



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO
FACULTAD DE DERECHO

**LA REGULACION DE TRANSPORTE
AEREO EN MEXICO**

T E S I S

Que para obtener el título de

LICENCIADO EN DERECHO

p r e s e n t a

ROLANDO G.M.O. HAGEMANN HERNANDEZ

México, D. F.

1975



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

A MIS PADRES CON CARIÑO Y AGRADECIMIENTO

CONRAD HAGEMANN DAVIS
EMILIA H. DE HAGEMANN

A MIS HERMANOS, CON ESTIMACION

RODOLFO HAGEMANN HERNANDEZ
RUTH HAGEMANN HERNANDEZ.

AL C. LIC. OSCAR AGUIRRE LOPEZ, DIRECTOR
GENERAL DE ASUNTOS JURIDICOS DE LA SECRE
TARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, A
QUIEN AGRADEZCO LA AYUDA QUE ME HA PRO-
PORCIONADO DURANTE EL TRANSCURSO DE MI-
CARRERA.

AL C. LIC. DANIEL GONZALEZ BUSTA
MANTE, SECRETARIO GENERAL DE LA
FACULTAD DE DERECHO; CON AGRADE-
CIMIENTO Y ADMIRACION.

A LA MEMORIA DEL ILUSTRE CATEDRÁTICO
LIC. ENRIQUE M. LOAEZA, QUIEN ME INI--
CIO EN LA ELABORACION DEL PRESENTE---
TRABAJO.

GRACIAS.

CON AGRADECIMIENTO AL C. LIC.
ENRIQUE LOAEZA TOVAR, POR SU
VALIOSA DIRECCION EN EL PRESENT
TE TRABAJO.

CAPITULO I.

INTRODUCCION:

- a). - ANTECEDENTES HISTORICOS.
- b). - LA LEY DE SECRETARIAS Y DEPARTAMENTOS
DE ESTADO.

CAPITULO I.

INTRODUCCION:

- a).- ANTECEDENTES HISTORICOS.
- b).- LA LEY DE SECRETARIAS Y DEPARTAMENTOS DE ESTADO.

CAPITULO II.

LA DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL.

- a).- ESTRUCTURA ORGANICA.
- b).- FUNCIONES Y ATRIBUCIONES.
 - I.- Transporte Aéreo Nacional.
 - II.- Transporte Aéreo Internacional.
 - III.- Departamento de Administración.
 - IV.- Departamento de Promoción y Desarrollo.
 - V.- Departamento de Administración de Aeropuertos.
 - VI.- Departamento de Inspección de Aeropuertos.
 - VII.- Departamento Técnico de Ingeniería y Normas.
 - VIII.- Departamento de Operaciones de Aeronaves Civiles.
 - IX.- Departamento de Aeródromos y Aeropuertos Civiles.
 - X.- Departamento de Verificaciones y Aeronáuticas.
 - XI.- Departamento de Medicina de Aviación.
 - XII.- Comandancia el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

CAPITULO III.

TRANSPORTE AEREO MILITAR.

- a).- ESTRUCTURA Y REGULACION DE LA FUERZA AEREA.
- b).- FUNCIONES.
- c).- PROYECTO DE UNA SECRETARIA DEL AIRE.

CAPITULO IV.

CONCLUSIONES.

1.- INTRODUCCION.

El presente trabajo, no está elaborado exclusivamente -- con la finalidad de llenar un requisito academico para obtener el Título de Licenciado en Derecho, dentro de nuestra Máxima - Casa- de Estudios, ya que por lo general es única y principal- idea de todo estudiante universitario, al concluir una etapa - más en su trayectoria estudiantil. Es cierto que con la Tesis y el Examen Profesional se cumple esa aspiración e ideal de to do estudiante que ha alcanzado un nivel academico profesional.

Sin embargo, yo considero que el Lema de todo futuro uni- versitario no es ausentarse del lugar donde recibio las nocio- nes básicas para su formación profesional, por el contrario es el momento de sentirse más ligado a su Universidad más cerca - de sus problemas y no únicamente de ella sino que también debe rá de agradecer y responder con gesto noble y leal a todos y - cada uno de los ciudadanos contribuyentes, que han hecho posi- ble con su poca o mucha aportación a la educación de futuros - profesionistas.

Ese gesto de lealtad y nobleza deberá ser el trabajo -- fecundo y creador en beneficio de la Sociedad que ha hecho -- posible su formación Profesional. Este precisamente es mi -- ideal y agradecimiento, de coadyuvar por medio del trabajo -- a reintegrar a la Sociedad parte de lo mucho que me propor-- cionado a través de mis estudios, en las diferentes escuelas tanto Sub-profesionales como Profesionales.

Por lo que respecta al Tema desarrollado en la Presente Tesis intitulado " LA REGULACION DEL TRANSPORTE AEREO EN MEXICO", ha sido mi intención el hacer un análisis cronológico de los principales Convenios, Acuerdos, y Tratados Internacionales que nuestro País ha celebrado con otros Estados miembros de organizaciones civiles Aeronáuticas, asimismo he -- analizado las diferentes Leyes y Acuerdos Nacionales que han servido de fundamento jurídico para reglamentar la actual -- Legislación que existe sobre la Materia de Derecho Aéreo.

Ya que nuestro País es joven en este renglón sobre Legislación Aérea y por ende caréce de documentación, libros -- de investigación y en general fuentes de información apropiadas, mi propósito en este trabajo es el de reunir el mayor -- número de información sobre la Legislación Aérea y en parti-

cular sobre el Tema la Regulación del Transporte Aéreo en México. A su vez es mi interés mostrar que el Derecho Aviatorio tiene señalado un profundo contenido político y económico sin embargo es necesario buscarle las características netamente científica-jurídicas sin que esto signifique que se ignore las orientaciones bien definidas o se pretenda desconocer que el derecho aviatorio tiene su propio fundamento. Y en esta forma observamos que mientras mayor sea el perfeccionamiento técnico de las normas jurídicas sobre la materia mayores son las posibilidades de éxito político en los grandes problemas Nacionales e Internacionales que implica la dirección del Transporte Aéreo, en sus diferentes tipos.

Significa entonces que, no se debe confundir la Política y el Derecho, a pesar de sus estrechas relaciones, corresponde al jurista aeronáutico modelar el Derecho que le atañe, individualizarlo en todos sus aspectos, relacionarlo con los fines que se persiguen e inclusive formular normas con vistas al futuro, en una proyección sistemática.

TESIS

" LA REGULACION DEL TRANSPORTE AEREO EN MEXICO "

CAPITULO Io.

" ANTECEDENTES HISTORICOS "

1.- La Convención de París.

Al hablar sobre la regulación del Transporte Aéreo en México es imprescindible mencionar la Convención de París, ya que el primer antecedente de la unificación del Derecho Aéreo en el ámbito Internacional, fue precisamente esta convención, la cual es la primera legislación internacional aérea, que se compone de 9 títulos y 43 artículos.

El día 13 de octubre de 1919 se redactó el proyecto de una convención sobre Aeronavegación y seis meses después en la Convención de París fueron signatarios iniciales los siguientes Estados: Australia, Bélgica, Canadá, Francia, Reino Unido de Irán, Bretaña, Irlanda del Norte, Estados Unidos de América, Grecia, India, Japón, Nueva Zelandia, Polonia, Portugal, Rumania, Siam, Checoslovaquia, Unión Sudafricana, --

Uruguay, Yugoslavia, Bolivia, Brasil, China, Cuba, Ecuador, Guatemala, y Panamá y algún tiempo después, Perú, Nicaragua y Liberia.

Posteriormente se adhirieron, Chile, Holanda, Suecia, - Suiza, Noruega, Argentina, Dinamarca, Finlandia, España e -- Irak. Algunos Estados que suscribieron la Convención, no la ratificaron, como fue el caso de Estados Unidos de América, Brasil y China, sin embargo otros la denunciaron en años pos-
teriores.

Es preciso analizar detenidamente los principales pun-
tos que se trataron en la Convención de París.

1.- Reconocer el principio de soberanía de los Estados sobre su espacio aéreo " Las Altas Partes Contratantes reconocen la soberanía completa y exclusiva de los Estados sobre el Espacio Aéreo encima de su territorio y aguas jurisdiccionales ".

2.- Se determina la nacionalidad de las Aeronaves, disponiendo que la nacionalidad de una aeronave la fija su matrícula. " Cada Estado llevará un Registro Nacional de Matrícula en el cual se indicaran las características de la Aeronave y se individualizara a su propietario.

Toda aeronave debe tener una nacionalidad y no podrá estar inscrita en dos Registros de Matrícula.

3.- El dominio de la aeronave sólo puede estar en manos de nacionales del Estado en el cual está matriculada la aeronave. Si el propietario es una sociedad, se atenderá a la Ley de cada Nación para determinar si tiene esa nacionalidad.

4.- Las marcas de matrícula y nacionalidad destacadas en cada aeronave, señalan al país a que pertenece y a su propietario.

5.- La aeronave debe de poseer un certificado de navegabilidad que acredite su aptitud para navegar.

6.- La tripulación deberá estar provista de certificados o licencias, mediante las cuales cada Estado comprueba la idoneidad y competencia del personal de vuelo.

7.- Los certificados de matrícula, navegabilidad y licencia otorgados por cada Estado son reconocidos por los demás Estados.

8.- Las aeronaves se clasificarán en Públicas, del Estado y Privadas. Dentro de las primeras, quedan comprendidas las militares y las destinadas a un servicio del Estado.

9.- Se establece los siguientes derechos de vuelo y limitaciones que los Estados acuerdan, conforme a la soberanía que mantienen sobre el espacio aéreo y en beneficio de las -

aeronaves de los otros Estados contratantes:

a) El derecho de paso inofensivo, es decir, el de sobrevolar, al espacio aéreo de un estado sin aterrizar.

(Este derecho solamente se otorgará a las aeronaves privadas, las que deban seguir rutas o caminos fijados por el Estado subyacente, y las autoridades de este Estado por señales, reglamentarias podrán hacerlas aterrizar.)

b) El derecho de aterrizar para estas mismas aeronaves en aerodromos aduaneros abiertos al tráfico internacional por cada Estado. Los Estado deben notificar previamente es tos aerodromos.

c) No podrá sobrevolar la aeronave que no este debidamente matriculada, ya que no posee nacionalidad determinada

d) Las aeronaves públicas y en particular las militares requieren autorización previa, y en cada caso, para sobrevolar y aterrizar en el territorio de otros Estados y.

e) El establecimiento de líneas aéreas comerciales, con o sin escala, requiere permiso previo.

10.- Se disponen los documentos que debe llevar toda aeronave en vuelo.

11.- Se establece el derecho de cada Estado reservar el cabotaje aéreo a las aeronaves de su nacionalidad.

12.- Cada Estado puede establecer zonas prohibidas a la aeronavegación para las aeronaves de los otros Estados, por razones militares y de seguridad, las que deben ser notificadas por cada Estado.

13.- Hay transportes prohibidos para las aeronaves de los otros Estados, explosivos, armas y municiones de guerra. Otros transportes pueden ser prohibidos o reglamentados; los aparatos fotográficos u otros objetos pueden ser prohibidos a toda aeronave por razones de seguridad general

14.- Se establece una Comisión permanente llamada --- " COMISION INTERNACIONAL DE NAVEGACION AEREA " O ("CINA") , con representación de todos los Estados signatarios y adherentes, para modificar los anexos técnicos de la convención, resolver sus diferencias de apreciación y llevar las informaciones que proporcionarían los Estados de acuerdo con la misma convención.

En esta convención se marca definitivamente el carácter Internacional del Derecho Aéreo; ya que los Estados contratantes se comprometen a orientar sus normas jurídicas en materia aeronáutica a los principios varios de la Convención. En esta forma se observa que la Convención de París -

sirve no únicamente para reglamentar el orden aeronáutico - Internacional, sino que es esta la primera llamada a la unificación de Normas Jurídicas Internacionales de Aeronavegabilidad.

" Según el tratadista Ripert la unificación del Derecho Aéreo podría obtenerse por uno de estos tres procedimientos "

1o.- " La creación de Reglas convencionales uniformes método este que tiene el inconveniente del conflicto con -- las leyes nacionales "

2o.- " La reglamentación por una convención Internacional para solucionar los conflictos entre las diversas leyes nacionales y tiene que soportar la dificultad de la complejidad de las diversas legislaciones "

3o.- " El establecimiento de una sola norma internacional a la cual deberan ajustarse las leyes nacionales "

La convención de París, se puede decir que es, la primera legislación general sobre aviación Internacional y que esta ha sido fundamento, tanto de todas las Convenciones -- posteriores a ella, como de todas las leyes y reglamentos - de los diferentes países que la suscribieron, como aquellos que no lo hicieron, tal es el caso de México.

