Descentralizado, con personalidad jurídica y patrimonio propios, que se denominará Aeropuertos y Servicios Auxiliares."

Art. 2o.- "Este organismo quedará facultado para:

I.- Administrar, operar y conservar los aeropuertos, - sus pistas, plataformas, edificios y servicios complementarios, auxiliares y especiales, tanto en aquellos aeropuertos que formen parte de su patrimonio inicial, como de los que se requieran para la operación de las nuevas rutas que autorice la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y - los que le sean entregados mediante la celebración de convenios o por disposición legal."

II.- "Proporcionar y administrar los servicios auxiliares de radionavegación, meteorología, suministro de combustible, transporte de pasajeros entre los aeropuertos y - las zonas urbanas, terminales de concentración de pasajeros en las ciudades que por su importancia lo ameriten, y otros similares."

III.- "Recaudar los derechos que pagarán las líneas aéreas y los usuarios en general, por los servicios que preste."

IV.- "Organizar y usufructuar los servicios complemen

23. Publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 12 de junio de 1965.

tarios, auxiliares y especiales que se presten en los locales y en las zonas anexas a los aeropuertos, percibiendo el importe de los arrendamientos respectivos y las participaciones que contrate en los rendimientos de esos servicios."

V.- "Cubrir los gastos de administración, operación, conservación y demás que se le encomiendan en este Decreto, y en la construcción de los nuevos aeropuertos."

VI.- "Ejercitar todas las facultades técnicas y administrativas necesarias para lograr los fines que se dejan señalados."

Art. 3o.- "El patrimonio de este organismo queda constituido por los aeropuertos de:

I.- México, D.F., Guadalajara, Jal., Puerto Vallarta, Jal., Mazatlán, Sin., Hermosillo, Son., Mexicali, B. Cfa., Nuevo Laredo, Tam., Tampico, Tam., Veracruz, Ver., Minatitlán, Ver., Villahermosa, Tab., Ciudad del Carmen, Cam., Campeche, Cam., Mérida, Yuc., Chetumal, Q. Roo, Tapachula, Chis., Tuxtla Gutiérrez, Chis., -- Oaxaca, Oax., León, Gto., Nogales, Son., Durango, Dgo., Culiacán, Sin., Ciudad Obregón, Son., Tijuana, B. Cfa., La Paz, B. Cfa., -- San Luis Potosí, S. L. P., Torreón, Coah., Chihuahua, Chih., Ciudad Juárez, Chih., Tamuín, S. L. P., Ciudad Victoria, Tam., Matamoros, Tam., Acapulco, Gro., Zihuatanejo, Gro."

II.- "Los aeropuertos que el Gobierno Federal construya o adquiera y que le aporte posteriormente."

III.- "Todos los bienes relacionados con la operación y administración de dichos aeropuertos, que también le aporte el Gobierno Federal."

IV.- "Los aeropuertos que el organismo adquiera por cualquier título legal."

V.- "Los demás bienes que adquiera legalmente."

VI.- "Los productos de la prestación de los servicios a que se refiere el artículo 2o."

VII.- "Los subsidios que para el cumplimiento de sus funciones le otorgue la Federación."

VIII.- "Los donativos de toda especie que pueda recibir legalmente."

Disposiciones Generales

Art. 15o.- "La operación de los aeropuertos a que se refiere este Decreto se llevará a cabo con estricto apego a las normas de la Ley de Vías Generales de Comunicación y de sus reglamentos; y el organismo que se crea está obligado a acatar los acuerdos, órdenes o instrucciones que con base en esas leyes y reglamentos dicte la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; igualmente está obligado a observar las disposiciones que en materia de migración indique la Secretaría de Gobernación, en materia aduanal la de Hacienda y Crédito Público y en materia de sanidad las Secretarías de Salubridad y Asistencia así como la de Agricultura y Ganadería."

Art. 16o.- "Todas las tarifas que ponga en vigor este organismo deberán estar autorizadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en los términos de la Ley de Vías y de sus Reglamentos."

Art. 17o.- "La construcción de los nuevos aeropuertos y la reconstrucción de los ya existentes quedarán a cargo de la Secretaría de Obras Públicas. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y Aeropuertos y Servicios Auxiliares participarán en la planeación y en la contratación de las obras a que se refiere este artículo. La Secretaría del Patrimonio Nacional intervendrá, en la supervisión de -

obras, en los términos que le confiere la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado."

Art. 18o.- "Aeropuertos y Servicios Auxiliares recibirá, con base en el proyecto previamente aprobado, las obras e instalaciones que lleven a cabo las Secretarías de Obras Públicas o la de Comunicaciones y Transportes, respectivamente."

Art. 22o.- "Por tratarse de un Organismo de Jurisdicción Federal, se someterán al conocimiento y resolución de los Tribunales Federales las controversias de toda especie en que sea parte Aeropuertos y Servicios Auxiliares."

Art. 23o.- "Este organismo queda sujeto a las disposiciones de la ley para el Control de los Organismos Descentralizados y Empresas de Participación Estatal, y a las demás que se expidan al respecto."

5.3. Aviación Militar.

Durante el conflicto de 1914-18, la utilidad del avión como auxiliar de las operaciones militares impulsó el perfeccionamiento de los modelos, adoptados a necesidades particulares. Los aparatos y pilotos formados en la guerra son material que se aprovecha en usos civiles.

A partir de 1945 el desarrollo de la aviación militar continúa; gran parte de la investigación y construcción aérea se aplica a fines militares. Comprobado el éxito de los nuevos modelos, se adaptan a la aviación comercial y particular. Se logran avances notables en aparatos supersónicos, transportes de gran capacidad y otros tipos de despegue corto y vertical.

La aviación militar emplea aeropuertos y servicios --

independientes; en regiones de intenso movimiento aéreo uti liza pistas y aerovías en común con la civil. Presta en todo tiempo labores de vigilancia, búsqueda, salvamento y -- operación en servicios de emergencia.

Las operaciones por parte de aeronaves militares en -- las aerovías en las zonas de control de tránsito o en los aeródromos civiles quedarán sujetos a las disposiciones -- sobre tránsito aéreo contenidas en la Ley de Vías Genera-- les de Comunicación y sus reglamentos. Las infracciones -- que se cometan durante dichas operaciones serán comunica-- das a la Secretaría de la Defensa Nacional.

Se realiza un estudio somero de la aviación militar, -- en este último inciso del presente capítulo, en virtud de -- la importancia que tiene para la aviación civil y comer-- cial, y al gran apoyo y aportación que la aviación militar-- ha proporcionado, en cuanto a perfeccionamiento de aviones, y pilotos de guerra, elementos que han sido utilizados para el mejor aprovechamiento de las Aerolíneas Comerciales.

CAPITULO VI.
LIBERTADES DEL TRAFICO AEREO

6.1. Antecedentes.

En derecho aeronáutico se denomina espacio aéreo a la atmósfera que se extiende por encima de los territorios de los Estados y del mar libre, entendiéndose por territorio - las superficies terrestres delimitadas y las aguas jurisdiccionales adyacentes.

El problema del espacio aéreo no se presentó practicamente hasta comienzos del siglo XX, cuando el nacimiento y desarrollo de la navegación aérea hicieron posible su utilización por los Estados.

En su inicio se produjo cierta discusión entre los -- mantenedores a ultranza del derecho de sobrevuelo del territorio de los Estados y los que sostenían la teoría de - la soberanía del Estado sobre el espacio aéreo.

El principio de soberanía del Estado subyacente sobre su espacio aéreo acabó imponiéndose. Comienza siendo adoptado en la Convención Franco-alemana de 1913 y es consagrada por la "Convención de París de 1919, que señala los dos principios fundamentales en que se basaría la navegación - aérea:

a) Soberanía plena y exclusiva de cada Estado sobre - su espacio aéreo,

b) Libertad de paso inofensivo de las aeronaves privadas de los Estados contratantes, en tiempo de paz."²⁴

Inspiradas en los mismos principios, encontramos la --
Convención Iberoamericana de Madrid, de 1926 y la Conven---
ción de Chicago de 1944, que afirma en su artículo I que:

"Los Estados contratantes reconocen que cada Estado --
tiene la soberanía completa y exclusiva sobre el espacio --
atmosférico encima de su territorio."²⁵

De esta definición se llega a la conclusión de que el
espacio aéreo forma parte del territorio del Estado subya-
cente, y además la conclusión negativa de que los Estados --
no tienen la soberanía sobre el espacio aéreo que no se --
encuentre encima de su territorio, es decir, el situado ---
sobre el alta mar.

Los límites del espacio aéreo están constituidos en --
el aspecto horizontal por los planos que tienen como lados
las fronteras territoriales, y en el aspecto vertical, su --
extensión debe limitarse a la atmósfera terrestre.

Referido a una zona geográfica determinada, el espacio
aéreo correspondiente es aquel que cubre dicha zona y que
permite ser delimitado por planos imaginarios verticales --
trazados a lo largo de las fronteras territoriales.

De acuerdo con los términos de la Convención de Chi--
cago, y las normas consuetudinarias que se han ido formando,
ninguna aeronave puede cruzar el espacio aéreo de un ----
Estado extranjero sin previa autorización, a menos que haya
disposiciones convencionales en contrario. Esta próhibi--
ción de sobrevuelo se refiere tanto al espacio aéreo situa
do sobre el territorio terrestre, como al situado en las --

25. Seara Vázquez, Modesto. Derecho Internacional Público. --
Ob. Cit. Pg. 241.

aguas territoriales.

Todo espacio aéreo participa del régimen jurídico de la respectiva zona subyacente por cuanto dicho espacio --- debe considerarse como elemento integrante del dominio territorial. En consecuencia si una zona terrestre o acuática pertenece a un país determinado, el espacio aéreo que lo cubre se halla sometido a la soberanía de ese Estado. -- En tanto que si se trata del mar libre, el espacio aéreo --- que gravita sobre el mismo se sustrae a toda soberanía, es libre.

La teoría de la soberanía del Estado sobre el espacio aéreo que cubre sus territorios y aguas jurisdiccionales -- se halla plenamente consagrada como principio esencial del derecho aeronáutico. Conforme a este principio, el Estado tiene en el espacio atmosférico por encima de su terri----torio el mismo derecho de propiedad soberana que le corresponde respecto a sus dominios terrestres.

6.2. Concepto.

Alex Meyer, "libertad del tráfico aéreo significa, simplemente la libertad de este tráfico con respecto a todas las barreras opuestas a él, especialmente al otorgamiento -- de un derecho de vuelo libre y de aterrizaje, sin tener en cuenta el problema de la naturaleza jurídica del espacio -- aéreo."²⁶

Especies de Tráfico Aéreo Internacional según el Convenio de Chicago.

26. Rodríguez Jurado, Agustín. Teoría y Práctica del Derecho Aeronáutico. Ob. Cit. Pg. 250.

"El Capítulo II del Convenio, que trata del vuelo sobre territorio de Estados contratantes, hace la siguiente distinción:

a) Que las aeronaves se dediquen a servicios aéreos internacionales regulares;

b) Que las aeronaves realicen vuelos especiales no comprendidos en la categoría anterior.

En consecuencia, el tráfico aéreo internacional puede ser realizado por:

1. Aeronaves destinadas a servicios internacionales regulares para el transporte de personas o cosas por remuneración.

2. Aeronaves que realizan vuelos sin sujeción a un itinerario fijo y con fines no comerciales.

3. Aeronaves dedicadas al transporte de personas o cosas por remuneración pero que no cumplen un servicio internacional regular."²⁷

Las aeronaves de que se trata han de pertenecer a la categoría civil, quedando excluidas de la aplicación del Convenio las aeronaves de Estado. Según el artículo 30, inciso b, se considerarán aeronaves de Estado las utilizadas en servicios militares o de policía.

El Convenio de Chicago establece, que las aeronaves militares y de policía, para sobrevolar territorio extranjero, requieren un acuerdo o permiso especial.

Servicios Aéreos Regulares.- El Consejo de la O.A.C.I. adoptó la siguiente definición:

27. Fuster, Augusto R. Manual de Derecho Aeronáutico. Ed. El Arte, S.A. Paraguay, 1958.

"El Servicio Aéreo Internacional Regular es una serie de vuelos que reúne todas las características siguientes:

- a) Pasa por el espacio aéreo de dos o más Estados;
- b) Se realiza con aeronaves para el transporte de pasajeros, correo o carga por remuneración, de manera tal que el público puede utilizar todo vuelo;
- c) Se lleva a cabo con objeto de servir el tráfico entre dos o más puntos que son siempre los mismos, ya sea ajustándose a un horario publicado, o bien mediante vuelos tan regulares o frecuentes como para constituir una serie que puede reconocerse como sistemática."²⁸

6.3. Convenio de Chicago de 1944.

Convenio de Aviación Civil Internacional.- Un acontecimiento de notoria repercusión en la vida del derecho aeronáutico significó la Conferencia realizada en Chicago para el estudio de los problemas vinculados con la aviación civil internacional. Convocada por iniciativa del gobierno de los Estados Unidos de Norteamérica, la Conferencia inauguró sus deliberaciones el 10. de noviembre de 1944, con la asistencia de delegaciones representativas de 52 Estados. El 7 de diciembre del mismo año fueron aprobados el Acta final de la reunión, varias resoluciones, recomendaciones, y cuatro apéndices.