Esta Convención constituye el primer esfuerzo de las naciones para dar inicio al Reglamento Internacional sobre Derecho Público Aéreo, de ahí que es de gran trascendencia para el desarrollo de la Reglamentación Aérea Internacional.

Aunque como anteriormente quedo especificado que México no tomo ninguna participación (ni fue signatario de la Convención), cabe hacer mención de que en esta Convención de París y algunas posteriores han sido el pilar donde se apoya nuestra Legislación Aérea ya que es antecedente directo de la citada Convención.

" LA COMISION INTERNACIONAL DE NAVEGACION AEREA "

Previendo el inminente desarrollo de la legislación -- Aérea Internacional y para adaptarla a las nuevas necesidades del transporte Aéreo Mundial se hizo indispensable que la Convención de París, estableciera una " Comisión Internacional de Navegación Aérea " (CINA), en la cual tendrían participación todos los Estados signatarios y adherentes.

Las principales funciones de la CINA fueron las siguientes:

- a).- Estudiar las modificaciones que se propusieron a a la Convención de París.
- b).- Introducir modificaciones a los anexos técnicos - y complementarlos.
- c).- Centralizar y comunicar a los Estados todos los - datos técnicos de interés para la navegación aérea y los informes relacionados con ella.
- d).- Emitir su dictámen sobre las cuestiones que los - Estados sometieran a su consideración.

El papel, que a mi parecer tuvo la CINA fue estudiar - las modificaciones a la Convención, preparando los proyectos como proroceolos adicionales.

Entre estos protocolos cabe mencionar especialmente el de 1929, en la Sesión de París, que dió redacción del artículo 5o. de la Convención sobre convenios entre los Estados contratantes con un Estado no contratante; el del mismo año sobre las líneas aéreas internacionales que modificó los términos del artículo 4o., y dándole la siguiente redacción "Todo Estado contratante podrá - subordinar a su previa autorización el establecimiento de rutas - internacionales de navegación aérea y la creación y explotación - de líneas internacionales regulares de navegación aérea, con o - sin escala en su territorio", y las recomendaciones sobre Interpre tación del cabotaje; de las sesiones de Roma de 1933 y de Lisboa - en 1934.

" LA CONVENCION DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL "

La Convención, suscrita en Chicago el 7 de diciembre de 1944, ha sido denominada "Convención de Aviación Civil -- Internacional" y se compone de 22 capítulos y 96 artículos.

La primera parte agrupa las materias de Navegación Aérea, la segunda, las relativas al Organismo Internacional, y la tercera al transporte aéreo y disposiciones finales, esta última parte es de gran importancia para la elaboración de mi tesis profesional, ya que es base primordial para com-
pinar nuestras normas de Derecho Aéreo.

Esta tercera parte de la Convención se refiere precisamente al Transporte Aéreo y dispone la comunicación de los informes, la designación de rutas y de aeropuertos internacionales, la ayuda colectiva a la navegación aérea internacional para el funcionamiento seguro de los servicios aéreos internacionales y la ayuda técnica que pueda proporcionarse a los Estados Miembros.

Al entrar en vigencia la convención de Chicago los Estados contratantes se comprometen a denunciar cualquiera convención o tratado incompatible con los principios de ésta, y deroga entre estos Estados las convenciones de París y La Habana.

Esta tercera parte de la Convención de Aviación Civil -

Internacional incluye las siguientes definiciones de importancia para el transporte aéreo.

a).- "Servicio Aéreo", "Significa cualquier servicio aéreo por itinerario fijo, que presta una aeronave para el transporte público de pasajeros, correo o carga".

b).- "Servicio Aéreo Internacional", "Esto significa un servicio aéreo que pasa por el espacio aéreo que corresponde al territorio de más de un Estado".

c).- "Linea Aérea", "Significa cualquier empresa de transporte aéreo que ofrezca o mantenga un servicio aéreo Internacional".

d).- "Escala para fines no Comerciales", "Significa un aterrizaje para fines que no sean los de tomar o desembarcar pasajeros, carga o correo".

Cabe hacer mención que la Convención de Aviación Civil es ratificada por MEXICO, dando un paso adelante en materia de Derecho Aéreo, puesto que si bien es cierto, que la Convención de París no fue suscrita por nuestro País, esta convención dio origen a las subsecuentes; formandose con este antecedente la Organización de Aviación Civil Internacional la cual es base sólida para futuros acuerdos y tratados de México con los países que la ratificarón.

" LOS ACUERDOS DE TRANSITO Y TRANSPORTE DE CHICAGO "

Para explicar el contenido de estos acuerdos, es imprescindible referirse a los derechos de tránsito y transportes- discutidos en Chicago tomando el nombre de "Libertades del- - Aire" para el transporte aéreo Internacional regular, estas cinco libertades son esenciales para el desenvolvimiento del tráfico aéreo Internacional.

Estos Derechos se formularon en cinco libertades del - - aire:

1a.- El privilegio de volar sobre el territorio de otro estado, sin aterrizar.

2a.- El privilegio de aterrizar para fines no comercia- les.

3a.- El privilegio de desembarcar pasajeros, correo y - carga tomados en el territorio del Estado cuya nacionalidad posea la aeronave.

4a.- El privilegio de tomar pasajeros , correo y carga destinados al territorio del Estado cuya nacionalidad posea- la aeronave.

5a.- El privilegio de tomar pasajeros correo y carga - - destinados al territorio de cualquier otro Estado participante y el

privilegio de desembarcar pasajeros, correo y carga procedentes de cualquiera de dichos territorios.

El acuerdo de transporte abarca las cinco libertades, reconociendo derechos específicos y directos de transporte aéreo sobre su territorio, este convenio era la expresión en gran parte de la tesis sostenida por los E.E.U.U., la cual fue resistida por muchos países, por la libertad ilimitada que otorgaba y que sólo podría ejercitar los grandes transportadores aéreos, no fue ratificado por otros signatarios, careciendo de la misma universalidad deseada por sus defensores y posteriormente terminó con su denuncia por varios países entre ellos los Estados Unidos.

En vista del poco éxito del acuerdo de transporte --- aéreo internacional los diversos Estados trataron de reglar mediante acuerdos bilaterales, sus respectivos derechos a la exploración de los servicios aéreos internacionales.

" OTRAS DISPOSICIONES VINCULADAS CON LOS TRANSPORTES AEREOS "

Decreto sobre transportes aero comercial internacional.

Se ha reglamentado el transporte comercial internacional realizado por medio de aeronaves que comprende, 7 capítulos los cuales contienen respectivamente lo siguiente:

I.- Disposiciones generales. II.- Disposiciones de migración. III.- Disposiciones aduaneras. IV.- Disposiciones de sanidad pública. V.- Disposiciones de sanidad vegetal.- Disposiciones de sanidad animal, y VII.- VARIAS.

El decreto establece que el transporte comercial internacional por aeronaves será efectuado por empresas o explotadores de servicios aéreos autorizados, los que deberán inscribirse ante la autoridad aduanera y prestar la fianza respectiva.

Las operaciones por medio de aeronaves, relativas a -- entradas y salidas del país de personas, y a la importación-exportación, tránsito, transbordo, reembarco etc., de mercancías deberán de hacerse en aeropuertos de uso internacional- donde por lo tanto no existen autoridades para controlarse,- podrá habilitar el lugar previa conformidad de la autoridad aeronáutica y sin perjuicio del cumplimiento de las demás -- formalidades que deben llenarse.

Cuando al entrar al país, una aeronave se vea obligada a efectuar un descenso forzoso antes de llegar al aeropuerto de uso internacional, asignado, el comandante de la misma es ta obligado a presentar de inmediato un informe escrito de - lo acontecido a las autoridades correspondientes. Esta información es obligatoria aún en el caso de que los pasajeros y -- la carga continuen el viaje en otra aeronave, si esto sucede se labrará una acta circunstan-

ciada que firmará el comandante de la unidad, en la que se hará constar el hecho y medio de transporte empleado, entregando los pasajeros y la carga a las autoridades de migración y aduaneras.

" ASOCIACION INTERNACIONAL DE TRANSPORTE AEREO. (AITA)"

El año de 1919 fue formada en la Haya una Asociación de transporte Aéreo Internacional, cuyo fin era realizar la unidad en la explotación de líneas aéreas que se extienden sobre el territorio de dos o más Estados, conformandose con los principios de la Convención para la reglamentación aérea y a los acuerdos particulares entre los Estados interesados , los objetivos de esta asociación son:

1o. - Propiciar el transporte aéreo en forma segura, - regular la economía, estimular el comercio y estudiar sus problemas.

2o. - Establecer los medios de colaboración entre las empresas dedicadas a los servicios internacionales, y.

3o. - Cooperar con las organizaciones internacionales.

Una vez analizados los diferentes acuerdos, convenios y tratados, es de gran importancia hacer mención a los fundamentos históricos de nuestra Legislación Aérea Mexicana, ya que ahí es donde encontraremos las bases que regulan al Derecho Aéreo en nuestro país.

El primer antecedente que tenemos en este renglón es - la Ley Sobre Aeronáutica Civil, publicada en el Diario Oficial de la Federación de fecha 30 de junio de 1930, tomo LX núm. 47, de la pág. 1 a la 11 y que a la letra dice:

" LEY SOBRE AERONAUTICA CIVIL "

" Al margen un sello que dice: Poder Ejecutivo Federal Estados Unidos Mexicanos.- México.- Secretaría de Gobernación "

" El C. Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes, sabed ":

" Que en uso de la facultad que ha tenido a bien conferirle el H. Congreso de la Unión, por Decreto del 31 de Diciembre de 1929, expido la siguiente LEY SOBRE AERONAUTICA CIVIL "

La presente Ley consta de doce capítulos y 145 artículos divididos en la siguiente forma:

CAPITULO I GENERALIDADES

" II CIRCULACION

CAPITULO	III	REGISTRO
"	IV	TRIPULACION
"	V	AERODROMOS
"	VI	CONCESIONES
"	VII	EXPLOTACION DE LINEAS AEREAS
"	VIII	CADUCIDAD
"	IX	INSPECCION
"	X	DERECHOS DE LA NACION
"	XI	RESPONSABILIDADES
"	XII	PENAS

Además de los mencionados Capítulos dicha Ley contiene 5 artículos transitorios referentes a la fecha en que iniciará su vigencia, así como al plazo que concede a los procederes de aeronaves para que cumplan con lo establecido por la Ley enunciada y concede un mes de plazo para que se inscriban en el Registro de Aeronáutica a cargo de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Al analizar y comparar con nuestra Legislación Aérea los puntos de mayor trascendencia de la Convención de París de 1919 enunciaré como parte fundamental el Principio de SOBERANIA DE LOS ESTADOS sobre su espacio aéreo, y LA TEORIA DE LA LIBERTAD.

El Doctor en Derecho Juan A. Lena Paz, en su libro - -

"Compendio de Derecho Aeronáutico" publicado en Buenos Aires - Argentina, señala que la "Utilización del espacio aéreo como elemento de sustentación y desplazamiento de aeronaves plantea dos cuestiones paralelas y que dividieron la opinión de los juristas en dos teorías".

a). - "Derechos de los Estados sobre el Espacio que cubre sus respectivos territorios".

b). - "El derecho de los propietarios de fundos para oponerse al vuelo de aeronaves sobre los mismos".

" LA NAVEGACION AEREA Y EL DERECHO DE
LOS
ESTADOS SOBRE SU ESPACIO ATMOSFERICO "

"Dos teorías opuestas se han perfilado en cuanto al régimen jurídico del espacio aéreo desde el punto de vista del Derecho de los Estados adyacentes":

1o. - La que sostiene la libertad absoluta del espacio aéreo".

2o. - La que establece la soberanía absoluta del Estado Subyacente".

Ambas teorías responden a dos concepciones distintas; La primera considera a la aeronave el instrumento más adecuado -

para el desarrollo del intercambio internacional y tiende a eliminar todas las trabas que pudieran oponerse a su circulación.

La segunda toma principalmente en cuenta los intereses políticos, militares y económicos de los Estados, que podrían ser afectados por la libre circulación de las Aeronaves y trata de resguardarlos contra todo menoscabo. Ambas teorías han dado lugar a sistemas intermedios, que no son más que atenuaciones al rigor de los principios sostenidos por aquellas.

TEORIA DE LA LIBERTAD

Al contrario de lo sucedido en el Derecho Internacional Marítimo, la teoría de la libertad del espacio aéreo precedió cronológicamente a teoría opuesta. Fue defendida principalmente por FAUCHILLE quién sostuvo que el aire, por su inmensidad y fluidez, no podía ser objeto de apropiación ni menos de soberanía, ya que esta última presupone la posesión material. Es imposible-dice- que un Estado tenga la atmósfera bajo su poder y a su disposición. No puede imprimir bajo sus ondas la menor señal de autoridad continua. No se concibe que su industria o actividad la modifique o la transforme; en consecuencia, para Fauchille no queda otra alternativa que proclamar la libertad del aire.