El texto del Convenio de Aviación Civil Internacional consta de 96 artículos divididos en cuatro partes:

28. Fuster, Augusto R. Manual de Derecho Aeronáutico. Ob. -- Cit. Pgs. 110 y 111.

Parte I.- Navegación Aérea,

Parte II.- Organismo Internacional de Aviación Civil,

Parte III.- Transporte Aéreo Internacional, y

Parte IV.- Disposiciones Finales.

Las resoluciones se referían a los proyectos de --- Anexos técnicos que serían agrupados en un Apéndice, a la -- creación de un cuerpo de expertos para el estudio permanente de normas y métodos de aplicación internacional y al -- empleo de un sistema uniforme de medida. Las recomendaciones versaban sobre traspaso de títulos de propiedad de --- aeronaves, adhesión de los Estados contratantes a la Convención de Roma sobre embargo preventivo de aeronaves, a la -- conveniencia de reanudar las sesiones del "C.I.T.E.J.A."²⁹ y a la adopción de un tipo uniforme de Convenio sobre --- rutas provisionales.

En ejecución de la resolución relativa a la adopción de proyectos de Anexos, éstos fueron posteriormente agregados al cuerpo principal en número de catorce, a saber:

- 1) Licencias al personal;
- 2) Reglamento del aire;
- 3) Claves meteorológicas;
- 4) Cartas aeronáuticas;
- 5) Unidades de medida a emplearse en las comunicaciones aeroterrestres;
- 6) Operación de aeronaves;
- 7) Marcas de nacionalidad y matrícula de aeronaves;
- 8) Aeronavegabilidad;

29. Comité Internacional Técnico de Expertos Jurídicos ---
Aéreos.

- 9) Facilitación del transporte aéreo internacional;
- 10) Telecomunicaciones aeronáuticas;
- 11) Servicios de tránsito aéreo;
- 12) Búsqueda y salvamento;
- 13) Encuestas de accidentes de aviación;
- 14) Aeródromos.

En cuanto a los Apéndices, ellos comprenden:

Apéndice I: Convenio provisional de aviación civil -- internacional, que rigió hasta la entrada en vigencia del -- Convenio definitivo.

Apéndice II: Convenio sobre aviación civil internacio -- nal, que entró en vigencia el 4 de abril de 1947, al ser -- depositadas las ratificaciones necesarias para el efecto.

Así nació el Convenio de Chicago, que por su avance y contenido, inaugura una nueva etapa en el desarrollo del -- derecho aeronáutico. Inspirado en el Convenio de París, el texto de Chicago revela, con acento propio, una franca ten-- dencia a la aplicación universal de sus normas.

Contiene, además, disposiciones novedosas, tales como -- las relativas al ejercicio de la aviación libre mercantil por aeronaves no sujetas a itinerario fijo, así como las -- atribuciones conferidas al órgano central creado por el -- Convenio -- la O.A.C.I. -- que vino a reemplazar a la ----- "C.I.N.A."³⁰, creación del Convenio de París, dotándola de -- una estructura más compleja y adecuada, que le capacita -- eficazmente en su desempeño como entidad rectora de la -- actividad aérea internacional.

Casi todos los Estados que forman parte de la Organi-

30. Comisión Internacional de Navegación Aérea.

zación de las Naciones Unidas han ratificado o adherido al Convenio, excepto la U.R.S.S. y algunos países de la órbita soviética.

Apéndice III: Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales. Este acuerdo, al cual --- dieron su aprobación 41 Estados, establece que cada uno de los Estados contratantes reconoce a los demás los siguientes privilegios de la libertad del aire, respecto a sus servicios aéreos internacionales sujetos a itinerario fijo:

1. El privilegio de volar sobre su territorio sin -- aterrizaje;

2. El privilegio de aterrizar para fines no comer--- ciales.

Dispone, así mismo, que estos privilegios no serán apli cables a los aeropuertos que se utilicen para fines mili-- tares, de los cuales se excluye a todo servicio aéreo inter nacional sujeto a itinerario fijo.

Consagratorio de las dos primeras libertades del aire -- libertad de sobre vuelo y de escala técnica -- éste Conve-- nio sirve de fuente de inspiración a los tratados que se -- concertan entre los Estados, facilitando así la circulación de sus aeronaves civiles.

Apéndice IV: Acuerdo sobre transporte aéreo interna-- cional. Este acuerdo, llamado "de las cinco libertades", -- que fue firmado por 19 países, establece que los Estados -- contratantes pueden concertar entre ellos para sus servi-- cios aéreos regulares y reconocerse los siguientes privile gios:

1. El de sobrevolar el territorio de los respectivos-- Estados contratantes sin aterrizar;

2. El de aterrizar por motivos no comerciales;
3. El de desembarcar pasajeros, correo y cargas embarcadas en el territorio del Estado del cual la aeronave -- posea la nacionalidad;
4. El de embarcar pasajeros, correo y cargas con destino al territorio del Estado del cual la aeronave posea -- la nacionalidad;
5. El de embarcar pasajeros, correo y cargas con destino al territorio de cualquier otro Estado contratante y el de desembarcar pasajeros, correo y cargas de procedencia del territorio de cualquier otro Estado contratante.

Las dos primeras libertades mencionadas en éste ---- acuerdo, son las que figuran en el convenio sobre tránsito (Apéndice III). Al ocuparse de los otros privilegios, -- Gay de Montellá observa: "Con respecto a la 3a. y 4a. libertades, la corriente general aeronáutica y la práctica internacional demuestran que el régimen de estas dos libertades se convierte poco a poco en un postulado de la política -- general aeronáutica."³¹

En cuanto a la llamada 5a. libertad, cabe decir que su aplicación uniforme por todos los Estados, traería aparejada la libre institución de líneas aéreas internacionales y la absoluta libertad del tráfico aéreo comercial. Pero, -- hasta el presente, no ha sido logrado ese objetivo, dado el "exiguo"³² número de Estados que notificaron la aceptación del acuerdo, restando así eficacia al mismo.

31. Fuster, Augusto R. Manual de Derecho Aeronáutico. Ob. Cit. Pg. 107.

32. Muy pequeño, escaso, insuficiente.

6.4. Las Cinco Libertades.

1a. La de sobrevolar el territorio de los respectivos Estados contratantes sin aterrizar.- Esta es la libertad de sobre vuelo, que tienen todos los países contratantes en sus servicios aéreos internacionales sujetos a un itinerario fijo, por parte de todos y cada uno de los Estados contratantes, que por medio de tratados entre ellos han facilitado de este modo la circulación de sus aeronaves civiles, reconociéndoles así el privilegio de la libertad del aire.

2a. La de aterrizar por motivos no comerciales.- Esta libertad es conocida como de escala técnica, es decir, para fines no comerciales, solamente para cargar combustible, también la tienen todos los Estados contratantes en sus servicios aéreos internacionales sujetos a un itinerario fijo, y al igual que la anterior facilita la circulación de las aeronaves civiles de los Estados contratantes, teniendo así el privilegio de la libertad del aire.

3a. La de desembarcar pasajeros, correo y cargas embarcadas en el territorio del Estado del cual la aeronave posea la nacionalidad.- Esta libertad se ha convertido en un postulado de la política general aeronáutica de los Estados contratantes, para facilitar el transporte aéreo internacional entre ellos, y poder aterrizar en territorio de algún Estado contratante y dejar pasajeros, correo o cargas tomando en el país de la nacionalidad de la aeronave.

4a. La de embarcar pasajeros, correo y cargas con destino al territorio del Estado del cual la aeronave posea la nacionalidad.- Esta libertad al igual que la anterior es un postulado de la política general aeronáutica de los

Estados contratantes, facilitando el transporte aéreo internacional entre ellos, consiste en la libertad de poder --- tomar pasajeros, correo y cargas en el territorio de algún Estado contratante y llevarlos a territorio del país de la nacionalidad de la aeronave.

5a. La de embarcar pasajeros, correo y cargas con destino al territorio de cualquier otro Estado contratante y el de desembarcar pasajeros, correo y cargas de procedencia del territorio de cualquier otro Estado contratante.--- Esta es la máxima de todas las libertades, ya que trae aparejado el libre establecimiento de líneas aéreas internacionales y la absoluta libertad del tráfico aéreo comercial, es --- decir, consiste en la libertad de tomar pasajeros, correo y cargas de cualquier país contratante, con destino a cual--- quier otro país contratante.

Las tres últimas libertades, son conocidas como "libertades comerciales", y se conceden sólo a las aeronaves que efectuen un servicio internacional regular sobre la base de una Convención supletoria, llamada Convenio para el Tránsito del Servicio Aéreo Internacional.

6.5. Empresa Aérea.

La empresa aérea es la "explotación de una o más aeronaves, propias o ajenas, ejercitada por una persona individual o jurídica en nombre propio, en forma profesional y --- organizada para la obtención de un fin económico."³³

33. Bravo Navarro, Martín. La Empresa de Navegación Aérea y su Régimen Jurídico. Ed. REUS, S.A. Colección de Temas Jurídico-Legales. Madrid, 1972.

Aunque el capital de la empresa aérea privada dedicada al tráfico aéreo regular, fuera de propiedad exclusivamente particular, tanto la creación de este tráfico como su explotación, por ser un servicio público, vienen subordinados al requisito de concesión o permiso por parte del Gobierno, siguiendo las disposiciones del Derecho Administrativo establecidas para tales servicios.

Al otorgar la concesión o permiso, la Autoridad Administrativa -por sí o de acuerdo con la de otros países, -- cumpliendo Convenios Internacionales si el tráfico regular es internacional- determina la línea a explotar y sus escalas, horarios, frecuencias, en lo que se refiere a tarifas, se rigen igualmente por normas fijadas de antemano por la misma Autoridad Administrativa. Como consecuencia del servicio público que prestan, se les imponen además otras obligaciones: deben cumplir determinados requisitos, respecto a - la nacionalidad de la empresa, capital y del personal aeronáutico, quedando sometidas a los controles e inspección técnica y gubernativa que se haya reservado la autoridad Aeronáutica.

El servicio público de transporte aéreo nacional regular está sujeto:

- A la obtención de concesión, para el establecimiento y explotación de un servicio público de transporte aéreo regular o no regular;

- A itinerarios, frecuencias de vuelos y horarios previamente aprobados por la Secretaría de Comunicaciones;

- A remuneración conforme a tarifas previamente aprobadas por la Secretaría de Comunicaciones y debidamente puestas en conocimiento del público;

- A la accesibilidad permanente al público, con sujeción a los dos incisos anteriores.

El servicio público de transporte aéreo, no regular, - está sujeto:

- A la obtención de permiso en los términos de la Ley de Vías Generales de Comunicación y demás disposiciones -- aplicables;

- A la realización de vuelos conforme a convenios con los usuarios del servicio, con arreglo a la Ley de Vías -- Generales de Comunicación y sus reglamentos;

- A remuneración que no podrá ser en ningún caso inferior a las autorizadas para el servicio regular.

El obtener concesión o permiso, en su caso, para el -- establecimiento y explotación de un servicio público de -- transporte aéreo, regular o no regular, requiere que los interesados comprueben, a satisfacción de la Secretaría de -- Comunicaciones, lo siguiente:

- Que el servicio satisface una necesidad o convenien -- cia pública;

- Que el solicitante tiene capacidad y elementos técnicos y financieros para operar el servicio propuesto;

- Que el solicitante se encuentre en el caso que sea ciudadano mexicano, para que se le otorgue la concesión del establecimiento o explotación de vías generales de comunicación, si llegare a tener uno o varios socios extranjeros, éstos se considerarán como nacionales respecto de la conce -- sión, obligándose a no invocar, por lo que a ella se refie-- ren, la protección de sus gobiernos, bajo pena de perder, si lo hicieren, en beneficio de la nación, todos los bienes que hubieren adquirido para establecer o explotar la vía de --

comunicación, así como los demás derechos que les otorgue - la concesión;

- Los demás requisitos que fije la Ley de Vías Generales de Comunicación, sus reglamentos y demás leyes aplicables.

Para iniciar la operación de un servicio público de - transporte aéreo regular o no regular, la empresa debe acreditar ante la Secretaría de Comunicaciones, que cuenta o -- dispone, por cualquier título o contrato, con lo siguiente:

- Aeródromos aptos para el servicio, de acuerdo con -- los reglamentos respectivos;

- Instalaciones y servicios auxiliares de la navega-- ción aérea que exijan la ley de Vías Generales de Comunica-- ción y sus reglamentos;

- Equipo de vuelo aprobado por el servicio y personal técnico aeronáutico autorizado;

- Itinerarios, tarifas y horarios aprobados por la -- Secretaría de Comunicaciones;

- Los seguros que exige la Ley de Vías Generales de - Comunicación;

- Los demás elementos requeridos por la concesión o - permiso.