Otros autores llegan a la misma conclusión que Fauchille, mediante otros ratiocinios, cabe destacar que Fauchille no pasó por alto los peligros que podría significar para los Estados subyacentes, la libertad absoluta del espacio aéreo y es así como luego de haber proclamado que el aire es libre, reconoce que los Estados tienen sobre él, en tiempo de paz y de guerra los derechos necesarios inherentes a su propia conservación. Estos derechos son, los relativos a la represión del espionaje, a la policía aduanera a la policía sanitaria y a las necesidades de la defensa.

TEORIA DE LA LIBERTAD

Al contrario de lo sucedido en el Derecho Internacional Marítimo, la teoría de la libertad del espacio aéreo precedió cronológicamente a teoría opuesta. Fue defendida principalmente por -- FAUCHILLE quién sostuvo que el aire, por su inmensidad y fluidez, no podía ser objeto de apropiación ni menos de soberanía, ya que -- esta última presupone la posesión material. Es imposible-dice- que un Estado tenga la atmósfera bajo su poder y a su disposición. No puede imprimir bajo sus ondas la menor señal de autoridad continua. No se concibe que su industria o actividad la modifique o la transforme; en consecuencia, para Fauchille no queda otra alternativa que -- proclamar la libertad del aire.

Otros autores llegan a la misma conclusión que Fauchille, mediante otros raciocinios, cabe destacar que Fauchille no pasó por alto los peligros que podría significar para los Estados subyacentes, la libertad absoluta del espacio aéreo y es así como luego -- de haber proclamado que el aire es libre, reconoce que los Estados tienen sobre él, en tiempo de paz y de guerra los derechos necesarios inherentes a su propia conservación. Estos derechos son, -- los relativos a la represión del espionaje, a la policía aduanera a -- la policía sanitaria y a las necesidades de la defensa.

DOCTRINA DE LA SOBERANIA

Sostiene esta doctrina que la soberanía del Estado sobre su territorio se extiende al espacio aéreo que lo cubre. Sus partidarios consideran a dicho espacio como un accesorio del territorio del Estado, que está sometido a su jurisdicción del mismo modo que el suelo, sin el cual no se constituye la vida del hombre en la superficie y tal circunstancia hace que la propiedad y soberanía del suelo se extienda IPSO FACTO al espacio atmosférico correspondiente.

Otras razones se esgrimen también en favor de esta doctrina. Todo Estado tiene derecho de velar por su propia existencia y defenderse a sí mismo, a sus habitantes y a los bienes de estos, contra todo peligro que pueda provenir desde la altura.

A tal Derecho el Estado no puede renunciar y hacerlo también a las razones mismas de su existencia y tanto es así que los sostenedores de la libertad del aire se han visto obligados a admitir en los Estados ciertos derechos de conservación, reconociendo en una forma no confesada el principio de la soberanía.

ATENUACIONES AL PRINCIPIO DE LA SOBERANIA

El principio de la soberanía no puede ser entendido en términos tan absolutos como para que un Estado pueda impedir arbitrariamente, en tiempos normales, el paso inofensivo de aeronaves extranjeras no solamente razones de interés general como el desarrollo del tráfico, sino también el carácter mismo del espacio aéreo obligan a la admisión de ciertas atenuaciones al principio de la soberanía.

En efecto: Todo los países del orbe se encuentran unidos entre sí por el espacio aéreo que ofrece la posibilidad de lograr comunicaciones rápidas y directas, y nada justificaría que un Estado pudiera obstaculizar caprichosamente el uso de esa vía por parte de los demás Estados, por este motivo algunos autores teniendo en cuenta la distinción entre mar territorial y mar libre, sostienen -- que la soberanía sólo existe hasta una cierta altura, luego de la cual el aire es libre. Otros reconocen la existencia de un derecho de pasaje inofensivo en tiempo de paz en favor de las aeronaves extranje ras. Para AMBROSINI, este derecho debe ser considerado pre-existente y libre de toda concesión. "El derecho de sobrevuelo y aún el aterrizar en los lugares preestablecidos o en caso de necesidad donde sea posible, pertenecen a la categoría de los derechos elementales e innatos que ninguna ley pueda desconocer sin violar los supremos principios que deben regir, también del punto de vista del dere

cho, la convivencia humana".

La teoría de los planos horizontales es la más vulnerable a la crítica puesto que parece ignorar el hecho de que cualquier sea la altura que se fije a la zona de soberanía, siempre subsistente para el Estado subyacente un riesgo permanente. Como dice-
AMBROSINI "no existe altura desde la cual una aeronave pueda ser considerada absolutamente inofensiva" es más aceptable y ha sido consagrada por el derecho internacional positivo.

Entrando al análisis y comparación de la Ley Sobre--
Aeronáutica Civil, publicado en el Diario Oficial de la Federación--
de fecha 30 de junio de 1930; en el capítulo I, referente a la soberanía sobre el espacio aéreo cabe mencionar que el artículo 1o., específica que los Estados Unidos Mexicanos ejercen soberanía sobre -
el espacio aéreo comprendido dentro de los límites de su territorio y mares territoriales. Asimismo el artículo 1o., de la Convención de París de 1919 que estuvo en vigencia hasta el año de 1947 en que comenzó a regir la convención de Chicago de 1944, establece en su artículo 1o. el principio de la soberanía de los Estados contratantes sobre el espacio aéreo que cubre sus respectivos territorios, pero al mismo tiempo reconocía a las aeronaves de los otros Estados --
contratantes, en tiempo de paz, la libertad de "tránsito inofensivo" artículo 2o.

El fundamento del concepto soberanía lo encontramos precisamente en nuestra Carta Magna del 5 de febrero de 1917, en el título segundo, capítulo 1o., tratándose de la soberanía Nacional y de la Forma de Gobierno.

El artículo 39 de la Constitución nos da una clara y nítida idea de lo que es la soberanía y reza de la siguiente forma:

"La soberanía nacional reside esencial y originalmente en el pueblo, todo poder público dimana del pueblo y se instituye para beneficio de este. El pueblo tiene en todo tiempo el inalienable derecho de alterar o modificar la forma de su Gobierno".

En el Artículo 48 se establece que:

"Las islas, cayos y arrecifes de los mares adyacentes que pertenezcan al territorio nacional, la plataforma continental, los zocalos submarinos de las islas, de los cayos y arrecifes, los mares territoriales, las aguas marítimas interiores y el ESPACIO SITUADO SOBRE TERRITORIO NACIONAL, dependen directamente del Gobierno de la Federación, con excepción de aquellas -- islas sobre las que hasta la fecha hayan ejercido jurisdicción, los Estados.

Conforme a estos preceptos y demás relativos al tema, se desprende que el Gobierno de los Estados Unidos Mexica-

nos está regido por estas dos bases fundamentales una general y otra concreta respectivamente:

1o. - a) "La soberanía Nacional reside esencial y originalmente en el pueblo", lo que significa que éste tiene como un atributo inseparable de su propia naturaleza o condición del pueblo, solo que ha delegado o transmitido a representantes, esta soberanía.

b) "Que todo poder dimana del pueblo y se instituye para beneficio de éste", lo que significa que el poder, para ser justo y legal, debe provenir del pueblo y tener como único beneficio al mismo.

c) "Que el pueblo tiene en todo tiempo el inalienable derecho de alterar o modificar la forma de su gobierno", esto significa que el propio pueblo no puede desprenderse de él ni renunciar a este derecho (Art. 39. Constitucional).

En el artículo 48 constitucional anteriormente enunciado; en su parte conducente relativa al, "Espacio situado sobre territorio Nacional", encontramos que con anterioridad al Convenio de París de 1919 ya se habla de soberanía espacial, lo que en Derecho Aéreo Internacional significa que cada Estado podrá ejercer su soberanía no únicamente en la plataforma terrestre sino que tiene facultad de ejercerla en forma completa, absoluta y exclusiva, enci-

ma de su territorio, lo que lo hace independiente tanto en el interior como en el exterior, como poder supremo que el permite organizar se según su sistema jurídico interno.

La Convención Internacional de Navegación Aérea (París 1919). En su articulado especifica que se determinará la nacionalidad de las Aeronaves disponiendo; que se le designará a cada -- aeronave su matrícula correspondiente en la que se indicaran las características de la Aeronave y se individualizara al propietario, hace mención que cada Estado contratante deberá de llevar un Registro Nacional de Matrícula.

En la Legislación Aeronáutica Civil de 1930 se menciona con claridad cada uno de los puntos que se proponen en la Convención de París.

a). - El artículo 3o. en su fracción I preceptua que "Las Aeronaves Matriculadas en el Registro de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

b). - El artículo 18 ratifica lo expresado en el artículo 3o. ya que el texto del artículo lo afirma de la siguiente forma: "El registro para la inscripción de aeronaves estará a cargo de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. Dicho Registro es público; por lo tanto cualquiera podrá obtener copia certificada de sus -- constancias".

El Artículo 19 de la Ley en cuestión se refiere a la inscripción de las aeronaves y deberán de contener las siguientes especificaciones.

- I Tipo y descripción de la aeronave.
- II Nombre y domicilio del constructor.
- III Número de serie de la aeronave.
- IV Tipo y marca del motor o de los motores.
- V Número, año y serie del motor.
- VI Caballos de potencia.
- VII Valor, según factura.
- VIII Nombre, nacionalidad y domicilio del propietario.
- IX Aeródromo habitual de la aeronave.
- X Servicio a que se destina.

Por otro lado en un enunciado de la Convención se determina que toda aeronave debe de tener una nacionalidad y no podrá estar inscrita en los Registros de Matrícula.

El artículo 21 de la Ley Sobre Aeronáutica Civil, establece que, "Una aeronave Matriculada en el extranjero no podrá ser inscrita en el Registro de México, sino comprueba la cancelación de aquella matrícula. En caso de registro simultaneo de una aeronave en México y en el Extranjero, la inscripción en el Registro de México producirá todos los efectos jurídicos en cuanto a dicha aeronave

se reflera.

Existe similitud entre las disposiciones contenidas en la Convención de París y La Ley Sobre Aeronáutica Civil, en cuanto que la primera señala que cada aeronave debiera de poseer un certificado de aeronavegabilidad que acredite su aptitud para navegar, - al respecto la segunda, en su artículo 27 establece que las aeronaves nacionales que se encuentren en servicio, tienen obligación de llevar pintado en cada ala un círculo con los colores nacionales y a bordo, el certificado de matrícula, el permiso de navegación y los libros siguientes: de rutas de aparatos, de motor y de señales.

Es preciso mencionar los principales antecedentes de los inicios de la Aeronavegación en México.

a) En el año de 1909 México fue anfitrión del primer vehículo que surcaba los aires por sí sólo ya que cierta compañía-- con fines comerciales voló un monoplano el cual era pilotado por el Frances Dubois.

b) En el mismo año se hacen varios intentos por diferentes personas relacionadas con la Aeronáutica, entre ellos encontramos al Señor BRANIFF que utilizó un bimotor VOISIN, en este vuelo no alcanza a volar más de 100 metros por lo que hace un segundo intento con un FARMAN con el cual logra y obtiene sus esperados anhelos de mantenerse en el espacio un tiempo de 20 minutos.

c) Un año después el Piloto ROLANDO GARROS al mando de una flotilla de aviones pequeños surcan los aires de la Ciudad de México quedando la población absorta con tal novedad jamás vista.

d) Por primera vez y para gloria de la aviación mexicana en el año de 1911 el Piloto Mexicano M. LEBRIJA hace un vuelo de exhibición sobre la capital Mexicana conduciendo un aparato - - - BLEIROT.

El primer vuelo de tipo comercial efectuado en aires nacionales se realizó en el año de 1917 tripulando un aparato de fabricación nacional con motor de fabricación Hispano-Suízo haciendo un vuelo entre las Ciudades de México y Pachuca, y en esta forma la - - aviación Nacional fue ampliando sus vías aéreas realizando vuelos a - otras ciudades entre México y Veracruz-Tampico-San Luis Potosí.

A nivel internacional México amplía su área de acción a Latinoamérica estableciendo esta vía de comunicación con países Latinoamericanos y Estados Unidos de Norte América.