La Secretaría de Comunicaciones fijará la duración de las concesiones y de los permisos, conforme a las siguien-- tes bases:

- Las concesiones para servicio público de transporte aéreo regular se otorgarán por un período inicial máximo - de treinta años, el cual se determinará de acuerdo con la - importancia económica del servicio y de la empresa misma, - la cuantía de la inversión inicial y de las ulteriores ne-

cesarias para el desarrollo y mejoramiento del servicio y los demás elementos de apreciación que se requieran;

- En los permisos para servicio público de transporte aéreo no regular, el plazo se fijará de acuerdo con la importancia de la empresa y las inversiones iniciales hechas por la misma;

- El concesionario de un servicio público de transporte aéreo regular tendrá derecho a que se le otorguen prórrogas del plazo inicial por períodos adicionales de diez años cada uno, si al vencimiento de dicho plazo inicial o de cualquiera de las prórrogas, demuestra haber cumplido satisfactoriamente con todas sus obligaciones y haber hecho mejoras de importancia en el servicio.

El servicio público de transporte aéreo internacional se clasifica en:

- Servicio mexicano de transporte internacional regular;

- Servicio mexicano de transporte internacional no regular;

- Servicio extranjero de transporte internacional regular;

- Servicio extranjero de transporte internacional no regular.

La prestación de estos servicios, de o hacia el territorio mexicano, se efectuará con apego a las siguientes condiciones:

- El servicio mexicano de transporte internacional regular, al amparo de concesión solicitada y obtenida en los términos del capítulo III libro primero de la Ley de Vías Generales de Comunicación y de los reglamentos aplica

bles;

- El servicio mexicano de transporte internacional no regular, con base en permisos otorgados por la Secretaría de Comunicaciones, revocables en cualquier tiempo;

- El servicio extranjero de transporte internacional regular, de acuerdo con permiso que, otorgado por la Secretaría de Comunicaciones, contenga obligaciones iguales a las impuestas a empresas mexicanas para prestar servicio público de transporte aéreo regular;

- El servicio extranjero de transporte internacional no regular, con autorización, en cada caso, de la Secretaría de Comunicaciones. Cuando estos vuelos pretendan efectuarse entre puntos o zonas comunicadas por una empresa mexicana de transporte internacional regular, tales autorizaciones sólo podrán otorgarse si esta empresa no está en condiciones de realizar el vuelo.

Tanto las concesiones como los permisos se ajustarán, en su caso, a los términos de los tratados o convenios internacionales aplicables. Los permisos o autorizaciones para servicios extranjeros de transporte internacional se sujetarán al principio de equitativa reciprocidad, y la Secretaría de Comunicaciones cuidará que su otorgamiento no entrañe peligro para la seguridad de la nación, ni lesione los servicios mexicanos de transporte aéreo.

6.6. Líneas Aéreas Paraguayas.

Paraguay, tierra de paz y sol, país mediterráneo, ubicado en el corazón de América del Sur, tiene una superficie de 406.752 km² rodeado por Brasil, Argentina y Bolivia.

El Paraguay está dividido exactamente en dos regiones

por el Río del mismo nombre. Al este, la región oriental - rica en vegetación, fértil y próspera y con algunas áreas - montañosas, donde se concentra la mayoría de la población, - 3.500.00 habitantes; la región occidental, el gran Chaco -- Paraguayo, tierra semi-deshabitada, es un inmenso territorio casi inexplorado con gran variedad de vida silvestre, es el paraíso del aficionado a la caza y a la pesca.

Paraguay es un país sub-tropical y el clima de Asun-- ción es similar al de Miami, Florida. El clima es muy agr^u dable todo el año, los días entre diciembre y febrero, sin - embargo son muy calurosos, el sol brilla todos los días y - algunas lluvias tropicales ocurren cada mes.

Su capital es Asunción, la ciudad más grande en el Pa- raguay, fundada en 1537 por don Juan de Salazar y Espinoza, construida a la orilla del Río Paraguay, con una población aproximada de 700 mil habitantes. Sus calles arboladas -- por Naranjos y Jacarandas con un estilo colonial moderno - es conocida como la Ciudad Jardín, en su transporte público cuenta con Trolleys o tranvías eléctricos.

Líneas Aéreas Paraguayas, (L.A.P.) la aerolínea nacio- nal del Paraguay, ofrece vuelos entre Paraguay, Norteamérica, México, Europa y los países vecinos de América del Sur.

Asunción es el punto de entrada al país para L.A.P., - la que con su aeropuerto internacional ofrece modernas fa- cilitades, eficientes servicios de inmigración y aduanas.

Desde Estados Unidos de Norteamérica, L.A.P., ofrece -- vuelos directos sin escala entre Miami y Asunción, desde -- Europa tiene vuelos directos desde Madrid, Bruselas y Fran- furt, dentro de América del Sur L.A.P., ofrece vuelos direc- tos desde Asunción a Lima, Santa Cruz, Santiago, Buenos Aires,

San Paulo y Río de Janeiro. Desde México L.A.P., tiene --
vuelo directo para Asunción y viceversa.

Líneas Aéreas Paraguayas (L.A.P.) obtiene permiso experimental de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por conducto de la Dirección General de Aeronáutica -- Civil mediante el Departamento de Transporte Aéreo Internacional por 6 meses a partir del día 15 de marzo de 1986 -- para establecer y explotar un servicio público extranjero de transporte aéreo internacional regular mixto de pasajeros, mercancías y correo en la ruta La Asunción-México-La -- Asunción.

Líneas Aéreas Paraguayas empieza a operar regularmente en México el día 28 de mayo de 1986, estando autorizada para ejercer derechos de tráfico de 3a. y 4a. libertades -- entre la Ciudad de México y La Asunción, teniendo en Aca--- pulco una escala técnica; también queda sujeta, en todo lo -- conducente, a los Convenios multilaterales sobre aviación -- civil que el Gobierno mexicano haya suscrito o ratificado constitucionalmente, a la Ley de Vías Generales de Comunicación y sus Reglamentos y a las demás leyes y reglamentos -- aplicables, asimismo las aeronaves de L.A.P. (Boeing 707 y Douglas DC 8) utilizarán como aeropuerto de entrada y sa--- lida de territorio mexicano el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

Posteriormente se le prorrogó el permiso por un año a partir de la fecha de 15 de septiembre de 1986, al venci--- miento de esta prórroga, se le concede una más por dos años a partir del día 16 de septiembre de 1987.

Al estar debidamente constituida L.A.P., de acuerdo a las leyes mexicanas puede operar el servicio de transporte

aéreo internacional regular, conforme al siguiente horario-itinerario México-Asunción-México, con dos escalas técnicas (Acapulco y Panamá) aprobado por el C. Director General de Aeronáutica Civil: 34

MIERCOLES	DIA	MARTES
16:00	Sal	
↓	MEXICO	
	Lle	01:15 + 1
16:30	Lle	
	ACAPULCO	
18:00	Sal	
↓		
22:00	Lle	23:00
	PANAMA	
23:00	Sal	21:50
↓		↑
5:30 + 1	Lle	
	ASUNCION	
	Sal	17:30

34. Consultar Anexo que contiene el Permiso Otorgado a --
L.A.P. por el Ejecutivo de la Unión a través de la S.C.T.

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

1.- Las vías de comunicación estrechan o crean lazos - de unión y cordialidad, vitalizan el desarrollo económico y la prosperidad de los Estados.

2.- Para establecer vías de comunicación es necesario - conocer el territorio y la geografía de los Estados.

3.- México es una República representativa, democrática y federal que ha establecido relaciones comerciales median- te el otorgamiento de permisos a líneas aéreas extranjeras.

4.- En México la aviación se desarrolló durante la re- volución y el período carrancista, y como resultado de ---- aquella época surgen la Escuela y los Talleres de Aviación.

5.- La aviación comercial mexicana en 1921, tiene como- propósito principal consolidar la comunicación interna del país.

6.- Con base en el volumen de tráfico que registra el país, es posible satisfacer múltiples imperativos dentro del desenvolvimiento económico nacional.

7.- El derecho aeronáutico tiene por objeto, el estudio y regulación jurídica de la actividad aeronáutica en todas- sus formas y manifestaciones.

8.- En el derecho aeronáutico tiene una gran influen- cia el factor político, dando como resultado que los Estados fijen una línea política en la elaboración de su legisla- ción aeronáutica.

9.- La Secretaría de Comunicaciones y Transportes --- tiene el control de la materia aeronáutica en el país, por - concederle tales atribuciones el Gobierno Federal.

10.- La Dirección General de Aeronáutica Civil vigila la operación, la seguridad y la regularidad de maniobras -- aeronáuticas, e inspecciona el servicio de transporte aéreo.

11.- Aeropuertos y Servicios Auxiliares entre otras - facultades tiene la de administrar, operar y conservar los aeropuertos que forman parte de su patrimonio, así como proporcionar y administrar los servicios auxiliares de radio-navegabilidad, suministro de combustible y meteorología.

12.- El Estado ejerce su soberanía sobre el espacio - aéreo que cubre sus territorios y aguas jurisdiccionales y al efecto legisla y otorga permisos y concesiones.

13.- El Acuerdo sobre transporte aéreo internacional, llamado de las cinco libertades, establece que los Estados contratantes pueden concertar, entre ellos, servicios aéreos regulares y reconocerse los privilegios de las cinco libertades del tráfico aéreo.

14.- El tráfico aéreo regular para ser explotado re--- quiere de concesión o permiso por parte del Gobierno, y --- será éste quien le establezca la línea a explotar, sus escalas, horarios e itinerarios.

15.- México, en ejercicio de su soberanía, otorgó per--- miso, con fecha 15 de marzo de 1986, a Líneas Aéreas Para--- guayas que se rige por las normas que establece el Estado-Mexicano.

ANEXO
PERMISO OTORGADO A :
LINEAS AEREAS PARAGUAYAS
POR LA
SECRETARIA DE COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES.

México, D. F., a 10 de marzo de 1986.

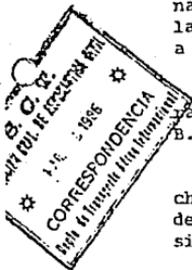
LINEAS AEREAS PARAGUAYAS
GRAL. DE DIV. GERARDO ALBERTO JOHANSEN ROUX
PRESIDENTE DE LA EMPRESA
OLIVA 4551467
C. CORREO 1594
ASUNCION, PARAGUAY.

Con referencia a su escrito de fecha 27 de enero del año en curso, manifiesto a usted que con fundamento en los artículos 10, fracción VI; 40; 49; 50; 51; 306; 307; 308; 326; 332; 337 inciso c) y demás aplicables de la Ley de Vías Generales de Comunicación, esta Dependencia otorga permiso experimental, POR SEIS MESES A PARTIR DEL 15 DE MARZO DEL PRESENTE, a la empresa Líneas Aéreas Paraguayas para establecer y explotar un servicio público extranjero de transporte aéreo internacional-regular mixto de pasajeros, mercancías y correo en la ruta La Asunción-México-Acapulco-La Asunción conforme a las siguientes condiciones:

1.- Líneas Aéreas Paraguayas podrá operar un máximo de 2 frecuencias semanales con equipo B-707.

2.- Está autorizada para ejercer derechos de tráfico de 3a. y 4a. libertades entre la Ciudad de México y La Asunción. La escala en Acapulco es exclusivamente técnica.

3.- No podrá operar con derechos comerciales de tráfico a puntos no especificados expresamente en la ruta autorizada en este permiso.



SECRETARÍA DE TRANSPORTES
Y
COMUNICACIONES

TRANSPORTES

4.- No podrá operar esta ruta en "pool" con otra empresa, a menos que el Gobierno mexicano haya otorgado su conformidad.

5.- El presente permiso deberá ser inscrito en el Registro Aeronáutico Mexicano.

6.- Asimismo, queda sujeto, en lo conducente, a los Convenios multilaterales sobre aviación civil que el Gobierno mexicano haya suscrito o ratificado constitucionalmente, a la Ley de Vías Generales de Comunicación y sus Reglamentos y a las demás leyes y reglamentos aplicables.

7.- Las aeronaves de la permissionaria utilizarán como aeropuerto de entrada y salida de territorio mexicano el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y como alternos, los que posteriormente le sean autorizados.

8.- Seguirán las vías aéreas previamente señaladas, cumpliendo con los requisitos de seguridad establecidos por la Ley de Vías Generales de Comunicación y los Reglamentos aplicables y por las autoridades aeronáuticas de la República de Paraguay.

9.- El personal de vuelo y miembros de la tripulación de las aeronaves estará provisto de certificados de competencia y licencias expedidos por el Gobierno paraguayo y gozará de los privilegios de admisión temporal a México que establece el Anexo 9 al Convenio de Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944 sobre Facilitación del Transporte Aéreo Internacional.

10.- Líneas Aéreas Paraguayas deberá cumplir con los siguientes requisitos:

a) Presentar a esta Dirección General el Acta Constitutiva de la empresa, debidamente legalizada.

b) Acreditar ante esta Secretaría a un apoderado o representante legal con domicilio en México.