A la vez que se acrecentaba en nuestro país el avance aeronáutico; en Europa y en diversos países iniciaban con bastante éxito las directrices que normarían en el futuro las relaciones entre Estados miembros de tal o cual convenio o tratado, como ejemplo de normatividad jurídica internacional tenemos que en el año de 1910 se reúnen varios países para suscribir la primera Convención de Trans

portes Internacionales la cual reglamenta, el billete de pasaje, el talón de equipaje y la carta de transporte aéreo.

"B. - LA LEY DE SECRETARÍAS Y DEPARTAMENTOS DE ESTADO"

La Ley de Secretarías y Departamentos de Estados fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 24 de diciembre de 1958, siendo Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, el Sr. Lic. Adolfo López Mateos.

La mencionada Ley, en su parte conducente, refiriéndose a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, corresponde entre otros, el despacho de los siguientes asuntos:

El Artículo Décimo, de esta Ley hace especial referencia a todas aquellas actividades de carácter espacial, mencionaré los principales puntos e incisos relativos al tema.

ARTICULO 10.

F. - IV. - El otorgamiento de concesiones y permisos para establecer y operar líneas aéreas y comerciales en la República y la vigilancia Técnica de su funcionamiento y operación.

F. - V. - Otorgar permisos y negociar convenios para

la operación de líneas aéreas internacionales.

- F. - VI. - Otorgar permisos para el uso de aviones particulares.
- F. - VII. - La administración de los aeropuertos nacionales y la concesión de permisos para la construcción de aeropuertos particulares y la vigilancia de estos.
- F. - VIII. - Organizar trabajos y servicios meteorológicos de acuerdo con los últimos adelantos científicos destinados a la información y seguridad de la navegación aérea de la República Mexicana.
- F. - XIV. - Fijar las 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, y de todas las maniobras relacionadas con los mismos.
- F. - XVI. - Determinar los requisitos que deban cumplir las operadoras de las naves aéreas y el

sonal de tripulación para entrar y mantenerse en servicio así como otorgar las licencias, permisos y autorizaciones respectivas.

Haciendo un análisis genérico de la Ley de Secretarías y Departamentos de Estados se observa que las funciones que corresponden a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en materia de vías de comunicación aérea son los puntos más importantes que ya la Ley del 12 de julio de 1930 enunciaba en su articulado adoptando como la actual Ley de Secretarías y Departamentos de Estados - el principio, universalmente reconocido de que las comunicaciones por aire debían y actualmente así es, estar al cuidado y vigilancia - del Poder Central en aquella época, hoy Poder Ejecutivo Federal.

Actualmente se considera que la naturaleza misma de esta clase de medios de transportación, hace imposible la limitación de jurisdicciones dentro de límites en que se ejerce la soberanía de cada país. Tanto por este concepto como por la imperiosa necesidad de ejercer un control absoluto sobre los medios de locomoción - más susceptibles de causar graves daños a la seguridad nacional, el Congreso de la Unión, a iniciativa del Señor Presidente, Lic. Adolfo López Mateos, aprobó la mencionada Ley federalizando todo tipo de comunicaciones y para el caso concreta las áreas.

"C). - FUNCIONES DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y
TRANSPORTES"

Con el propósito de llegar tener un panorama más amplio de lo que actualmente es el concepto de vías generales de comunicación así como quien regula los preceptos contenidos en la Ley - de Vías Generales de Comunicación, se hace necesario e imprescindible hacer un análisis minucioso de todos y cada uno de libros que componen la mencionada Ley, y en especial el relativo a las comunicaciones aéreas. Tanto para reglamentar las materias correspondientes a un mismo ramo de la Administración Pública (Secretaría de Comunicaciones y Transportes). Cuanto por sus estrechas conexiones entre sí, las leyes que estuvieron vigentes con anterioridad a la presente, contenían preceptos que aunque redactados con ligeras variantes de estilo, era iguales en cuanto a su fondo.

Desde luego y como punto esencial de la Ley el Capitulo I del libro Primero establece la clasificación de las vías generales, que sirve de base para la división genérica por materias contenidas en los libros Segundo, Tercero, Cuarto y Quinto respectivamente, las comunicaciones terrestres, las por agua, las aéreas, y las eléctricas (alambricas e inalambricas).

Para formular esta clasificación se adoptó el criterio de que solamente deben ser vías generales de comunicación, aquellas de que por su importancia misma por razones de seguridad na-

cional o por su marcada influencia sobre la economía del país pueden ser sepultadas como de verdadero interés general, y deben por lo mismo estar controladas de manera absoluta por el Gobierno Federal.

Cabe hacer mención que la Ley de Vías Generales de Comunicación actualmente en vigencia no es una copia o recopilación de las que ha venido a sustituir, sino más bien es, una readaptación de las actuales necesidades de la actividad comercial e industrial, y en esta forma quedan comprendidas en el nuevo ordenamiento, las leyes especiales que anteriormente rigieron sobre ferrocarriles, caminos, puentes, comunicaciones alámbricas, aeronáutica civil y materia postal incorporándose a la codificación un libro sobre comunicaciones por agua. Es por tanto loable la actividad que se desarrolla para hacer posible la rehabilitación del Derecho Positivo Mexicano ya que la Ley de Vías Generales de Comunicación representa el primer paso hacia la codificación de nuestras Leyes sobre la materia, incorporándonos de esta manera a la corriente reformista de las más avanzadas legislaciones en este aspecto, asimismo considero que este esfuerzo está encaminado a una meta, que es el de proteger y estimular el progreso y desarrollo de la industria de los transportes, dentro de las normas de nuestra estructura jurídica, conforme a las características de nuestro medio social y de acuerdo también con las tendencias de renovación

y mejoramiento colectivo que se desarrolla dentro de nuestro país.

Asimismo cabe hacer mención a las modificaciones - que se han introducido en el capítulo relativo a concesiones y permisos, para las Vías Generales de Comunicación. Se ha precisado con claridad en que casos se requiere una concesión y para cuales otros es suficiente un permiso. Esta distinción se imponía, tanto para llenar una laguna de las leyes anteriores como por la diversidad de obligaciones y franquicias que la ley impone y otorga según se trate de concesión o permiso. Es necesario destacar que los - derechos reservados a la Nación sobre Vías Generales de Comuni- cación y medios de transporte para los casos de guerra internacio- nal, de grave alteración del orden público o de peligro inminente- para la paz interior del País y que anteriormente ya estaban consa- gradas en las diversas leyes especiales se amplían en la nueva ley, en el sentido de establecer bases fijas para la indemnización a que en esos casos tienen derecho los concesionarios o permisionarios de acuerdo con las bases establecidas.

CAPITULO II.

LA DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL.

- a). - ESTRUCTURA ORGANICA .
- b). - FUNCIONES Y ATRIBUCIONES:
 - I. - TRANSPORTE AEREO NACIONAL .
 - II. - TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL .
 - III. - DEPARTAMENTO DE ADMINISTRACION .
 - IV. - DEPARTAMENTO DE PROMOCION Y DESARROLLO AERONAUTICO .
 - V. - DEPARTAMENTO DE ADMINISTRACION DE AEROPUERTOS FEDERALES .
 - VI. - DEPARTAMENTO DE INSPECCION AERONAUTICA .
 - VII. - DEPARTAMENTO TECNICO DE INGENIERIA Y NORMAS .
 - VIII. - DEPARTAMENTO DE OPERACIONES DE AERONAVES CIVILES .
 - IX. - DEPARTAMENTO DE AERODROMOS Y AEROPUERTOS CIVILES .
 - X. - DEPARTAMENTO DE VERIFICACIONES AERONAUTICAS .
 - XI. - DEPARTAMENTO DE MEDICINA DE AVIACION .
 - XII. - COMANDANCIA DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MEXICO .

CAPITULO II.

II. - " LA DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL "

Cabe hacer mención que la actual Dirección de Aeronáutica Civil, dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes ha sufrido modificaciones en su estructura orgánica -- ya observamos que en la primera legislación aérea creada el 10. - de Julio de 1928 aún no tenía el rango de Dirección sino, que funcionaba como Departamento de Aeronáutica, en el año de 1931, se promulgó la nueva Ley de Vías Generales y Comunicaciones y Transportes, quedando el Departamento de Aeronáutica Civil, se puede - decir, que funcionando en situación parecida, solo que con algunas reformas de carácter interno.

El 23 de Septiembre de 1952 se publicó en el Diario -- Oficial de la Federación el Decreto que crea la Dirección de Aeronáutica Civil.

CONSIDERACIONES DEL DERECHO

Ya que el desarrollo alcanzado por la Aviación Civil - Mexicana durante los últimos años hizo indispensable derogar la Legislación Vigente en la materia, aprobándose el nuevo libro cuarto - de la Ley de Vías Generales de Comunicación, relativo a Comunicaciones Aeronáuticas, así como nuevas disposiciones reglamentarias

basadas en las normas y recomendaciones adaptadas por la Organización de Aviación Civil Internacional, de la cual México forma parte.

CONSIDERANDO; que la aplicación de las disposiciones contenidas en la nueva legislación Nacional Aeronáutica, y la activa-participación de México en los congresos y convenciones que se han-
celebrado a fin de unificar y codificar el Derecho Aéreo Internacio-
nal, exigen una modificación completa en la organización de la depen-
cia oficial que actualmente tiene a su cargo el despacho de los asun-
tos de Aviación Civil, así como una ampliación de las funciones que-
dicho Departamento tiene asignadas, a efecto de que cuente con el --
personal técnico y los recursos necesarios para garantizar la segu-
ridad y eficiencia de la navegación aérea en el país.

DECRETO

Dos son los artículos de mayor importancia y a la letra
dicen:

ARTICULO 1o. - "Se crea la Dirección de Aeronáutica --
Civil, dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públi-
cas en lugar del Departamento de Aeronáutica Civil, que fue creado
por decreto presidencial el 1o. de julio de 1928"

ARTICULO 4o. - "El presente decreto entrará en vigor
a partir de la fecha de su publicación en el Diario Oficial.

Dado en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, a los seis días del mes de agosto de 1952. Lic. Miguel Aleman. -- (rubrica). El Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas Agustín García López. (rubrica). El Secretario de Hacienda y Crédito Público, Ramón Beteta. (rubrica).

A PARTIR DE ESTE DECRETO PRESIDENCIAL SE --
FORMA LA DIRECCION DE AERONAUTICA CIVIL, QUEDANDO -
ESTRUCTURADA DE LA SIGUIENTE FORMA:

" a) ESTRUCTURA ORGANICA "

I. - DIRECCION DE AERONAUTICA CIVIL.

II. - SUBDIRECCION.

III. - DEPARTAMENTO DE ADMINISTRACION.

QUE A SU VEZ SE SUBDIVIDE EN:

a) OFICINA DE CONTROL DEL PRESUPUESTO.

b) OFICINA DE PERSONAL.

c) OFICINA DE CORRESPONDENCIA Y ARCHIVO.

d) OFICINA DE MOBILIARIO EQUIPO Y APROVISION
NAMIENTO.

e) OFICINA DE ALMACEN.

f) BIBLIOTECA.

IV. - DEPARTAMENTO TECNICO DE INGENIERIA Y
NORMAS EL CUAL SE INTEGRA POR:

- a) OFICINA DE INGENIERIA AERONAUTICA.
- b) OFICINA DE ESCUELAS OFICIALES Y PARTI-
CULARES.

A SU VEZ LA OFICINA DE INGENIERIA AERO-
NAUTICA SE SUBDIVIDE EN:

- 1o. - SECCION DE CONSTRUCCION Y MODIFICA-
CION DE AERONAVES, MOTORES Y ACCE-
SORIOS.
- 2o. - SECCION DE FABRICAS Y TALLERES AERO-
NAUTICOS.
- 3o. - SECCION DE MANUALES DE VUELO.
- 4o. - SECCION DE DICTAMENES.

V. - DEPARTAMENTO DE INSPECCION AERONAUTICA.
ESTE DEPARTAMENTO PARA EL DESEMPEÑO DE
SUS FUNCIONES SE DIVIDE EN DIVERSAS REGIO-
NES O ZONAS DE INSPECCION AEREA, SEGUN SEA
LA NECESIDAD EN AUMENTAR O DISMINUIRLAS;
LAS CUALES ESTARAN A CARGO DE UN JEFE DE
REGION.

ESTE DEPARTAMENTO DE INSPECCION AERONAU-
TICA PARA SUS FUNCIONES SE DIVIDE EN:

1o. - OFICINA DE CONTROL

2o. - OFICINA DE EXAMEN E INSPECCION.

VI. - DEPARTAMENTO DE OPERACIONES DE AERONAVES CIVILES, SE INTEGRA POR:

a) OFICINA DE CONTROL DE SERVICIOS DE COMANDANCIAS DE AEROPUERTOS.

b) OFICINA DE CONTROL DE TRANSITO AEREO.

c) OFICINA DE COMUNICACIONES Y METEOROLOGIA AERONAUTICA.

d) OFICINA DE DESPACHO Y CONTROL DE VUELOS.

e) OFICINA DE INFORMACION TECNICA AERONAUTICA.

f) OFICINA DE MANUALES DE OPERACION Y DE HORARIOS.