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES

Y
TRANSPORTES

c) Constituir dentro de los quince días siguientes a la fecha de recibo de este permiso, una fianza a favor de la Tesorería de la Federación por la cantidad de \$50,000.00 (CINCUENTA MIL PESOS 00/100 M.N. para garantizar el cumplimiento de las obligaciones que el mismo le impone, la cual deberá mantener vigente mientras lo esté el permiso.

d) Garantizar el pago de la indemnización correspondiente por daños a pasajeros, a mercancías y equipaje de mano y facturado dentro y fuera de territorio mexicano, por las cantidades que establece el artículo 22 del Convenio de Varsovia, modificado por el Protocolo de La Haya o por cualquier otro régimen que regule estas responsabilidades.

e) Asimismo, deberá garantizar el pago de los riesgos por daños a terceros dentro de territorio mexicano, en los términos del artículo 352 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

f) Someter a aprobación de esta Secretaría de Comunicaciones y Transportes, las tarifas y los horarios e itinerarios que pretendan implantar en el servicio; en el concepto de que ningún horario-itinerario se le aprobará cuando implique combinaciones que puedan lesionar los servicios mexicanos de transporte aéreo internacional.

Los proyectos de horario-itinerario, deberán ser sometidos a aprobación de esta Dependencia con 30 días de anticipación a la fecha en que entrarán en vigor.

g) Comprobar que cuenta con el equipo de vuelo apropiado que satisfaga los requisitos de seguridad que establecen la Ley de Vías Generales de Comunicación y sus reglamentos, así como las disposiciones de las autoridades respectivas de la República de Paraguay.



SECRETARÍA DE COMUNICACIONES

Y

TRANSPORTES

9

h) Comprobar que cuenta con los servicios de control de tránsito aéreo, comunicaciones aeronáuticas, información meteorológica y demás auxilios a la navegación aérea que proporciona el Organismo Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano, --- SEENDAM, así como los servicios en tierra en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

i) Comprobar que ha satisfecho los requisitos establecidos en los artículos 10, 11, 87, 88, 90 y 96 del Reglamento de Operaciones de Aeronaves Civiles, que se refieren a la aprobación por parte de esta Dependencia, de los Manuales de Operaciones de Vuelo y sus revisiones y modificaciones; de los Manuales de Vuelo de las aeronaves, a la organización o contratación de un servicio de mantenimiento y el Manual de Mantenimiento de las aeronaves.

11.- En cumplimiento del artículo 120 de la Ley de Vías Generales de Comunicación y en relación con el artículo 70. de la Ley Federal de Estadística y 120 del Reglamento de la misma, Líneas Aéreas Paraguayas rendirá mensualmente un informe que contenga los datos técnicos, administrativos y estadísticos de sus operaciones en relación con los servicios que se le autorizan.

12.- Al término de la vigencia del presente permiso deberá presentar un informe que evalúe los resultados económicos y de tráfico de la ruta que se le está permitiendo.

13.- La expedición de este permiso causa derechos por la cantidad de \$94,500.00 (NOVENTA Y CUATRO MIL QUINIENTOS PESOS 00/100 M.N.) de

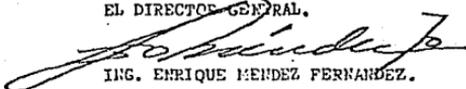


SECRETARÍA DE COMUNICACIONES

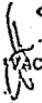
Y
TRANSPORTES

conformidad con la Ley Federal de Derechos vigente, cantidad que deberá pagar en la Caja Recaudadora de esta Dirección General, al recibo del presente documento.

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



ING. ENRIQUE MÉNDEZ FERNÁNDEZ.



RHM:VAC/vpr.

- c.c.p.-C. Secretario del Ramo.-Torre de Telecomunicaciones
20. Piso.-S.C.T.-Presente;
- c.c.p.-C. Subsecretario de Operación.-Torre de Telecomunicaciones.-S.C.T.-Presente.
- c.c.p.-C. Director Gral. de Tarifas, Maniobras y Servicios
Cónexos.-Xola 535 8o. Piso.-03100 México,D.F.
- c.c.p.-C. Director Gral. de Correos.-Depto. de Transportes.-
Presente.
- c.c.p.-C. Jefe del Depto. de Procesamiento de Datos.-Pte.
- c.c.p.-C. Jefe del Depto. de Operaciones.-Ofna. de Ingeniería
de Operación.-S.C.T.-Presente.
- c.c.p.-C. Comandante del Aerop. Internal. Benito Juárez.-
15620 México,,F.
- c.c.p.-ASA.-Subgerencia de Aeropuertos Foráneos.-Av. 602
No.161 San Juan de Aragón.-15620 México,D.F.
- c.c.p.-SENEAM.-Blvd. Pto. Aéreo 485.-15620 México,D.F.

REGISTRADO EN EL NUMERO 1000 DEL LIBRO 5-13/16
 DE LA SECCION 1000 Y SE AGO'S 1916
 POR DEFECHOS, CONFORME A LA REGLA NUMERO 1000
 MEXICO, D. F., A 18 DE AGOSTO DE 1916



S. O. F.

SECRETARÍA DE FOMENTO Y DEPARTAMENTO DE
 ALBERGUE Y TURISMO DE MEXICO

Alberto Madariaga Barba
 ALBERTO MADARIAGA BARBA

EL REGISTRADOR

Alfonso
 LIC. ALFONSO

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

- 1.- ALONSO, JORGE. El Estado Mexicano. Ed. Nueva Imagen, S.A. México, 1982.
- 2.- AMBROSINI, ANTONIO. Instituciones de Derecho de la Aviación. Ediciones Depalma. Vol. I. Buenos Aires, 1949.
- 3.- ARNAIZ AMIGO, AURORA. Instituciones Constitucionales Mexicanas. Textos Universitarios. Dirección General de Publicaciones. México, 1975.
- 4.- BRAVO NAVARRO, MARTIN. La Empresa de Navegación Aérea y su Régimen Jurídico. Colección de Temas Jurídico-Legales. REUS, S.A. Madrid, 1972.
- 5.- BURGOA, IGNACIO. Derecho Constitucional Mexicano. Ed. - Porrúa, S.A. 26a. ed. México, 1985.
- 6.- COCCA, ALDO ARMANDO. Revista de la Facultad de Derecho.- Universidad Central de Venezuela. No. 13. Octubre 1957. Caracas, Venezuela.
- 7.- FUSTER, AUGUSTO R. Manual de Derecho Aeronáutico. Ed. El Arte, S.A. Paraguay, 1958.
- 8.- GARCIA LECUONA, HERLINDA. Geografía de la República Mexicana. Ed. Herrero, S.A. México, 1974.