VII. - DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE AEREO NACIONAL.

VIII. - DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE AEREO NACIONAL.

ESTA INTEGRADO Y FUNCIONARA POR:

a) OFICINA DE TRANSPORTE PUBLICO NACIONAL.

b) OFICINA DE SERVICIOS PRIVADOS Y DE AVIACION AGRICOLA.

c) OFICINA DE LICENCIAS AL PERSONAL TECNICO.

d) OFICINA DE REGISTRO AERONAUTICO MEXIC
CANO.

e) OFICINA DE INFRACCIONES.

IX. - DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE AEREO INTERN
NACIONAL, ESTE DEPARTAMENTO SE INTEGRA-
POR:

a) OFICINA DE TRANSPORTE PUBLICO INTERNA -
CIONAL.

b) OFICINA DE SERVICIOS AEREOS PRIVADOS.

c) OFICINA DE TRATADOS Y CONVENIOS INTER-
NACIONALES.

X. - DEPARTAMENTO DE ADMINISTRACION DE AERO
PUERTOS FEDERALES, EL CUAL ESTARA INTE-
GRADO POR:

a) OFICINA DE REVISION Y GLOSA .

b) OFICINA DE CONCESIONES, REMISIONES Y
CONTRATOS.

c) OFICINA DE CONSERVACION DE AEROPUERTOS.

d) OFICINA DE CONTABILIDAD.

XI. - DEPARTAMENTO DE AERODROMOS Y AEROPUERU
TOS CIVILES, EL CUAL FUNCIONARA DE LA SI -
GUIENTE FORMA:

- a) OFICINA DE CONSTRUCCION.
- b) OFICINA DE ESTUDIOS DE AEROPUERTOS.
- c) OFICINA DE ESTUDIOS ECONOMICOS.
- d) OFICINA DE SISTEMAS ELECTRICOS Y AYUDAS VISUALES.
- e) OFICINA DE TRÁMITES LEGALES.
- f) SECCION DE ARCHIVO Y CORRESPONDENCIA .

XII. - SERVICIOS DE MEDICINA DE AVIACION. ESTOS SERVICIOS SERAN PRESTADOS POR:

- a) OFICINA CENTRAL EXAMINADORA DEL PERSONAL.
- b) OFICINA DE CONTROL DE MEDICOS EXAMINADORES.
- c) OFICINA ADMINISTRATIVA.
- d) JEFATURAS REGIONALES.

XIII. - CENTRO INTERNACIONAL DE ADIESTRAMIENTO DE AVIACION CIVIL.

XIV. - COMANDANCIAS DE AERODROMOS Y AEROPUERTOS.

XV. - ADMINISTRACION DE AERODROMOS Y AEROPUERTOS.

Desde el año de 1952 la Dirección de Aeronáutica ha fun

cionado con los Departamentos y Oficinas antes mencionadas, en algunos casos la estructura interna ha cambiado, como es el caso de el Departamento de Administración que tiene varias secciones para el mejor funcionamiento de la Dirección.

" b) FUNCIONES Y ATRIBUCIONES "

Al hacer mención de la estructura organica de la Dirección de Aeronáutica Civil se hace indispensable hablar de las funciones y atribuciones de cada uno de los Departamentos y Oficinas que la integran.

La Dirección de Aeronáutica Civil, tiene a su cargo el planear, autorizar, coordinar y controlar los transportes Aéreos - Nacionales y los Internacionales, así como los servicios aéreos de-dependencia privadas y estatales, tiene facultad para autorizar, -- operar, administrar, conservar y vigilar los aerodromos y aeropuertos civiles del país, se encargará de tramitar las solicitudes y permisos para la construcción, operación y administración de aerodromos y aeropuertos civiles, vigilando el cumplimiento de las condiciones impuestas en las concesiones y permisos otorgados y tramitar, en su caso, la caducidad, reunión o revocación de los mismos.

La Dirección esta facultada para 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 la reunión o revocación de los mismos; así como controlar, vigilar e inspeccionar la navegación y seguridad aérea dentro del territorio nacional, como el tránsito y las operaciones de las aeronaves civiles. Debera de -

Inspeccionar técnicamente a las aeronaves pidiendo los certificados de aeronavegación respectivos, a la vez deberá de otorgar marcas de nacionalidad y matrícula a las aeronaves.

Llevará el Registro Aeronáutico Mexicano, recopilará los datos y formulará las estadísticas que en materia aeronáutica -- sean necesarias; deberá de expedir revalidar y cancelar licencias - al personal técnico aeronáutico, llevando el control de las mismas.

La Dirección de Aeronáutica Civil practicará periódicamente inspecciones e investigaciones para vigilar el cumplimiento - de las disposiciones legales sobre la materia y propondrá la imposición de sanciones a los infractores. Así mismo es obligación de las autoridades el controlar y vigilar los servicios de medicina de aviación llevará el control de los vuelos y el de las oficinas de despacho de las aeronaves, en esta misma forma la Dirección de Aeronáutica deberá de inspeccionar y vigilar el funcionamiento de los clubes aéreos y de aeromodelismo, asesorándolos cuando los soliciten.

La Dirección de Aeronáutica dará trámite a las solicitudes que la iniciativa privada u oficial promuevan para la operación de fabricar constructoras de aviones, motores y accesorios para -- talleres aeronáuticos.

Es facultad de la Dirección de Aeronáutica, intervenir conforme a las leyes y reglamentos respectivos en el Centro Inter -

nacional de Adiestramiento de Aviación Civil, en el centro coordinador de Busquedas y Salvamentos 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, comites u organismos relacionados con la aviación civil.

1. - TRANSPORTE AEREO NACIONAL.

Este departamento tiene a su cargo el atender y proponer la reducción de los asuntos sobre servicio público de transporte aéreo nacional, servicios aéreos privados, servicios conexos e instalaciones de la aeronáutica civil, así como formular estudios para la planeación de los servicios públicos de transporte aéreo nacional. Tramitará las solicitudes de concesiones y permisos para el transporte aéreo nacional tanto de servicios públicos como de servicios privados y aviación agrícola, así como la caducidad, reducción o revocación de los mismos cuando proceda, autorizará la celebración de contratos de transporte aéreo nacional proponiendo su rescisión = cuando proceda. Propondrá y tramitará la expedición, revalidación y revocación de licencias de permisos de capacitación y de certificados de aptitud, al personal técnico aeronáutico. Las autoridades de este Departamento estarán facultadas para otorgar, modificar y can

celar las marcas de nacionalidad y matrículas de las aeronaves llevando su registro respectivo.

A su vez este Departamento cuenta con el auxilio de sus oficinas que tendrán las siguientes funciones y atribuciones:

- 1o. - La Oficina de Transporte Público Nacional, esta facultada para:
 - a) Formular estudios sobre planeación de los servicios Públicos de Transporte Aéreo Nacional.
 - b) Tramitar las solicitudes para el otorgamiento de Concesiones y Permisos para el Transporte Aéreo Público Nacional.
 - c) Autorizar la celebración de contratos y convenios de transporte aéreo nacional.
 - d) Estudiar y proponer la caducidad o rescisión de concesiones, revocación de permisos y rescisión de los contratos otorgados.
 - e) Determinar las frecuencias, horarios e itinerarios del transporte aéreo nacional.
 - f) Estudiar y proponer la caducidad o rescisión de concesiones revocación de permisos y rescisión de los

contratos otorgados.

- g) Tramitar la aprobación de los depósitos, fianzas y polizas de seguro que deban otorgar los concesionarios o permisionarios de transporte aéreo nacional, para garantizar las indemnizaciones por daños causados a pasajeros, equipajes, mercancías y a terceros en la superficie, vigilando que las garantías se renueven oportunamente.
- h) Llevar el registro de los contratos de garantías y un índice de los depósitos que se constituyan, gestionando la cancelación de los mismos cuando proceda.
- i) Proponer la autorización y controlar los vuelos Nacionales, vuelos extras, vuelos de reconocimiento y estudio.
- j) Dictaminar sobre la coordinación o enlace y coordinación, enlace y combinación de los servicios aéreos nacionales.
- k) Tramitar y proponer el otorgamiento de las concesiones o permisos para servicios conexos a los del transporte aéreo, así como para las instalaciones de la aeronáutica civil.

2o. - Oficina de Servicios Privados y de Aviación Agrícola que tiene a su cargo:

- a) Tramitar las solicitudes de permisos para trabajos de aerofotogrametría, aerotopografía y publicidad comercial como también, vuelos domésticos para servicios particulares de empresas y escuelas aeronáuticas.
- b) Vuelos para extirpación de plagas agrícolas, provocación artificial de lluvias, vuelos educacionales y cualquier otro tipo de vuelos.
- c) Vigilar la realización de los vuelos o servicios a -- que se refiere la fracción anterior, conforme a los términos de los permisos otorgados.
- d) Controlar y fomentar los vuelos nacionales de recreación, clubes aéreos mexicanos y actividades de aeromodelismo.

3o. - Oficina de Licencias al Personal Técnico Aeronáutico, esta oficina tendrá a su cargo:

- a) Determinar la clasificación del personal técnico aeronáutico.
- b) Proponer la expedición revalidación y revocación de

licencias y certificados extranjeros.

4o. - La Oficina de Marcas, Nacionalidad y Matrículas tiene las siguientes funciones:

- a) Tramitar y promover el otorgamiento modificación o cancelación de marcas de nacionalidad y matrícula para aeronaves civiles mexicanas de servicios públicos, privados, y estatales.
- b) Tramitar la expedición de certificados de matrícula controlando los documentos relacionados con la propiedad y posesión legal de aeronaves.
- c) Tramitar los permisos de internación definitiva al país de las aeronaves a las que se les haya otorgado matrícula mexicana.
- d) 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.

5o. - La Oficina del Registro Aeronáutico Mexicano, se organizará y funcionará de conformidad con su propio reglamento y tendrá a su cargo:

- a) El inscribir en sus registros los actos y documen-

ros 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.

- b) Expedir las certificaciones que procedan, mediante el pago de los derechos correspondientes.

60. - La Oficina de Infracciones tendrá a su cargo:

- a) 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.
- b) Proponer los requisitos que deban satisfacer los infractores para regularizar o legalizar su situación.

II. - DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL.

Este Departamento se encargará de tramitar los siguientes asuntos.

- a) Lo relativo al servicio público o privado del transporte aéreo internacional.
- b) Formular los proyectos de tratados y convenios internacionales de aviación civil.
- c) Proponer el enlace y coordinación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes con los organismos internacionales de aviación civil.
- d) Formular los estudios para planeación del transporte público internacional en el país.
- e) Tramitar las solicitudes para el otorgamiento de concesiones y permisos y contratos de transporte internacional, ya sean de servicios públicos o privados, así como tramitar la caducidad, revocación o rescisión de los mismos.

El Departamento de Transporte Aéreo Internacional es auxiliado en sus funciones por la oficina de:

1o. - Transporte Público Internacional y sus principales

funciones son las de formular estudios relativos a la planeación del transporte aéreo Público Internacional, 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, también determinará las frecuencias, horarios e itinerarios del transporte internacional. Deberá tramitar la aprobación de los depósitos, fianzas y pólizas de seguro 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. Mantendrá actualizado el registro de los contratos de garantía y llevará un índice de los depósitos que se constituyan gestionando su cancelación cuando proceda. Tramitará las solicitudes de -- traslado y salida definitiva al extranjero de aeronaves mexicanas de servicio público; a la vez que dictaminará sobre la coordinación enlace y coordinación de servicios aéreos internacionales.

2o. - Oficina de Servicios Aéreos Privados Internacionales tiene a su cargo:

El tramitar y formular los proyectos para tratados multilaterales y bilaterales, para convenios técnicos y administrativos en materia aeronáutica, deberá de estudiar el material sobre aero -

náutica civil en que México sea parte. Efectuará los tramites administrativos para integrar delegaciones mexicanas a conferencias internacionales, auxiliando en la preparación de instrucciones para delegados. Propondrá la forma de ejecutar la resolución de asistencia técnica que se dicten por los organismos internacionales competentes.

III. - DEPARTAMENTO DE ADMINISTRACION.

El Departamento de Administración se encargará de atender las cuestiones económicas administrativas y contables internas de la Dirección de conformidad con los sistemas y lineamientos que sobre el particular establece la Dirección General de Administración y la Dirección General de Personal de la Secretaría según el caso.

Por lo consiguiente tendrá a su cargo las siguientes funciones.

Formular el anteproyecto del presupuesto anual de ingresos de la Dirección, controlando el ejercicio del presupuesto aprobado para la misma, tendrá que llevar la contabilidad general de la Dirección logrando los documentos de ingresos y egresos de la misma.

Deberá de tramitar lo relativo a los nombramientos y -

náutica civil en que México sea parte. Efectuará los tramites administrativos para integrar delegaciones mexicanas a conferencias internacionales, auxiliando en la preparación de instrucciones para delegados. Propondrá la forma de ejecutar la resolución de - - asistencia técnica que se dicten por los organismos internacionales competentes.

III. - DEPARTAMENTO DE ADMINISTRACION.

El Departamento de Administración se encargará de - atender las cuestiones económicas administrativas y contables internas de la Dirección de conformidad con los sistemas y lineamientos que sobre el particular establece la Dirección General de Administración y la Dirección General de Personal de la Secretaría según el caso.

Por lo consiguiente tendrá a su cargo las siguientes funciones.

Formular el anteproyecto del presupuesto anual de ingresos de la Dirección, controlando el ejercicio del presupuesto - - aprobado para la misma, tendrá que llevar la contabilidad general - de la Dirección logrando los documentos de ingresos y egresos de la misma.

Deberá de tramitar lo relativo a los nombramientos y -

movimientos del personal en general así como promover y tramitar la adquisición de artículos de consumo mobiliario y equipo de trabajo deberá de llevar un inventario de los bienes adquiridos por la Dirección.

IV. -DEPARTAMENTO DE PROMOCION Y DESARROLLO AERONAUTICO.

La función principal de este departamento es promover el desarrollo de la aviación en México, formando instituciones educativas para la enseñanza de la técnica aeronáutica, así como el de promover eventos deportivos de tipo nacional e internacional, propondrá a las autoridades Estatales la creación de aeropuertos y aerodromos para un mejor funcionamiento de las unidades motrices. -- Promovera en los diferentes centros de instrucción, nuevos sistemas y planes de estudio actualizados como el de Meteorología Aeronáutica, Mantenimiento de Telecomunicaciones Aeronáuticas, Mantenimiento de Aeronaves y Motores, en fin su finalidad es dar un mayor impulso y promover el desarrollo aeronáutico en México.

V. - DEPARTAMENTO DE ADMINISTACION DE AEROPUERTOS FEDERALES.

Este Departamento tiene las siguientes funciones:

a) Llevar el control de ingresos relativos a las opera-

ciones del aerodromos o aeropuertos, preparando estados financieros periódicos o especiales sobre dicho movimiento.

- b) Cobrar las cuoatas de aterrizaje de vuelos privados y los derechos por servicios suministrados a los operadores en el aeropuerto o aerodromo, concentrando dichos ingresos a la caja recaudadora correspondiente.
- c) Formular diariamente el cuadro de aterrizajes comerciales, para efectos de su cobro a las empresas por dicho concepto.
- d) Llevar el control de los empleados que presten sus servicios en el aerodromo o aeropuertos, así como de sus movimientos escalafonarios y asistencias al trabajo.
- e) Atender los talleres mecánicos, eléctricos, de carpinterfa y demás, que existen para la conservación y reparación de los equipos y muebles en uso en el aerodromo o aeropuerto.
- f) Cuidar que se presten con eficacia los servicios de energía eléctrica, agua, potable, iluminación y de-

más servicios que se estimen necesarios.

- g) Prestar servicios de aseo y vigilancia en los edificios, instalaciones y jardines del aerodromo o -- aeropuerto.
- h) Controlar los servicios de estacionamiento de vehículos terrestres vigilando el manejo de fondos -- provenientes de dicha recaudación.
- j) Calificar las infracciones que se levante a los conductores de vehículos terrestres dentro de los perímetros federales de los aerodromos o aeropuertos.
- k) Guardar los objetos extraviados por los usuarios de los aerodromos o aeropuertos para su entrega a las personas que lo extraviaron.

VI. - DEPARTAMENTO DE INSPECCION AERONAUTICA .

Este Departamento en coordinación y colaboración con la Dirección General de Aeronautica Civil de la Secretaría, cuando proceda, tendrá a su cargo:

Expedir y cancelar en su caso los certificados de aeronaves así como inspeccionar y vigilar el mantenimiento y separación de aeronaves, motores, helices, y accesorios en general, el-

Departamento de Inspección Aeronáutica deberá de expedir certificado de cambio de motores y helices de aeronaves cuando no impliquen modificaciones a las mismas, así como deberá de supervisar los vuelos de prueba, rutinarios, certificando sus resultados. Controlará la vigencia de las licencias del personal aeronáutico, en coordinación con las comandancias del aeropuerto.

Prestará servicios de policía y seguridad general de aerodromos y aeropuertos civiles en coordinación con las comandancias de aeropuertos, se practicarán en investigaciones conjuntas de ambas Direcciones los accidentes aéreos formulando las actas correspondientes, así como ordenar y organizar la búsqueda y salvamento de aeronaves accidentadas. Es obligación de este Departamento 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 aeronaves.

El Departamento de Inspección Aérea, para el desempeño de sus funciones dividirá el País en las Regiones de Inspección Aérea que estime conveniente las cuales están a cargo de un jefe de Región. Los jefes de Región de Inspección Aérea independientemente de las facultades que les confieran otras leyes y reglamentos, desempeñarán todas aquellas comisiones que, por acuerdo

superior les encomienden las Dependencias que integran, la Secretaría, para auxiliarlas en las labores que estas tengan a su cargo.

El Departamento de Inspección Aeronáutica está auxiliado por la oficina de control que tiene a su cargo controlar los reportes diarios de novedades que le rindan los inspectores adscritos a las diversas zonas de inspección aérea, resolviendo o indicando el trámite que debe darse a los asuntos reportados en dichas novedades.

También controlará las irregularidades sobre las que se le informe, especialmente sobre los retrasos en las salidas y horarios de los servicios de transporte público aéreo, determinando las causas, deficiencias ya sea debidas a faltas de equipo de vuelo, a fallas del equipo o factores humanos. A su vez controlará e integrará toda la documentación correspondiente a la investigación de accidentes aéreos, poniendola a disposición de la comisión Investigadora de Accidentes.

El Departamento en cuestión tiene a su vez el auxilio de la oficina de Exámenes e Inspección, el cual tiene como función primordial el examinar al personal de tierra y vuelo, así como la Inspección de Aeronaves.

VII. - DEPARTAMENTO TECNICO DE INGENIERIA Y NORMAS.

Sus funciones principales son:

- a) Estudiar y tramitar los asuntos relativos a ingeniería aeronáutica.
- b) Proponer el otorgamiento de permisos para el establecimiento de fábricas y talleres aeronáuticos, llevando el control de los mismos.
- c) Proponer la autorización para el funcionamiento de escuelas aeronáuticas oficiales y privadas de sus programas de instrucción y de sus instalaciones.

1o. - La oficina de Ingeniería Aeronáutica deberá de controlar la construcción de aeronaves y las modificaciones a las mismas así como de los motores y accesorios correspondientes a ellas.

Deberá de proponer el establecimiento de normas relativas a reparaciones mayores de aeronaves y motores y controlar las fábricas y talleres aeronáuticos así como las reparaciones en que se vea afectada la estructura de las aeronaves, también deberá de llevar el control de inventos, diseños y prototipos relativos a aeronaves. Emitará dictámenes técnicos sobre las estructuras y el funcionamiento de las aeronaves. Autorizará los boletines de repa-

ración y en su caso de modificación de aeronaves, podrá proponer la expedición y revocación de certificados, así como la autorización de los manuales de vuelo de las aeronaves.

VIII. - DEPARTAMENTO DE OPERACIONES DE AERONAVES CIVILES.

El funcionamiento de este Departamento dentro de la Dirección de Aeronáutica Civil se integra por:

- 1o. - Oficina de Control de Servicios de Comandancias.
- 2o. - Oficina de Control de Tránsito Aéreo.
- 3o. - Oficina de Comunicaciones y Meteorología Aeronáutica.
- 4o. - Oficina de Despacho y Control de Vuelos.
- 5o. - Oficina de Información Técnica Aeronáutica.
- 6o. - Oficina de Control de Servicios de Comandancias de Aeropuertos de la República.

Las cuales tiene a su cargo las siguientes funciones:

- 1o. - Oficina de Control de Servicios, distribuirá el personal técnico y administrativo de Comunicaciones en los aeropuertos de la República, tam-

bien se avocará a la vigilancia del personal técnico de las comandancias y vigilar las necesidades de vehículos, muebles, artículos de consumo y equipo en general de las comandancias.

2o. - La Oficina de Control de Tránsito Aéreo, tiene a su cargo, el planear y establecer los servicios de control de tránsito aéreo; controlar el suministro y horario de operación del servicio de control aerodromos y de navegación aérea; establecerá áreas de control de aproximación, zonas de aerodromo, aerovías; propondrá la ubicación de las facilidades de radionavegación para las aerovías y rutas aéreas.

3o. - La Oficina de Comunicaciones y Meteorología, Aeronáutica trabajará conjuntamente y en coordinación con las Direcciones de Telecomunicaciones y Telégrafos Nacionales las cuales tendrán a su cargo: La vigilancia de los procedimientos de radiocomunicación de las empresas aeronáuticas así como el funcionamiento de teletipos, líneas telegráficas y otros sistemas auxiliares de comunicación eléctrica el servicio de la aeronáutica civil.

- a) Planear y proponer el establecimiento de estaciones móviles para radiocomunicaciones aeronáuticas, vigilando su funcionamiento.
- b) Vigilar el funcionamiento de las radio-ayudas a la navegación aérea.
- c) Auxiliar a la Dirección General de Telecomunicaciones, en la vigilancia del uso de las frecuencias asignadas para usos aeronáuticos.
- d) Controlar los servicios de meteorología aeronáutica recomendando métodos y equipos para modernizar dichos servicios promoviendo la coordinación de los sistemas meteorológicos existentes en el país.
- e) Establecer procedimientos para la formulación de -- cartas meteorológicas, pronósticos e informaciones de tiempo.
- f) Elaborar las estadísticas meteorológicas y de comunicaciones.

" IX. - DEPARTAMENTO DE AERODROMOS Y AEROPUERTOS
CIVILES "

Este Departamento esta facultado para proponer las - obras que hayan que ejecutar en Aeropuertos Federales, deberá de supervisar las obras civiles y eléctricas que se realicen y recepción de las mismas, es obligación de las autoridades de este departamento el realizar estudios técnicos y económicos sobre construcción de aeropuertos nuevos, ampliación de aeropuertos existentes y autorización de construcciones e instalaciones en aeropuertos, - así mismo clasificará y elaborará los planos reguladores de aeropuertos federales, tendrá, este Departamento a su cargo todas -- aquellas obras de construcción y remodelación de los aeropuertos federales.

" X. - DEPARTAMENTO DE MEDICINA DE AVIACION "

Son funciones de este Departamento las siguientes:

- 1o. - Establecer los requisitos físicos y psíquicos que deban satisfacer el personal técnico aeronáutico.
- 2o. - Tramitar la autorización y designación de médicos examinadores del personal técnico aeronáutico, supervisando sus labores.

- 3o. Promover la aplicación de los adelantos médicos que contribuyan a proporcionar un mayor índice de seguridad en la Aviación Civil.
- 4o.- Prestar asesoramiento médico a los organismos y entidades, encargados de la investigación de los accidentes de -- aviación.
- 5o.- Rendir peritajes de medicina de aviación ante las autoridades judiciales y administrativas
- 6o.- Practicar exámenes médicos al personal técnico aeronáutico.
- 7o.- Estudiar y proponer los requisitos físicos o psíquicos que deban satisfacer el personal técnico aéreo.
- 8o.- Difundir entre los médicos examinadores, los adelantos sobre medicina de aviación y las modificaciones que se introduzcan a los requisitos físicos o psíquicos del personal--- técnico aeronáutico así como los nuevos procedimientos que deban emplearse en el examen de dicho personal.
- 9o.- Elaborar boletines, estudios publicaciones, sobre asuntos relacionados con la medicina de aviación.

10o. - Organizar conferencias sobre médicina de aviación.

XI. - COMANDANCIA DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MEXICO.

La Comandancia del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de Mexico tiene las siguientes facultades y depende directamente de las autoridades superiores de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Controlarán las operaciones y servicios del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, dictarán las medidas de seguridad que estimen convenientes para la operación de aeronaves, su abastecimiento de combustible y en general para la realización de los servicios, así como las autoridades vigilarán que las pistas de aterrizaje y plataformas se mantengan en condiciones de seguridad conservándolas limpias, iluminadas y libres de obstáculos. Llevarán un registro del personal técnico aeronáutico, del cuerpo de bomberos, del de vigilancia auxiliar o policía Aeronáutica que tenga relación con el Aeropuerto.