- 9.- KELSEN, HANS. Teoría General del Derecho y del Estado. -
Textos Universitarios. U.N.A.M. México, 1979.
- 10.- LANZ DURET, MIGUEL. Derecho Constitucional Mexicano y -
Consideraciones sobre la Realidad Política de Nuestro
Régimen. Norgis Editores, S.A. México, 1959.
- 11.- LOZANO FUENTES, JOSE MANUEL. Historia del México Contem-
poráneo. Compañía Editorial Continental, México, 1974.
- 12.- MARTINEZ CERDA, NICOLAS. Revista Jurídica Veracruzana.-
Tomo XXVIII. No. 3(10) Julio-Septiembre 1977. Xalapa,
Ver. México.
- 13.- MEMORIA 1959. Secretaría de Comunicaciones y Transpor-
tes. Textos de la Oficialía Mayor.
- 14.- MEMORIA 1960-1961. Secretaría de Comunicaciones y Trans-
portes. Textos de la Oficialía Mayor.
- 15.- MEXICO. Estimaciones y Proyecciones de Población 1950-
2000. Secretaría de Programación y Presupuesto.
- 16.- MIRANDA BASURTO, ANGEL. El Dramático Siglo XX. Ed. He-
rrero, S.A. México, 1975.
- 17.- PINO MUNOZ, JACINTO HECTOR. Legislación Aérea de México
y Centroamérica. Instituto de Investigaciones Jurídicas.
U.N.A.M. México, 1978.

- 18.- POLITICA AEREA DEL GOBIERNO FEDERAL 1965-1970. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Edición Dirección General de Aeronáutica Civil. Unión Gráfica, S.A. México, 1970.
- 19.- RIBO, LUIS Ma. Revista de Derecho Puertorriqueño. Año --- III. No. 9 Julio-Septiembre 1963. Ponca, Puerto Rico.
- 20.- RIVA PALACIO, VICENTE. Resumen Integral de México. Compañía General de Ediciones, S.A. Tomo III. México, 1969.
- 21.- RODRIGUEZ JURADO, AGUSTIN. Teoría y Práctica del Derecho Aeronáutico. Ediciones Depalma. Buenos Aires, 1963.
- 22.- SEARA VAZQUEZ, MODESTO. Derecho Internacional Público. Ed. Porrúa, S.A. 4a. ed. México, 1974.
- 23.- SEARA VAZQUEZ, MODESTO. Manual de Derecho Internacional Público. Ed. Porrúa, S.A. México, 1964.
- 24.- SEPULVEDA, CESAR. Curso de Derecho Internacional Público. Ed. Porrúa, S.A. 1a. ed. México, 1960.
- 25.- SEPULVEDA, CESAR. Derecho Internacional Público. Ed. --- Porrúa, S.A. México, 1974.
- 26.- TENA RAMIREZ, FELIPE. Leyes Fundamentales de México. Ed. Porrúa, S.A. 10a. ed. México, 1981.

- 27.- VAZQUEZ PANDO, FERNANDO ALEJANDRO, Jurídica. Anuario del Departamento de Derecho de la Universidad Iberoamericana. No. 7. Julio 1975. México, D.F.

L E G I S L A C I O N .

- 1.- CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, en vigor a partir del día 5 de febrero de 1917.
- 2.- LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION. Publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 19 de febrero de 1940.
- 3.- LEY ORGANICA DE LA ADMINISTRACION PUBLICA FEDERAL, en vigor a partir del día 10. de enero de 1977.
- 4.- Decreto que crea el Organismo Público Descentralizado- Aeropuertos y Servicios Auxiliares. Publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 12 de junio de 1965.
- 5.- Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 19 de noviembre de 1964.

I N D I C E

	Pág.
Introducción	I

PRIMERA PARTE ESTADO MEXICANO

Capítulo I. ¿QUÉ ES MÉXICO?.	
1.1. Origen de la palabra México	1
1.2. Situación Geográfica en el Globo	2
1.2.1. Coordenadas Geográficas Extremas de México	2
1.2.2. Zonas Térmicas en que se Localiza	3
1.3. Situación Geográfica de México en América	3
1.3.1. Características Generales del Suelo	3
1.3.2. Climas y Vegetación en México	4
1.3.3. Los Climas que Existen en México	4
1.3.3.1. Climas Calurosos	4
1.3.3.2. Climas Templados	6
1.3.3.3. Climas Fríos	8
1.3.4. Asociaciones Vegetales y su Localización	8
1.4. Hidrografía	11
1.4.1. Vertientes	12
1.5. Litorales	13
1.5.1. Plataforma Continental	13
1.5.2. Países y Mares Colindantes	14
1.5.3. Límites o Fronteras	14
1.6. Extensión del Territorio Nacional	15
1.6.1. Extensión de las Aguas Territoriales	15

	Pág.
1.7. Población	16
1.8. División Política	17
1.9. ¿Como es Conocido Políticamente el País?	18

Capítulo II. ANTECEDENTES HISTORICOS.

2.1. Independencia de México	20
2.2. Constitución de 1824	31
2.3. Constitución de 1836	32
2.4. Bases Orgánicas de 1843	33
2.5. Constitución de 1857	33
2.6. Constitución de 1917	34

Capítulo III. REGIMEN JURIDICO.

3.1. Naturaleza Jurídica del Estado Federal	36
3.2. Elementos de la Naturaleza Jurídica del Estado Federal	38
3.3. Origen y Fundamento Político del Régimen Federal en México	39
3.4. El Federalismo de los Estados Unidos de Norte- américa	39
3.5. Federalismo Mexicano	41

SEGUNDA PARTE

LA AVIACION EN MEXICO

Capítulo IV. LA AERONAUTICA EN MEXICO.

4.1. Ascensiones Aeronáuticas en México	47
4.2. Conceptualización	48
4.3. Atribuciones del Estado	54

	Pág.
4.4. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos	60
4.5. Ley Orgánica de la Administración Pública Federal	61
4.6. Secretaría de Comunicaciones y Transportes	63
4.7. Regulación Aérea	63
 Capítulo V. INSTITUCIONES AERONAUTICAS.	
5.1. Secretaría de Comunicaciones y Transportes	68
5.1.1. Dirección General de Aeronáutica Civil	74
5.1.2. Transporte Aéreo Internacional	86
5.2. Aeropuertos y Servicios Auxiliares	90
5.3. Aviación Militar	93
 Capítulo VI. LIBERTADES DEL TRAFICO AEREO.	
6.1. Antecedentes	95
6.2. Concepto	97
6.3. Convenio de Chicago de 1944	99
6.4. Las Cinco Libertades	104
6.5. Empresa Aérea	105
6.6. Líneas Aéreas Paraguayas	110
 Conclusiones	114
 ANEXO: Permiso Otorgado a L.A.P. por la S.G.T.	116
 Bibliografía	123