El Departamento de Administración del Aeropuerto las infracciones que dentro de la zona del aeropuerto se cometan por los automovilistas y demás conductores de vehículos terrestres. Se llevarán un control de las aeronaves que aterricen y utilicen tanto las -

pistas como los hangares, este control sirve para efectos de cobro de los derechos aeroportuarios. Este Departamento dictará las me di das que estime convenientes para el rescate y salvamento de personas en los accidentes de aviación que se produzcan en el aeropuer to, así mismo, iniciar las investigaciones sobre delitos y faltas cometidas dentro del aeropuerto, especialmente de los ocurridos en -- las areas de maniobras.

CAPITULO III.

TRANSPORTE AEREO MILITAR.

- a). - ESTRUCTURA Y REGULACION DE LA FUERZA
AEREA.
- b). - FUNCIONES.
- c). - PROYECTO DE UNA SECRETARIA DEL AIRE.

III. - TRANSPORTE AEREO MILITAR.

a). - ESTRUCTURA Y REGULACION DE LA FUERZA AEREA.

LEY ORGANICA DEL EJERCITO Y LA FUERZA AEREA MEXICANA.

Art. 1o. - El Ejército y la Fuerza Aérea son Instituciones permanentes destinadas a:

- I. - Defender la integridad, independencia y soberanía de la Nación.
- II. - Garantizar la seguridad interior; y
- III. - Auxiliar a la población civil y cooperar con otras -- autoridades en casos de necesidades públicas a la vez que prestarles ayuda en obras sociales y en todas -- las que tiendan al progreso del país, conforme a las órdenes que se dicten al respecto.

Estas misiones las ejecutarán en labor conjunta con la Armada cuando así se ordene o las circunstancias lo exijan.

" CONSTITUCION DEL EJERCITO Y FUERZA AEREA "

Art. 3o. - El Ejército y la Fuerza Aérea se integran con: personal, material y animales.

Art. 4o. - La Fuerza Terrestre y Aérea comprenden:

- I. - MANDO SUPREMO.
- II. - ALTO MANDO.
- III. - ORGANOS DEL ALTO MANDO Y DE LA ADMINISTRACION.
- IV. - TROPAS DEL EJERCITO.
- V. - TROPAS DE LA FUERZA AEREA.
- VI. - TROPAS DE LOS SERVICIOS.
- VII. - ESTABLECIMIENTOS DE EDUCACION MILITAR.
- VIII. - CUERPOS ESPECIALES ; Y
- IX. - CUERPOS DE DEFENSAS RURALES.

MANDO SUPREMO

Art. 5o. - El Mando Supremo del Ejército y la Fuerza Aérea corresponden al Presidente de la República quien lo ejercerá por sí, a través de la autoridad militar que designe. Cuando se Trate de operaciones en las que participen elementos de más de una - - fuerza armada o de salida de tropas fuera del Territorio Nacional - el Presidente de la República ejercerá el mando Supremo por conducto de las autoridades militares que señale.

Art. 6o. - El Presidente de la República dispondrá del Ejército y la Fuerza Aérea de acuerdo con lo establecido en el - - artículo 89, Fracción VI de la Constitución Política de los Estados

Unidos Mexicanos.

Art. 7o. - El Presidente de la República determinará la división militar del Territorio Nacional, así como la distribución de las fuerzas.

Art. 8o. - El Presidente de la República nombrará:

- I. - Secretario, Subsecretario, y Oficial Mayor de la Secretaría de la Defensa Nacional.
- II. - Jefe del Estado Mayor de la Defensa Nacional y Jefe del Estado Mayor Presidencial.
- III. - Comandante de la Fuerza Aérea y Jefe del Estado Mayor Aéreo.
- IV. - Comandante de diversos mandos territoriales.
- V. - Director General y Jefes de Departamentos Administrativos de la Secretaría de la Defensa Nacional; Procurador General de Justicia Militar, Presidente y Magistrados del Supremo Tribunal Militar.
- VI. - Comandante de las grandes Unidades de los cuerpos y tropas; y
- VII. - Los demás funcionarios que determine.

ALTO MANDO

El Alto Mando del Ejército y la Fuerza Aérea corresponden al Secretario de la Defensa Nacional; en sus faltas temporales al Subsecretario y las de este al Oficial Mayor de la Defensa Nacional.

Art. 11o. - El Secretario de la Defensa Nacional, de conformidad con las instrucciones que al efecto reciba del Presidente de la República, es responsable de organizar, equipar y adiestrar a las fuerzas de tierra y aire.

Art. 12o. - Son auxiliares inmediatos del Secretario de la Defensa Nacional para el ejercicio de las funciones el Subsecretario y el Oficial Mayor.

MANDO JERARQUICO.

Art. 13o. - El Mando Jerarquico será ejercido por los Militares de Arma y Servicio.

- a). - Son Militares de Arma los que técnicamente se educan para el mando, adiestramiento y ejecución de unidades combatientes.
- b). - Son militares de servicio, los que técnicamente se educan para el mando adiestramiento y con --

ducción de las unidades de los servicios y para el desempeño exclusivo de las actividades técnicas y profesionales, que corresponda llevar a cabo el servicio a que pertenezcan; su carrera es profesional y permanente.

ORGANOS DEL ALTO MANDO Y DE LA ADMINISTRACION.

Art. 14. - Los Organos del Alto Mando y de la Administración son:

I. - Estado Mayor de la Defensa Nacional.

II. - Inspección General del Ejército y la Fuerza Aérea.

III. - Mandos Superiores como siguen:

a). - Comandancia de la Fuerza Aérea.

b). - Mandos Territoriales y de las Grandes Unidades.

c). - Direcciones Generales y Departamentos Administrativos de la Secretaría de la Defensa Nacional.

IV. - Organos del Fuero de Guerra.

Art. 24. - El Comandante de la Fuerza Aérea y los Comandantes de regiones militares y aéreas, zonas militares y unidades dispondrán entre sus organos de mando de un Estado Mayor o ---

Grupo de comando según sus planillas orgánicas, los cuales estarán subordinados técnicamente al Estado Mayor de la Defensa Nacional.;

ESTRUCTURA DE LA FUERZA AEREA EN MEXICO

La Fuerza Aérea se compone de unidades organizadas, equipadas y adiestradas para las operaciones militares aéreas y se constituye por:

- I. - Mando y Estado Mayor.
- II. - Ramas.
- III. - Tropas Terrestres de la Fuerza Aérea.
- IV. - Servicios.

El mando de la Fuerza Aérea recaerá en un General Piloto Aviador el que se denomina Comandante de la Fuerza Aérea, - quien será responsable de la Dirección y Administración de la misma así como del empleo de sus unidades de conformidad con las directivas, instrucciones órdenes y demás disposiciones del Secretario de la Defensa Nacional. Así mismo el Estado Mayor Aéreo es el órgano Técnico colaborador inmediato del Comandante de la Fuerza Aérea, a quien auxilia en la planeación y coordinación de las misiones que le sean conferidas, y transforma las direcciones en - - órdenes, verificando su cumplimiento.

El Estado Mayor estará formado por Pilotos Aviadores

Diplomado de Estado Mayor Aéreo, así como de personal de las Armas y Servicios según sean sus necesidades.

Las ramas son aquellas unidades de la Fuerza Aérea, equivalentes a las Armas del Ejército, cuya misión principal es el combate aéreo y operaciones conexas, que actúan en la forma peculiar que les impone el material que están dotadas el cual es:

- a). - Pelea.
- b). - Reconocimiento.
- c). - Bombardeo.
- d). - Transporte.

CLASIFICACION DE LAS UNIDADES AEREAS.

Estas se clasifican en pequeñas y grandes unidades y se constituyen con mando, órganos de mando, unidades de una o varias ramas aéreas y de aquellos servicios que sean necesarios, las pequeñas Unidades son escuadrillas y escuadrones, las grandes unidades son grupos o alas, así mismo se organizan en unidades de búsqueda y rescate dotadas del material aéreo -- apropiado para realizar las actividades de localización tanto de las personas víctimas de las operaciones y accidentes aéreos como de los objetos que por su naturaleza lo ameriten. Cabe destacar que dentro de la Fuerza Aérea existen pequeñas unidades terrestres las

cuales estan constituidas en escuadras, pelotones, secciones, compaⁿias y barallones, las cuales estaran destinadas a las actividades de mantenimiento operacion y proteccion de las instalaciones aereas.

Las instalaciones de la Fuerza Aérea comprende bases aéreas, aerodromos militares, edificios y campos militares. Las bases y los aerodromos estan destinados al alojamiento y operacion de las unidades de vuelo y sus servicios, los edificios y campos militares se destinarán a alojar unidades y establecer dependencias - oficinas, almacenes, parques, talleres de mantenimiento y poligonos de tiro así como la adiestramiento y experimentación de maniobras.

c) PROYECTO DE UNA SECRETARIA DEL AIRE.

Es antigua la idea de crear en México una Secretaría del Aire, ya que los primeros antecedentes los encontramos en el año de 1949, siendo sus principales representantes el LIC. ENRIQUE M. LOAEZA, LIC. ANGEL MARTIN PEREZ, LIC. EDUARDO MEDINA URVIZU, ING. JOSE MAZA BLEMAR, ING. PABLO DAVILA RASION. En diversas reuniones sostenidas por los iniciadores de la acertada idea, quien sobresale y da mayor relevancia, con bases firmes y apegadas a derecho, fué el extinto LIC. ENRIQUE M. LOAEZA.

Haciendo una breve síntesis de los argumentos que sostuvo en los foros, tanto Internacionales como Nacionales, el distinguido e ilustre Catedrático de esta Facultad de Derecho, mencionaba como su principal interés y objetivo el de que la Aviación Mexicana no estuviese controlada por diferentes organismos tanto de carácter Oficial como privado, sino que, se regularan todas las actividades inherentes a la Aviación, en un sólo organismo, el cual estuviese facultado para controlar todas y cada una de las funciones de un Aeropuerto.

Según opinión del Lic. Enrique M. Loacza, esta creación tendría como finalidad suprema un mejor control sobre las divisas que ingresan a nuestro País por los vuelos Internacionales que

proceden de otros Países. Así mismo el presupuesto que el Gobierno Federal, tiene destinado para este renglon tendría un mejor y -- mayor aprovechamiento evitando fugas y derramaciones, que por -- diversos conceptos no son aprovechados para los fines específicos a que se destinan.

Es preciso hacer mención que el Lic. Loeza en sus ponencias, ya preveía la llamada duplicidad de funciones, y que es -- lo que actualmente sucede en los Aeropuertos Nacionales ocasionado por las diversas Instituciones Privadas y Oficiales que operan en los Aeropuertos Nacionales; para evitar esta duplicidad de funciones, -- esas fugas y derramas, a la vez que tener un mayor control en todas las actividades propias de un aeropuerto, se hace necesario -- crear una Secretaría del Aire.

Con el propósito de complementar y abundar sobre el -- tema, fué mi deseo el consultar a diversas personas especializadas en la materia las cuales han estado estrechamente vinculadas con la Aviación Mexicana y sus problemas.

La primera entrevista fué con el Sr. Lic. Mariano Sánchez Juárez experto jurídico en Derecho Aeronáutico, ex-magistrado de Tribunal de Justicia del Estado de Tlaxcala y miembro de la -- Academia de Derecho Espacial de México, quien dá su opinión respecto a la Creación de una Secretaría del Aire en México.

" De Conformidad con la Ley de Vías Generales de Comunicación, toda persona interesada en construir, establecer y explotar una vía general de comunicación o cualquier clase de medios de transporte y los servicios auxiliares o conexos a dichas vías debe tener concesión o permiso del Ejecutivo Federal, expedida por - conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes."

Por otro lado, según la misma Ley, el Gobierno Federal tiene facultad para construir, establecer y explotar vías generales de comunicación y sus servicios auxiliares o conexos.

La Facultad del Ejecutivo Federal, que le confiere el Artículo 10 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, para - - construir, establecer y operar por sí mismo una vía general de comunicación, o medios de transporte, la ejerce en aquellos casos en que el interés público así lo exige o el pueblo, requiere que a falta de la iniciativa privada, el Estado construya una vía u opera un sistema de transporte a fin de que éste o aquella coadyuven al desarrollo económico, social y cultural de la Sociedad; mediante el inter--cambio de recursos y movimientos del turismo Nacional e Internacional.

La realización plena de la función social de una vía de comunicación esta condicionada a la prestación técnicamente satisfactoria de los Servicios Auxiliares o Conexos de dicha vía tal caso

ocurre en el Transporte Aéreo en el que la seguridad y eficiencia de dicho medio de comunicación esta condicionada a la operación de una infraestructura de alto nivel técnico.- Por ello la política del Gobierno Federal en materia de Comunicaciones Aeronáuticas debe orientarse a proporcionar -- los servicios de Aeropuerto y los Servicios Auxiliares de la Navegación Aérea, en forma coordinada y en sistema a los Transportes Aéreos, para ofrecer no sólo el máximo de seguridad y eficiencia en el Tráfico Aéreo, sino también la protección de la vida humana y del patrimonio de las empresas de aviación que representa fuertes inversiones en la adquisición de equipo de vuelo.

Ante tales circunstancias y tomando en cuenta el gran desarrollo alcanzado en la economía nacional propiciado en forma importante por la Tecnología Aeronáutica, es recomendable al Poder Ejecutivo Federal la creación de la Secretaría de la Aviación, la cual asumirá las funciones o facultades que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes tiene asignados en materia de comunicación y sus reglamentos sobre operación de aeronaves civiles, licencias al personal técnico aeronáutico, telecomunicaciones aeronáuticas y radioayudas para la navegación aérea, búsqueda y salvamento e investigación de accidentes de aviación, tránsito aéreo, meteorología, escuelas técnicas aeronáuticas aerodromos y aeropuertos civiles, etc. etc.

Tal nueva Secretaría de Estado, tomará a su cargo el CONTROL y operación de los aeropuertos federales, la presentación de los servicios, auxiliares a la navegación aérea, el estudio y preparación de los convenios bilaterales sobre Transporte Aéreo Internacional, la formación de la investigación de los recursos que pudieran coadyuvar al desarrollo del poder Aéreo en México, la creación del Instituto Nacional de Derecho Aeronáutico y sobre todo la elaboración de un Código Aeronáutico; en cuyas tareas las nuevas generaciones deben concurrir, para proyectar a las Líneas Aéreas Mexicanas al ámbito internacional, con la bandera del respeto a la Soberanía de los Estados que ejercen en el espacio aéreo de sus respectivos territorios y observancia de los principios de equidad y trato recíproco en el establecimiento de rutas aéreas entre las naciones."

La segunda entrevista correspondió al Sr. Lic. Pedro de León R., quien presta sus servicios en la Asesoría Jurídica de la Dirección General de Aeronáutica Civil de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, quién opina al respecto.

" Considero que la creación de una Secretaría del Aire tiene como principal objetivo el de unificar una serie de funciones propias de la Aviación en un solo organismo; llamese Secretaría del Aire o Ministerio del Aire o Departamento de la Aviación, etc, el cual estará en aptitud y facultado para funcionar bajo un sistema

propio y en esta forma evitar una serie de Instituciones y funciones que actualmente se encuentran dispersas, ocasionando que la Aviación Mexicana se encuentre, sino estática si con un considerable -- atraso, para la época actual".

El proyecto de una Secretaría del Aire tiene su fundamento jurídico en el Art. 10 de la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado la cual confiere a la Dirección General de Aeronáutica Civil el controlar y regular todas y cada una de las funciones propias del Transporte Aéreo en México y que a su vez esta Dependencia del Ejecutivo Federal, es auxiliada por otros Organismos Oficiales y Privados, como son: Secretaría de Obras Públicas, (S.O.P.), - Aeropuertos y Servicios Auxiliares, (A.S.A.), Radio Ayuda Mexicana, Sociedad Anónima, (R.A.M.S.A.), y otras más; las cuales tienen como función principal la de coadyuvar para una prestación más eficiente de la Navegación Mexicana, en los diferentes Aeropuertos Nacionales.

A grandes rasgos, la Dirección Aeronáutica Civil de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes cumple con las funciones que le son conferidas por la Ley antes citada.

Una vez expuesto en capítulos anteriores, que es y como funciona la mencionada Dirección es necesario precisar cuales -- serían las funciones que le corresponden a la Secretaría del Aire.

Se ha discutido dentro de los círculos de Aviación Mexi

cana los beneficios que traerfa aparajadajada la creaci3n -- de una Secretarfa del Aire; asf como cuales sus prejuicios.-

La primera corriente opina que es de suma importancia - para los intereses nacionales, ya que con dicha creaci3n se unificarfan en un s3lo organismo, todas aquellas institucio- nes que actualmente funcionan en forma heterogenea sin tener una finalidad com3n como en su caso la tendrfa la mencionada Secretarfa del Aire; evitando con su creaci3n la duplicidad- de funciones que hace menci3n el Lic. Enrique M. Loaeza, --- coordinandose estas bajo un solo ordenamiento jurfdico.

Desde el punto de vista administrativo es de gran utili- dad para el desarrollo Aeron3utico Mexicano ya que el presu- puesto que actualmente es captado por diversos organismos es- tatales se destinarfa exclusivamente a uno que serfa la Se-- cretarfa del Aire lograndose con esto un mayor aprovechamien- to consistente en los diferentes servicios, tanto conexos co- mo auxiliares, prestados por un solo organismo; reduciendose incluso, el precio de las tarifas en Vuelos A3reos Nacionales

En la actualidad el principal Aeropuerto Nacional, con un n3mero mayor de Vuelos Nacionales e Internacionales, es - el de la Ciudad de M3xico, el cual haciendo una comparaci3n con los de otros Países; resulta peque1o e insuficiente para el tr3fico A3reo. He----

aquí un ejemplo de que en un País en vías de Desarrollo como lo es México y con más de 50 años de Servicios Prestados en la Vía de Comunicación Aérea, no se cuenta con Aeropuertos apropiados para el desarrollo Aeronáutico Nacional.

La solución a este problema ha sido considerado por diversos juristas y consiste precisamente en crear una Secretaría del Aire la cual satisfaga y reúna todos los requisitos que para subsanar todas las anomalías de que actualmente adolece la organización aérea mexicana.

Expuesto lo anterior considero que no es el presupuesto ya que sea este, poco o mucho que se destine a este renglón, sino que existe entre un periodo gubernamental y otro, y a su vez el cambio de funcionarios que si en un momento de sus funciones desean formular planes para el desarrollo de la aeronáutica nacional les es imposible por que en seis años no se puede complementar lo que no se ha hecho en 50 años.

Por este motivo principalmente, considero que es de suma importancia la creación de una Secretaría del Aire en México, para que exista, como anteriormente lo expuse, una verdadera continuidad en la Planificación Aviadora.

Los opositores a la creación de una Secretaría del Aire en realidad tienen pocos argumentos que valgan la pena discutir ya -

que no pueden oponerse al progreso nacional que a todas luces serfa el hecho de crear la mencionada Secretaria del Aire.

CAPITULO IV

CONCLUSIONES.

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

Al analizar todos y cada uno de los temas anteriormente expuestos, es menester hacer un analisis general, exponiendo mi punto de vista al respecto.

1.- Cómo ha quedado expresado en el capítulo primero - de este trabajo, nuestra Legislación Aérea, se complementa y fundamenta en los diversos tratados, acuerdos y convenios internacionales, teniendo como antecedente principal el convenio celebrado en la Ciudad de París, del cual se desprenden no únicamente nuestros preceptos jurídicos, sino también los de la gran mayoría de Países que la suscribieron. Por lo que respecta al nuestro, es necesario hacer incapié en que la primera Ley expedida por el entonces Presidente Don Pascual Ortiz Rubio fue la " Ley de Aeronáutica Civil 1919- en la cual se observa una marcada tendencia por los conceptos que establece la primera Convención de Aeronáutica Civil celebrado en París y de cuyos ordenamientos algunos aún en la actualidad tienen vigencia, sirviendo estos de guía para posteriores Legisladores en materia Aérea.

Asi mismo al analizar la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado en su articulado referente al Transporte Aéreo en México debe hacerse mención que esta Ley tiene su principal antecedente en la Ley de Aeronáutica Civil de 1929. Destacando las facultades que le concede a la actual Secre

tarfa de Comunicaciones y Transportes la cual por medio de la Dirección de Aeronáutica Civil controla y regula el Tránsito Aéreo Nacional, siempre y cuando sea este de Carácter Civil, a la vez la mencionada Ley la facultad para conceder permisos y autorizaciones a las empresas de carácter privado que soliciten para explotar una Vía General de Comunicación como lo es la Vía Aérea tal solicitud deberá de ajustarse a lo dispuesto por los ordenamientos establecidos en la Ley de Vías Generales de Comunicación en su libro IV, el cual trata lo relativo al Transporte Aéreo Nacional.

II.- Ya han quedado expuestas todas las funciones así como la estructura externa de la Dirección General de Aeronáutica Civil; más considero que, las funciones enunciadas en el Capítulo II de este trabajo y las cuales se encuentran sentenciadas en el Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; no son todas las que deben de corresponder a esta Dirección; ya que también son funciones propias de ella las de prestar servicios auxiliares a la arenavegación; y sin embargo estos son prestados por otros organismos, observandose en este punto el desembramiento del que debiera ser un solo organismo el cual funcione todas las actividades propias de un aeropuerto.

III.- Al iniciar las conclusiones del tema reativo al Transporte Aéreo Militar, me hago las siguientes preguntas:

¿ Que significa el Transporte Aéreo Militar en México y que funciones tiene ?.

Es lógico y natural que en la actualidad tanto las grandes potencias, como los pequeños países, su mayor deseo es - llegar a tener una flota Aérea de primer orden con todos los adelantos que en la actualidad ha llegado a alcanzar el hombre mediante sus propios inventos y descubrimientos, en esta forma el ser humano anhelando obtener un mayor grado de avance en Materia Aérea Militar, se extralimita en su deseo de - formar una flota aérea con fines bélicos, más si un País ver daderamente esta en posibilidad de llegar a formar un equipo aéreo para defender su soberanía territorial por medio de la fuerza aérea, sin detrimento de su economía, o de quedar sin protección un renglón de ella, esta completamente actuando - en base a su capacidad económica y con cierta finalidad.

Más el caso concreto de México no es el anteriormente - expuesto; si bien es cierto que todo País debe contar, para proteger sus intereses Nacionales con un organismo, denomíne se éste Fuerza Aérea o Ministerio del Aire u otra; también - es cierto que nuestro País además de ello, debe perseguir -- otra finalidad, destinando las unidades aéreas a coadyuvar - con las instituciones Educativas para obtener un mayor aprovechamiento de nuestro Territorio Nacional, ya sea elaborado conjuntamente proyectos bien planificados obteniendo datos - que puedan proporcionar algún beneficio a la investigación científica, o analizando con otros organismos privados u --

oficiales la conveniencia de prestar servicios a la agricultura como fuente principal de riqueza nacional.

Equiparando la función social del Ejército y la Fuerza Aérea como Instituciones separadas, observamos que la primera es ta llevando a cabo una verdadera labor social en beneficio de la co - lectividad, sin embargo la segunda su función exclusiva es el pres - tar servicios a organismos Oficiales. Por lo consiguiente considero que la Fuerza Aérea Mexicana debe incorporar sus conocimientos - material, técnico y unidades de vuelo a una doble finalidad, que son:

1o. - El cuidar y proteger los intereses de la Nación.

2o. - Auxillar y colaborar en los diferentes Organismos
ya sean estos Privados, Oficiales o Autónomos.

El proyecto de una Secretaría del Aire debería de ser apoyado por las autoridades gubernamentales ya que es el primer - paso en firme para que nuestra Aeronáutica Nacional se funcione - en un solo organismo, evitando que ésta se estanque o su progreso sea lento y desarticulado esta los adelantos técnicos, administrati - vos y científicos serían impulsados por un sólo órgano el cual funcio - naría coordinadamente aprovechando lo más actualizado en todos los aspectos incluso el jurídico, llegandose a formar un solo ordenamien - to que rijan en forma coherente los destinos de la Aeronavegación Me - xicana.

" MEXICO REQUIERE DE EL MAXIMO IMPULSO A SU
AERONAVEGACION "

.. COLABOREMOS A ELLO ..

ROLANDO G.MO. HAGEMAN HERNANDEZ.

LEGISLACION.

CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS.

LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.

REGLAMENTO DE INTERIOR DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y
TRANSPORTE.

REGLAMENTO DE TRANSITO AEREO.

DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION.

CONVENIO DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL.

CONVENIO DE TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL.

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

" PRINCIPIOS DE DERECHO AEREO "

Francoz Rigait Antonio.

" PRINCIPIOS DE DERECHO AERONAUTICO "

Gay de Montella Rafael.

" DERECHO ESPACIAL "

Rojas Roldan Abelardo.

" INSTITUCIONES DE DERECHO DE LA AVIACION "

Ambrosini Antonio.

" MANUAL DE DERECHO AERONAUTICO "

Pietro Cogliolo y S. Capocardo.